

I

(Kötelezően közzéteendő jogi aktusok)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1899/2006/EK RENDELETE

(2006. december 12.)

a polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) A 3922/91/EGK rendelet ⁽³⁾ a rendelet a II. mellékletében felsorolt, közös biztonsági normákat ír elő különösen a légi járművek tervezésére, gyártására, üzemben tartására és karbantartására, valamint az e feladatokban résztvevő személyekre és szervezetekre. Ezen összehangolt biztonsági normákat alkalmazni kell a közösségi üzemben tartók által üzemben tartott valamennyi légi járműre, akár valamely tagállamban, akár harmadik országban lajstromozták azokat.

(2) Az említett rendelet 4. cikkének (1) bekezdése közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások elfogadását írja elő a Szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján a rendelet II. mellékletében nem említett területekre.

(3) A légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ 9. cikke előírja, hogy a működési engedély megadása vagy érvényessége annak függvénye, hogy rendelkeznek-e a működési engedélyben foglalt tevékenységi köröket megállapító és a tervezett rendeletben megállapított feltételeknek megfelelő érvényes üzemeltetési engedéllyel (AOC). Helyénvaló tehát ezeket a feltételeket megállapítani.

(4) A Társult Légügyi Hatóságok (JAA) elfogadtak egy összehangolt szabálycsomagot a kereskedelmi célú repülőgépes légi közlekedésre Közös Légügyi Követelmények – Kereskedelmi célú légi közlekedés (repülőgépek) (JAR-OPS 1) néven. Ezek a szabályok (2005. január 1-jei 8. módosítás) előírják az ilyen típusú üzemben tartáshoz szükséges biztonsági szintet, és ezért jó alapot adnak a közösségi jogalkotáshoz a repülőgépek üzemben tartása terén. A JAR-OPS 1-t annak gazdasági és szociális téren gyakorolt számos következményét figyelembe véve módosítani kellett, hogy a közösségi jogszabályokkal és politikákkal összhangba kerüljön. Az új szöveg nem illeszthető be a közösségi jogba a JAR-OPS 1-re történő egyszerű hivatkozással a 3922/91/EGK rendeletben. Ennélfogva a közös szabályokat tartalmazó új mellékletet kell beilleszteni az említett rendeletbe.

(5) A légijárművek üzemben tartóinak elegendő rugalmasságot kell biztosítani, hogy reagálni tudjanak az előre nem látott, sürgős üzemeltetési körülményekre vagy korlátozott ideig fennálló üzemeltetési igényekre, vagy hogy be tudják bizonyítani, hogy a mellékletben (a továbbiakban: III. melléklet) foglalt közös szabályok alkalmazásától eltérő eszközökkel egyenértékű biztonsági szintet tudnak elérni. A tagállamokat ezért fel kell hatalmazni, hogy kivételeket engedélyezzenek vagy eltéréseket vezessenek be a közös műszaki előírásokhoz és közigazgatási eljárásokhoz képest. Mivel az ilyen kivételek és eltérések bizonyos esetekben alááshatják a közös biztonsági standardokat vagy torzulásokat okozhatnak a piacon, alkalmazási körüket szigorúan korlátozni kell, és engedélyezésüket megfelelő közösségi ellenőrzésnek kell alávetni. Ebben a tekintetben a Bizottságot fel kell hatalmazni védintézkedések meghozatalára.

⁽¹⁾ HL C 14., 2001.1.16., 33. o.⁽²⁾ Az Európai Parlament 2002. szeptember 3-i véleménye (HL C 272. E, 2003.11.13., 103. o.), a Tanács 2006. március 9-i közös álláspontja (HL C 179. E, 2006.8.1., 1. o.), az Európai Parlament 2006. július 5-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2006. október 23-i határozata.⁽³⁾ HL L 373., 1991.12.31., 4. o. A legutóbb az 1592/2002/EK rendelettel (HL L 240., 2002.9.7., 1. o.) módosított rendelet.⁽⁴⁾ HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

- (6) Vannak olyan jól meghatározott esetek, amelyekben a tagállamok számára engedélyezni kell, hogy a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és a pihenési követelmények tekintetében nemzeti előírásokat fogadjanak el vagy tartsanak fenn, ha ezek megfelelnek a közösen megállapított eljárásoknak, és amíg a tudományos ismereteken és a legjobb gyakorlaton alapuló közös szabályok meg nem születnek.
- (7) E rendelet célja magas szintű, harmonizált biztonsági előírások megállapítása, beleértve a repülési és szolgálati idő korlátozását, és a pihenőidők meghatározását. Egyes tagállamokban léteznek kollektív munkaszerződések és/vagy jogszabályok, amelyek jobb feltételeket tartalmaznak a repülési és szolgálati idő korlátozása, valamint a légiutas-kísérők munkakörülményei tekintetében. E rendelet értelmében semmi nem korlátozza ilyen szerződések megkötésének vagy fenntartásának lehetőségét. A tagállamok fenntarthatják azon jogszabályaikat, amelyek az e rendeletben foglaltaknál kedvezőbb feltételeket tartalmaznak.
- (8) A 3922/91/EKG rendelet bizottsági eljárásra vonatkozó rendelkezéseit a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatot ⁽¹⁾ figyelembe véve kell módosítani.
- (9) A 3922/91/EKG rendeletnek az alkalmazási körre vonatkozó rendelkezéseit a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾, valamint végrehajtási szabályai, azaz a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾, továbbá 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-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ figyelembevételével kell módosítani.
- (10) E rendelet – különösen a III. melléklet Q. részében lefektetett repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokról és pihenési követelményekről szóló rendelkezések – figyelembe veszi a 2000/79/EK irányelvben ⁽⁵⁾ már megállapított korlátokat és minimális szinteket. Az említett irányelvben megállapított korlátokat mindig be kell tartani a polgári légi közlekedésben foglalkoztatott utazó munkavállalókra. A III. melléklet Q. részének rendelkezései, vagy más, e rendeletnek megfelelően elfogadott rendelkezések semmilyen módon nem lehetnek kiterjesztő jellegűek, és ezáltal nem nyújthatnak kisebb védelmet e munkavállalók részére.
- (11) A tagállamoknak továbbra is lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a személyzet tagjainak repülési és szolgálati idejével kapcsolatos korlátozásokra és a pihenési követelményekre vonatkozó nemzeti rendelkezéseket tovább alkalmazzák, ha a nemzeti rendelkezések által megállapított korlátok a III. melléklet Q. részében megállapított felső korlátok alatt és alsó korlátok felett vannak.
- (12) A tagállamoknak lehetőségük kell, hogy legyen arra, hogy a személyzet tagjainak repülési és szolgálati idejével kapcsolatos korlátozásokra és a pihenési követelményekre vonatkozó nemzeti rendelkezéseket tovább alkalmazzák olyan területeken, amelyeket jelenleg nem szabályoz a III. melléklet Q. része, azaz az egypilótás üzemeltetés és a vészhelyzeti egészségügyi üzemeltetés maximális napi repülési szolgálati idejére, a több időzóna átutazása esetén alkalmazandó repülési szolgálati idő csökkentésére vagy a pihenőidő megnövelésére vonatkozó rendelkezéseket.
- (13) Tudományos és egészségügyi értékelést kell végezni a repülési és szolgálati idő korlátaira és a pihenési követelményekre, valamint – adott esetben – a légiutas-kísérő személyzetre vonatkozó rendelkezésekről az e rendelet hatálybalépésétől számított két éven belül.
- (14) E rendelet nem befolyásolja a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944-es chicagói egyezményben, illetve a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló, 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽⁶⁾ rögzített átvizsgálási rendelkezések alkalmazását.
- (15) A gibraltári repülőtér használatát érintő fokozottabb együttműködésre vonatkozó szabályokról megállapodás született Londonban 1987. december 2-án a Spanyolország Királyság és az Egyesült Királyság között a két ország külügyminiszterei által kiadott közös nyilatkozat formájában. E szabályok gyakorlati alkalmazása azonban még várat magára.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL L 240., 2002.9.7., 1. o. A legutóbb az 1701/2003/EK bizottsági rendelettel (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.

⁽³⁾ HL L 243., 2003.9.27., 6. o. A 706/2006/EK rendelettel (HL L 122., 2006.5.9., 16. o.) módosított rendelet.

⁽⁴⁾ HL L 315., 2003.11.28., 1. o. A 707/2006/EK rendelettel (HL L 122., 2006.5.9., 17. o.) módosított rendelet.

⁽⁵⁾ Az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ÉCA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szerzéséről szóló európai megállapodásról szóló, 2000. november 27-i 2000/79/EK tanácsi irányelv (HL L 302., 2000.12.1., 57. o.).

⁽⁶⁾ HL L 143., 2004.4.30., 76. o. A 2111/2005/EK rendelettel (HL L 344., 2005.12.27., 15. o.) módosított irányelv.

(16) Ezért a 3922/91/EGK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 3922/91/EGK rendelet a következőknek megfelelően módosul:

1. A szöveg a következő preambulumbekezdéssel egészül ki közvetlenül a kilencedik preambulumbekezdést követően:

„A repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos rendelkezések alkalmazása jelentős zavarokat okozhat a szolgálati beosztási rendszerekben a kizárólag éjszakai üzemeltetésen alapuló üzemtípusoknál. A Bizottságnak felmérést kellene végeznie az érintettek által szolgáltatott bizonyítékok alapján, továbbá javaslatot kellene tennie a repülési és szolgálati időkre vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos rendelkezések kiigazítására annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni e különleges üzemtípusokat is.”.

2. A szöveg a következő preambulumbekezdésekkel egészül ki közvetlenül a tizedik preambulumbekezdést követően:

„Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek 2009. január 16-ig be kell fejeznie a III. melléklet Q. és adott esetben O. részének tudományos és egészségügyi értékelését. Ezen értékelés alapján, és a 12. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően a Bizottságnak szükség esetén haladéktalanul javaslatokat kell készítenie és benyújtania az adott technikai szabályozások módosítására.

A 8a. cikkben említett egyes rendelkezések értékelésével kapcsolatban továbbra is követni kell a folyamatot a légiutas-kísérő személyzet képzésének összehangolása irányában, hogy könnyebbé váljon a légiutas-kísérők szabad mozgása a Közösségen belül. Ennek során újra meg kell vizsgálni a légiutas-kísérő személyzet képzése további összehangolásának lehetőségét.”.

3. Az utolsó preambulumbekezés helyébe a következő szöveg lép:

„Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal (*) összhangban kell elfogadni.

(*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.”.

4. Az 1. cikk a következőknek megfelelően módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) E rendeletet kell alkalmazni a polgári légi közlekedés biztonsága területén a műszaki előírások és közigazgatási eljárások összehangolására, a légi járművek üzemben tartásával és karbantartásával, valamint az e feladatokban érintett személyekkel és szervezetekkel kapcsolatban.”;

b) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre való alkalmazása nem sértheti a Spanyol Királyságnak, illetve az Egyesült Királyságnak a repülőtér területét is magában foglaló terület feletti szuverenitással kapcsolatos jogvitával kapcsolatban kialakított jogi álláspontját.

(4) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre való alkalmazását a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterei által 1987. december 2-án kiadott közös nyilatkozatban foglalt szabályok alkalmazásáig fel kell függeszteni. Spanyolország és az Egyesült Királyság kormánya tájékoztatja a Tanácsot az említett szabályok alkalmazása megkezdésének időpontjáról.”.

5. A 2. cikk a következő fogalom meghatározással egészül ki:

„i) »a Hatóság« a III. mellékletben az az illetékes hatóság, amely a légi jármű üzemeltetési engedélyét (AOC) kiadta.”.

6. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

(1) A 11. cikk sérelme nélkül, a kereskedelmi célú repülőgépes közlekedési szolgáltatásokra a Közösségben alkalmazandó közös műszaki követelmények és közigazgatási eljárások a III. mellékletben foglalt követelmények és eljárások.

(2) A III. melléklet M. részére vagy annak bármely rendelkezésére történő hivatkozások a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet (**) M. részére vagy annak megfelelő rendelkezéseire vonatkoznak.

(**) HL L 315., 2003.11.28., 1. o.”.

7. A 4. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A III. mellékletben nem említett területekre a közös műszaki előírásokat és közigazgatási eljárásokat a Szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kell elfogadni. A Bizottság szükség esetén és a lehető legrövidebb időn belül megfelelő javaslatokat nyújt be e területekre vonatkozóan.”.

8. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Az egyik tagállam által a közös műszaki előírásokkal és közigazgatási eljárásokkal összhangban kiadott engedély alapján működő légi járművek ugyanazon feltételek mellett üzemben tarthatók a többi tagállamban, anélkül, hogy a többi tagállam további műszaki követelményeket alkalmazna vagy vizsgálatokat végezne.”.

9. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

A tagállamok elismerik az olyan bizonyítványt, amelyet másik tagállam vagy a nevében eljáró szerv e rendelettel összhangban bocsátott ki olyan, a joghatósága vagy fennhatósága alá tartozó szervezetek vagy személyek részére, amelyek, illetve akik termékek karbantartásával és légi járművek üzemben tartásával foglalkoznak.”.

10. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

(1) A 3-7. cikk rendelkezései nem akadályozzák a tagállamokat abban, hogy azonnal reagáljanak egy, az e rendelet hatálya alá tartozó termékkel, személlyel vagy szervezettel kapcsolatban felmerült biztonsági problémára.

Amennyiben a biztonsági probléma a közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások által előírt, nem megfelelő biztonsági szintből, vagy az ilyen előírásokban és eljárásokban rejlő hiányosságokból ered, akkor a tagállam köteles haladéktalanul értesíteni a Bizottságot és a többi tagállamot a meghozott intézkedésekről és azok indokáról.

A Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően dönt arról, hogy a közös műszaki előírásokban és közigazgatási eljárásokban jelentkező elégtelen biztonsági szint vagy hiányosság indokolja-e az e bekezdés első albekezdése szerint elfogadott intézkedések alkalmazásának folytatását. Ebben az esetben a Bizottság megteszi a szükséges lépéseket, hogy módosítsák az érintett közös műszaki előírásokat és közigazgatási eljárásokat a 4. vagy a 11. cikkel összhangban. Ha a tagállam intézkedéseit nem találják indokoltnak, a tagállam köteles visszavonni a szóban forgó intézkedéseket.

(2) A tagállamok kivételeket engedélyezhetnek az e rendelet által előírt műszaki követelmények és közigazgatási eljárások alól előre nem látható sürgős üzemeltetési körülmények vagy korlátozott ideig fennálló üzemeltetési igények esetén.

A Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatni kell az engedélyezett kivételekről, ha ezek ismétlődő jellegűek, vagy ha két hónapnál hosszabb időtartamra engedélyezték őket.

Amikor a Bizottságot és a többi tagállamot tájékoztatják arról, hogy egy tagállam a második albekezdés szerint engedélyezett kivételeket, a Bizottság megvizsgálja, hogy a kivételek megfelelnek-e e rendelet vagy más irányadó közösségi jogszabály biztonsági céljainak.

Ha a Bizottság úgy találja, hogy az engedélyezett kivételek nem felelnek meg e rendelet vagy más irányadó közösségi jogszabály biztonsági céljainak, a Bizottság a 12a. cikkben említett eljárás szerint dönt a védintézkedésekről.

Ebben az esetben az érintett tagállam visszavonja a kivételt.

(3) Azon esetekben, ha más eszközökkel a III. mellékletben foglalt közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások alkalmazásával elérttel egyenértékű biztonsági szintet tudnak elérni, a tagállamok a kérelmezők állampolgársága, illetve honossága szerinti megkülönböztetés nélkül és azon követelmény figyelembevételével, hogy a verseny ne torzuljon, engedélyezhetik az eltérést e rendelkezésektől.

Ezen esetekben az érintett tagállam értesíti a Bizottságot az engedélyezés szándékáról, annak indokairól, valamint azon feltételekről, amelyek előírásával biztosítani szándékozik, hogy egyenértékű biztonsági szintet érjenek el.

A Bizottság a tagállam általi értesítéstől számított 3 hónapon belül megindítja a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárást, hogy eldöntse, az intézkedésre vonatkozó javasolt engedély megadható-e.

Ilyen esetben a Bizottság döntéséről értesíti valamennyi tagállamot, amelyek mind jogosultak alkalmazni ezt az intézkedést. A III. melléklet megfelelő rendelkezései szintén módosíthatóak, hogy tükrözzék az intézkedésben foglaltakat.

Az adott intézkedésre a 6. és a 7. cikk alkalmazandó.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdés rendelkezései ellenére a tagállamok elfogadhatnak vagy fenntarthatnak rendelkezéseket az e rendelet III. mellékletének Q. részében található OPS 1.1105 6. pont, OPS 1.1110 1.3 és 1.4.1. pont, OPS 1.1115 és OPS 1.1125 2.1. pont vonatkozásában, amíg a tudományos ismereteken és a legjobb gyakorlaton alapuló közösségi szabályok meg nem születnek.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot azokról a rendelkezésekről, amelyek fenntartásáról döntenek.

Az első albekezdésben említett OPS 1 rendelkezésektől eltérő nemzeti rendelkezésekre, amelyeket a tagállamok a III. melléklet alkalmazásának időpontját követően kívánnak elfogadni, a Bizottság a tagállam általi értesítést követő három hónapon belül megindítja a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárást, hogy eldöntse, e rendelkezések megfelelnek-e e rendelet és más közösségi jogszabályok biztonsági céljainak, és hogy alkalmazhatóak-e.

Ilyen esetben a Bizottság az intézkedés engedélyezésére vonatkozó döntéséről valamennyi tagállamot értesíti, amelyek mind jogosultak lesznek az intézkedés alkalmazására. A III. melléklet rendelkezései szintén módosíthatóak, hogy tükrözzék az ezen intézkedésben foglaltakat.

Az adott intézkedésre a 6. és a 7. cikk alkalmazandó.”.

11. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„8a. cikk

(1) 2009. január 16-ig az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség elvégzi a III. melléklet Q. része és adott esetben O. része rendelkezéseinek tudományos és egészségügyi értékelését.

(2) A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 7. cikkének serelme nélkül, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség segítséget nyújt a Bizottságnak azon javaslatok elkészítésében, amelyek a III. melléklet O. és Q. részében található alkalmazandó műszaki előírások módosítására irányulnak.

(*) HL L 240., 2002.9.7. 1. o. A legutóbb az 1701/2003/EK bizottsági rendelettel (HL L 243., 2003.9.27., 5. o.) módosított rendelet.”.

12. A 11. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint elvégzi a III. mellékletben foglalt közös műszaki előírások és közigazgatási eljárások tudományos és műszaki előrehaladás miatt szükségessé vált kiigazításait.”.

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

Kelt Strasbourgban, 2006. december 12-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

Josep BORRELL FONTELLES

a Tanács részéről

az elnök

Mauri PEKKARINEN

13. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

(1) A Bizottságot a repülésbiztonsági bizottság (a továbbiakban: bizottság) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésében említett határidő három hónap.

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.”

14. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk

Az e cikkre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 6. cikkében meghatározott védintézkedési eljárást kell alkalmazni.

Határozatának elfogadása előtt a Bizottság konzultál a bizottsággal.

Az 1999/468/EK határozat 6. cikkének b) pontjában említett határidő három hónap.

Ha egy tagállam a Tanács elé terjeszti a Bizottság valamely határozatát, a Tanács minősített többséggel, három hónapon belül attól eltérő döntést hozhat.”.

15. Az e rendelet mellékletébe foglalt szöveget III. mellékletként kell beilleszteni.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A 3922/91/EGK rendelet 11. cikke rendelkezéseinek sérelme nélkül, a III. mellékletet 2008. július 16-tól kell alkalmazni.

MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

A KERESKEDELMI CÉLÚ REPÜLŐGÉPES KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOKRA ALKALMAZANDÓ KÖZÖS MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK ÉS KÖZIGAZGATÁSI ELJÁRÁSOK**OPS 1: KERESKEDELMI CÉLÚ LÉGI KÖZLEKEDÉS (REPÜLŐGÉPEK)**

TARTALOM

A. RÉSZ	– Alkalmazhatóság és fogalommeghatározások
B. RÉSZ	– Általános
C. RÉSZ	– Üzemben tartók tanúsítása és felügyelete
D. RÉSZ	– Üzemeltetési eljárások
E. RÉSZ	– Üzemeltetés minden időjárásban
F. RÉSZ	– Teljesítmény – Általános rész
G. RÉSZ	– Teljesítmény – »A« osztály
H. RÉSZ	– Teljesítmény – »B« osztály
I. RÉSZ	– Teljesítmény – »C« osztály
J. RÉSZ	– Tömeg és súlypont
K. RÉSZ	– Eszközök és berendezések
L. RÉSZ	– Kommunikációs és navigációs berendezések
M. RÉSZ	– Repülőgépek karbantartása
N. RÉSZ	– Hajózőszemélyzet
O. RÉSZ	– Légiutas-kísérő személyzet
P. RÉSZ	– Kézikönyvek, naplók és feljegyzések
Q. RÉSZ	– Repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények
R. RÉSZ	– Veszélyes áruk légi szállítása
S. RÉSZ	– Védelem

A. RÉSZ

ALKALMAZHATÓSÁG ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

OPS 1.001

Alkalmazhatóság

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

1. repülőgépekre, ha azokat katonai, vámőrségi és rendőrségi szolgálatok használják; valamint
2. ejtőernyős ugrásokra és tűzoltásra szolgáló repülésekre, és az ezekhez kapcsolódó irányító és visszatérő repülésekre, amelyeken azokat a személyeket szállítják, akiket általában az ejtőernyős ugrások és tűzoltás repülései szállítanak; valamint
3. légi járművel folytatott munkavégzést közvetlenül megelőző, annak tartama alatti és azt közvetlenül követő repülésekre, feltéve, hogy ezek a repülések közvetlenül kapcsolódnak ehhez a légi járművel folytatott munkavégzéshez és ezekben a személyzet tagjain kívül legfeljebb hat, a légi járművel folytatott munkavégzéshez elengedhetetlenül szükséges személyt szállítanak.

OPS 1.003

Fogalommeghatározások

a) E melléklet alkalmazásában:

1. »Elfogadott/elfogadható«: a Hatóság részéről nem kifogásolt, mint amely a rendeltetésének megfelel.
2. »(a Hatóság által) jóváhagyott«: (a Hatóság részéről) rendeltetésének megfelelőként dokumentált.
3. »Minimálisan szükséges berendezések alaplístája (MMEL)«: egy összesítő lista (előszavával együtt) egy repülőgéptípushoz, amely meghatározza azokat a műszereket, felszerelési tárgyakat és funkciókat, amelyek – az alkalmazandó légiközlekedési alkalmassági bizonylatolási előírásokban rögzített biztonsági szint betartása mellett – ideiglenesen üzemképtelenek lehetnek kialakításukból eredő redundanciájuk és/vagy az előírt üzemeltetési és karbantartási eljárások, feltételek és korlátozások következtében és a folyamatos légialkalmasság alkalmazandó eljárásaival összhangban.
4. »Minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)«: egy lista (előszavával együtt), amely előírja a repülőgép üzemeltetését meghatározott feltételek között bizonyos, a repülés megkezdésekor működésképtelen konkrét műszerekkel, felszerelési tárgyakkal vagy funkciókkal. Ezt a listát saját konkrét légi járművére az üzemben tartó készíti el, figyelembe véve légi járművének meghatározását és a vonatkozó üzemeltetési és karbantartási körülményeket, a Hatóság által jóváhagyott eljárással összhangban.

b) M. rész és 145. rész, az e mellékletben említettek szerint: a 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendeletre vonatkozik.

B. RÉSZ

ÁLTALÁNOS

OPS 1.005

Általános

- a) Egy üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet kereskedelmi célú légi közlekedés rendeltetéssel, ha betartja az OPS 1. részét. A »B« teljesítményszintű repülőgépek üzemeltetésére vonatkozó könnyített követelmények az OPS 1.005 a) pont 1. függelékében található.
- b) Az üzemben tartó tartsa be a kereskedelmi célú légi közlekedésben üzemeltetett repülőgépekre visszamenőlegesen alkalmazandó légialkalmassági követelményeket.
- c) Minden repülőgépet Légialkalmassági Bizonyítványának feltételei betartásával és a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében foglalt korlátozások keretei között kell üzemben tartani.
- d) Minden földi repülésgyakorló berendezést (STD), mint amilyenek a repülésszimulátorok vagy a repülésgyakorló berendezések (FTD), amelyek egy repülőgépet oktatás és/vagy számonkérés céljára helyettesítenek, a földi repülésgyakorló berendezésekre vonatkozó követelményeknek megfelelően minősíteni kell. Az ilyen STD-ket használni szándékozó üzemben tartóknak be kell szerezniük a Hatóság jóváhagyását.

OPS 1.020

Törvények, rendeletek és eljárások – az üzemben tartó felelőssége

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:

1. minden alkalmazottban tudatosítsa, hogy kötelesek betartani azon államok törvényeit, rendeleteit és eljárásait, amelyekben az üzemeltetés történik és amelyek feladataik ellátására vonatkoznak; és
2. a személyzet minden tagja ismerje a feladataik ellátására vonatkozó törvényeket, rendeleteket és eljárásokat.

OPS 1.025

Közös nyelv

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

OPS 1.030

Minimálisan szükséges berendezések listája – az üzemben tartó felelőssége

- a) Az üzemben tartó minden repülőgépre elkészít egy, a Hatóság által jóváhagyott, a minimálisan szükséges berendezések listáját (MEL). Ennek a Hatóság által elfogadott vonatkozó, a minimálisan szükséges berendezések alaplistáján (MMEL) (ha ilyen van) kell alapulnia, de nem lehet annál kevésbé korlátozó.
- b) Az üzemben tartó a repülőgépet csak a MEL-lel összhangban üzemeltetheti, kivéve, ha a Hatóság engedélyezi az eltérést. Semmilyen körülmények között nem engedhet meg egy ilyen engedély az MMEL korlátozásait túllépő üzemeltetést.

OPS 1.035

Minőségügyi rendszer

- a) Az üzemben tartó állítson fel egy minőségügyi rendszert és jelöljön ki egy minőségügyi vezetőt, aki figyelemmel kíséri az eljárások helyességét, amelyek a biztonságos üzemeltetéshez és a repülőgépek légialkalmasságának biztosításához szükségesek. A betartás figyelemmel kísérésének tartalmaznia kell egy visszajelzési rendszert a felelős vezetőnek, hogy szükség esetén a javító lépéseket megtegye.
- b) A minőségügyi rendszer foglaljon 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 javító intézkedésekre vonatkozó javaslatok megtétele a program irányításáért felelős személy feladata.
- c) A baleseti és repülésbiztonsági program alapján tett intézkedések hatékonyságát a minőségügyi vezető figyeli és értékeli.

OPS 1.040

A személyzet tagja

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó és légiutas-kísérő-személyzet minden tagja szolgálati feladatainak végrehajtására képzett és alkalmas legyen.
- b) Ahol vannak olyan tagjai a személyzetnek, akik nem a légiutas-kísérő-személyzet tagjai, akik feladataikat a repülőgép utasterében látják el, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ezek
1. nem téveszthetők össze a légiutas-kísérő-személyzet tagjaival az utasok által;
 2. nem foglalnak el helyeket, amelyeket a szükséges légiutas-kísérő-személyzetnek jelöltek ki;
 3. nem akadályozzák a légiutas-kísérő-személyzet feladataik ellátásában.

OPS 1.050

Kutatási és mentési információk

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

OPS 1.055

Információ a fedélzeten lévő vészhelyzeti és életmentő eszközökről

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

OPS 1.060

Kényszerleszállás vízre

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

OPS 1.065

Hadi fegyverek és lőszeresek szállítása

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

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

OPS 1.070

Sportfegyverek és -lőszer szállítása

- a) Az üzemben tartó tegyen meg minden ésszerű intézkedést, hogy bejelentsék neki az összes légi szállításra szánt sportfegyvert.
- b) A sportfegyverek szállítását elvállaló üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ezek:
1. az utasok számára a repülés során hozzáférhetetlen helyen legyenek tárolva a repülőgépen, kivéve, ha a hatóság úgy döntött, hogy ezen rendelkezés teljesítése nem célszerű, és elfogadta, hogy más eljárásokat alkalmazzanak; és
 2. tűzfegyverek és más olyan fegyverek esetén, amelyek töltényeket tartalmaznak, ne legyenek megtöltve.
- c) A sportfegyverek lőszerei szállíthatók az utasok feladott csomagjaiban bizonyos korlátozások mellett, a műszaki utasításokkal összhangban (lásd OPS 1.1160 b) pont 5. albekezdése), amint az az OPS 1.1150 a) pont 15. albekezdésében meg van határozva.

OPS 1.075

Személyek szállításának módja

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

1. abból a célból, hogy a repülőgép vagy az azon lévő személyek, állatok vagy rakományok biztonságához szükséges tevékenységek végrehajthatók legyenek; vagy
2. melyben csomagot vagy rakományt szállítanak, amelyet oly módon terveztek, hogy repülés közben lehetséges legyen a személyek hozzáférése ezen részekhez.

OPS 1.080

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 osztálybesorolása, 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 Üzemben Tartási Kézikönyvben megadott utasításokban és eljárásokban.

- b) A személyzet tagja köteles:
1. jelenteni a parancsnoknak minden olyan hibát, kiesést, rendellenességet vagy hiányosságot, amelyről úgy gondolja, hogy veszélyeztetheti a repülőgépet, ideértve biztonsági rendszerek, légialkalmasságát vagy biztonságos működését.
 2. jelenteni a parancsnoknak minden olyan eseményt, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna az üzemeltetés biztonságát;
 3. használni az OPS 1.037a)2. szerinti üzemeltetési 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 rakományoknak a biztonságáért attól kezdve, hogy megérkezik a fedélzetre, mindaddig, amíg a repülés befejeztével elhagyja a repülőgépet;
 2. Felelős a repülőgép üzemeltetéséért és biztonságáért attól kezdve, hogy a repülőgép először áll készen a felszállás előtti kigurulásra mindaddig, amíg véglegesen le nem áll és az elsődleges hajtóműként használt hajtómű(vek) leállításra nem kerülnek;
 3. Jogosult minden olyan utasítás kiadására, amelyeket szükségesnek tart a repülőgép, valamint a repülőgépen lévő személyek és vagyontárgyak biztonságának megóvásához;
 4. Jogosult bármely olyan személy kiszállítására, vagy a rakomány olyan részének eltávolítására, amely véleménye szerint potenciális veszélyt jelent a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára;
 5. Nem engedheti meg olyan személy szállítását a repülőgépen, aki olyan mértékű alkoholos vagy kábítószeres befolyásoltság alatt áll, hogy a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonsága veszélyben lehet;
 6. Jogosult megtagadni a nem befogadható utasok, kitoloncoltak, vagy őrizetben lévő személyek szállítását, amennyiben ezen személyek szállítása bármilyen veszélyt jelenthet a repülőgép vagy a repülőgépen lévő személyek biztonságára;
 7. Biztosítja, hogy megtörténjen minden utas tájékoztatása a vészkijáratok elhelyezéséről, valamint a releváns biztonsági és vészmentő felszerelés elhelyezéséről és használatáról;
 8. Biztosítja, hogy az összes üzemeltetési eljárást és az ellenőrző listákban (check list) foglaltakat az Üzemben Tartási Kézikönyv előírásai szerint teljesítik;

9. Nem engedélyezi, hogy a személyzet bármely tagja bármilyen tevékenységet végezzen a felszállás, emelkedés kezdete, a megközelítés végső szakasza és a leszállás folyamán azon feladatok kivételével, amelyek a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükségesek;
10. Nem engedi:
- i. a fedélzeti adatrögzítő üzemképtelenné tételét, kikapcsolását, törlését a repülés folyamán, vagy a felvett adatok törlését a repülést követően, ha olyan baleset vagy esemény történt, amelyet kötelező jelenteni;
 - ii. a pilótafülke hangrögzítő üzemképtelenné tételét, kikapcsolását a repülés folyamán, kivéve, ha a felvett adatokat – amelyek egyébként automatikusan törlődnének – meg kell őrizni egy esemény vagy baleset kivizsgálásához, továbbá nem engedélyezi a felvett adatok kézi törlését a repülés folyamán, vagy az után, ha olyan baleset vagy esemény történt, amelynek jelentése kötelező;
11. Eldönti, hogy elfogadja-e vagy nem a repülőgépet olyan meghibásodásokkal, amelyek a CDL, illetve MEL szerint megengedettek; és
12. Biztosítja, hogy a repülés előtti ellenőrzést végrehajtsák.
- g) A parancsnok 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 engedelmességen a parancsnok által kiadott minden olyan jogszerű parancsnak, amelynek célja a repülőgép, valamint a repülőgépen szállított személyek és vagyontárgyak biztonságának megővése.

OPS 1.095

Jogosultság a repülőgéppel való gurulásra

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

1. megfelelő engedélyt kapott az üzemben tartótól vagy kijelölt ügynökétől és képes;
 - i. a repülőgéppel gurulni;
 - ii. a rádiótelefont használni; és
2. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, fényeket, a légirányítás jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően, és képes megfelelni a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges üzemeltetési standardoknak.

OPS 1.100

A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a járatra kirendelt hajózószemélyzet tagjain kívül egyéb személyt ne engedjenek be vagy szállítsanak a pilótafülkében, kivéve, ha ez a személy:
1. az üzemeltetést végző személyzet tagja;
 2. a Hatóság képviselője, aki felelős a bizonyítvány vagy engedély kiadásáért, vagy ellenőrzés végrehajtásáért, ha ez szükséges a szolgálati feladatai teljesítéséhez; vagy
 3. a pilótafülkébe történő beengedése és szállítása az Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő utasításokkal összhangban történik.

- b) A parancsnok gondoskodjon a következőkről:
1. A biztonság érdekében a pilótafülkébe történő beengedés ne okozzon zavarokat és/vagy ne akadályozza a járat üzemeltetését; és
 2. A pilótafülkében szállított összes személy ismerje meg a vonatkozó biztonsági eljárásokat.
- c) A pilótafülkébe történő beengedésről a végső döntés a parancsnok felelőssége.

OPS 1.105

Engedély nélküli szállítás

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

OPS 1.110

Hordozható elektronikus eszközök

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

OPS 1.115

Alkohol és kábítószer

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 megfontolatlanból vagy hanyagságból oly módon,

1. hogy veszélyeztesse a repülőgépet vagy a rajta lévő személyeket;
2. hogy azt okozza vagy lehetővé tegye, hogy a repülőgép bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztessen.

OPS 1.125

A fedélzeten tartandó okmányok

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő okmányok vagy ezek másolatai minden egyes repülés alkalmával a fedélzeten legyenek:
1. A Lajstromozási Bizonyítvány;
 2. A Légialkalmassági Bizonyítvány;
 3. A Zajbizonyítvány (amennyiben előírt) eredetije vagy másolata, beleértve egy angol fordítást, ha a Zajbizonyítvány kiállítására jogosult hatóság kiadott ilyet;
 4. A Légi jármű üzemben tartási engedély (AOC) eredetije vagy másolata;
 5. A Repülőgép Rádióállomás engedély; és
 6. A felelősségbiztosítási igazolás(ok) eredetije vagy másolata.
- b) A hajózószemélyzet minden tagjának minden repülés alkalmával rendelkeznie kell egy érvényes szakszolgálati engedéllyel a repülés céljának megfelelő jogosítással.

OPS 1.130

A fedélzeten tartandó kézikönyvek

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. Az Üzemben Tartási Kézikönyv azon naprakész részei, amelyek a személyzet feladataira vonatkoznak, a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával;
2. Az Üzemben Tartási Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek, a repülőgép fedélzetén könnyen hozzáférhetőek legyenek a személyzet számára; és
3. A repülőgép naprakész Üzemben Tartási Kézikönyve legyen a repülőgép fedélzetén – kivéve, ha a Hatóság elfogadta, hogy az OPS 1.1045, 1. függelék, B) rész előírásai szerinti Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a repülőgépről a vonatkozó információkat.

OPS 1.135

A fedélzeten tartandó kiegészítő információk és nyomtatványok

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1.125 és az OPS 1.130 által előírt okmányokon és kézikönyveken kívül az üzemeltetés típusára és területére vonatkozó következő információk és nyomtatványok a fedélzeten legyenek minden egyes repülés alkalmával:
 1. Operatív repülési terv, amely legalább az OPS 1.1060 által megkövetelt információkat tartalmazza;
 2. Repülőgép műszaki napló, amely legalább az M. rész (M. A. 306) bekezdése által megkövetelt információkat tartalmazza;
 3. Az irattározott ATS repülési terv részletei;
 4. A vonatkozó NOTAM/AIS tájékoztató dokumentációk;
 5. Megfelelő meteorológiai információ;
 6. Tömeg és súlypont számítási dokumentációk a J. részben előírtak szerint;
 7. Értesítés a speciális kategóriájú utasokról, mint a biztonsági alkalmazott (ha nem tekintik a személyzet tagjának), testi fogyatékos személyek, nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben lévő személyek;
 8. Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árut, ideértve írásbeli információkat a parancsnok részére ezekről az árukrol, az OPS 1.1215 d) pontja által előírtak szerint;
 9. A naprakész térképek és táblázatok és a kapcsolódó dokumentumok az OPS 1.290 b) pont 7. albekezdése által előírtak szerint;
 10. Minden egyéb olyan dokumentáció, amelyet az adott repüléssel érintett országok megkövetelhetnek, mint rakományjegyzék, utaslista stb.; és
 11. Nyomtatványok a Hatóság és az üzemben tartó jelentési követelményeinek teljesítéséhez.
- b) A Hatóság engedélyezheti, hogy a fenti a) pontban megadott információk, vagy ezek részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőséget, a használhatóságot és a megbízhatóságot elfogadható színvonalát.

OPS 1.140

A földön megőrzendő információk

- a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

Legalább minden egyes repülés vagy repüléssorozat időtartamára:

- i. a földön 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 súlyponti dokumentációkat, ha szükségesek (OPS 1.625 hivatkozik rájuk); és
 5. a speciális rakományokra vonatkozó értesítést.

OPS 1.145

Felhatalmazás ellenőrzésre

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

OPS 1.150

Dokumentációk és okmányok bemutatása

- a) Az üzemben tartó köteles a következőkre:
1. A Hatóság által felhatalmazott bármely személy részére biztosítani a hozzáférést azon dokumentációkhoz és okmányokhoz, amelyek a járat üzemeltetésével és karbantartásával kapcsolatosak; és
 2. Amennyiben a hatóság által felhatalmazott személy kéri, ésszerű időtartamon belül bemutatni részére minden ilyen dokumentumot és feljegyzést.
- b) Amennyiben a hatóság által felhatalmazott személy kéri, a parancsnok a kéréstől számított ésszerű időtartamon belül mutassa be részére a repülőgép fedélzetén megkövetelt dokumentációkat.

OPS 1.155

Dokumentációk megőrzése

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. Bármely olyan eredeti dokumentációt, vagy ezek másolatait, amelyek megőrzésére köteles, őrizzen meg az előírt időtartamig, még akkor is, ha megszűnt a repülőgép üzemben tartója lenni; és
2. Abban az esetben, ha a személyzet egy tagja, akiről az üzemben tartó repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidő nyilvántartást vezet, egy másik üzemben tartónál lesz a személyzet tagja, ezt a nyilvántartást bocsássa az új üzemben tartó rendelkezésére.

OPS 1.160

A fedélzeti adatrögzítő által felvett adatok megőrzése, bemutatása és felhasználása

- a) A felvett adatok megőrzése
1. Egy balesetet követően az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, lehetőség szerint a balesettel kapcsolatos felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően;
 2. Amennyiben a Hatóság nem adott előzetesen engedélyt, egy eseményt követően, amelynek jelentése kötelező, az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, a lehetőség szerint az eseménnyel kapcsolatos felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően;
 3. Ezen túlmenően, amennyiben a hatóság úgy rendelkezik, az olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, felvett eredeti adatokat 60 nap időtartamig őrizze meg, amennyiben a kivizsgálást végző hatóság nem rendelkezik ettől eltérően;

4. Amennyiben követelmény, hogy a repülőgép fedélzetén vigyen magával fedélzeti adatrögzítőt, a repülőgép üzemben tartója köteles:
- i. Megőrizni a felvételeket az üzemeltetés időtartamára, az OPS 1.715, 1.720 és 1.725 előírásai szerint, – kivéve, hogy a fedélzeti adatrögzítők ellenőrzése és karbantartása céljából az ellenőrzés időpontjában a legrégebben felvett maximális 1 órás időtartamú anyag kitörölhet; és
 - ii. Megőrizni egy dokumentumot, amely bemutatja azt az információt, amely a tárolt adatok visszanyeréséhez és műszaki mértékegységekre való átalakításához szükségesek.
- b) A felvett adatok bemutatása
- Egy olyan repülőgép üzemben tartója, amely fedélzeti adatrögzítőt visz magával, köteles a Hatóság kérésétől számított ésszerű időtartamon belül bemutatni a fedélzeti adatrögzítő által felvett és hozzáférhető vagy megőrzött valamennyi felvett adatot.
- c) A felvett adatok felhasználása
1. A pilótafülke hangrögzítő felvételei nem használhatók fel egyéb célokra, csak azon baleset vagy esemény kivizsgálásához, amelynek jelentése kötelező, kivéve, ha a felhasználáshoz a személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárult.
 2. A pilótafülke hangrögzítő felvételei nem használhatók fel egyéb célokra, csak azon baleset vagy esemény kivizsgálásához, amelynek jelentése kötelező, kivéve, ha ezen felvételeket:
 - i. az üzemben tartó alkalmazza kizárólag a légialkalmasság biztosításához, vagy karbantartási célokra; vagy
 - ii. személyek azonosítására alkalmatlanná tették; vagy
 - iii. biztonságos eljárásokkal teszik közzé.

OPS 1.165

Bérlés

a) Kifejezések

Az ebben a bekezdésben alkalmazott kifejezések jelentése a következő:

1. Sima bérlet (dry 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 légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 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 személyzetre vonatkoznak és nem célozzák funkciók és felelőségek átruházását, a bérelt repülőgép szempontjából úgy tekintendők mint azon AOC változásai, amely szerint a légiüzemeltetés történik.

(!) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

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

1. Sima bérbevétel (Dry lease-in)

- i. Egy közösségi üzemben tartó csak a Hatóság engedélyével vegyen sima bérletbe repülőgépet egy olyan szervezettől, amely nem egy másik közösségi üzemben tartó. Az ennek a jóváhagyásnak a részét képező összes feltételt a bérleti szerződésnek tartalmaznia kell.
- ii. A közösségi üzemben tartó biztosítsa, hogy a sima bérletbe vett repülőgépek tekintetében minden eltérésről a K, L, részekben és/vagy az OPS 1.005 b) bekezdésében leírt követelményektől értesítsék a Hatóságot és azok legyenek számára elfogadhatóak.

2. Teljes bérbevétel (Wet lease-in)

- i. Egy közösségi üzemben tartó csak a Hatóság engedélyével vegyen teljes bérletbe repülőgépet egy olyan szervezettől, amely nem egy másik közösségi üzemben tartó.
- ii. A közösségi üzemben tartó biztosítsa, hogy a teljes bérletbe vett repülőgépek tekintetében a következők teljesüljenek:
 - A) A bérbeadó üzemeltetésre és karbantartásra vonatkozó biztonsági standardjai egyenértékűek a jelen rendelet által megállapítottakkal;
 - B) A bérbeadó egy olyan üzemben tartó legyen, amely a Chicagói Egyezményt aláíró egyik állam által kiadott AOC birtokosa;
 - C) A repülőgép az ICAO 8. melléklete szerint kiadott szabályos Légialkalmassági Bizonyítvánnyal rendelkezzen. Az AOC kiadásáért felelős államtól eltérő állam által kiadott Légialkalmassági Bizonyítványokat akkor fogadnak el minden további nélkül, ha a 21. résznek megfelelően adták ki őket; és
 - D) Teljesítenek a bérbe vevő Hatósága által támasztott minden követelményt.

3. Sima bérbeadás (Dry lease-out)

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

- A) A Közösségi Hatóság mentesíti a közösségi üzemben tartót az OPS 1. részének vonatkozó előírásai alól, és miután a külföldi szabályozó hatóság írásban felelősséget vállalt a repülőgép(ek) ellenőrzéséért és üzemeltetéséért, a közösségi Hatóság vagy a közösségi üzemben tartó törölte a repülőgépet saját AOC-jából; és
- B) A repülőgép karbantartása egy jóváhagyott karbantartási program szerint történik.

4. Teljes bérletbe adás (Wet lease-out)

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

Az OPS 1.005 a) 1. függeléke

»B« teljesítményosztályú repülőgépek üzemeltetése

a) Kifejezések

1. A–A üzemeltetés – a fel- és leszállás ugyanazon a helyen történik.
2. A–B üzemeltetés – a fel- és leszállás eltérő helyen történik.
3. Éjszaka – Az esti polgári szürkület vége és a reggeli polgári szürkület kezdete közötti vagy más, a napnyugta és napkelte közötti hasonló időszak, ahogy azt a megfelelő hatóság előírhatja.

- b) Az üzemeltetés, amelyre ez a 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 üzemeltetéskor az Operatív Repülési Terv lehet egyszerűsített formájú és teljesítenie kell az üzemeltetés típusának követelményeit.
 7. OPS 1.215 Légiforgalmi irányító szolgálatok használata: Egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésekor, a légiforgalmi irányító szolgálattal (ATS) egy nem kötelező szerződést kell az üzemeltetés jellegének megfelelő terjedelemben fenntartani. Biztosítani kell a kutatási és mentési szolgáltatásokat az OPS 1.300-nak megfelelően.
 8. OPS 1.225 Repülőtér üzemeltetési minimumok: VFR szerinti üzemeltetéskor a standard VFR minimumok rendszerint teljesítik ezt a követelményt. Ahol szükséges, az üzemben tartó további követelményeket ír elő figyelembe véve az olyan tényezőket, mint a 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 alkalmazandók.
 10. OPS 1.240 Üzemeltetési útvonalak és területek:

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

11. OPS 1.250 Minimális repülési magasság megállapítása:

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

12. OPS 1.255 Üzemanyag-gazdálkodás:

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

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

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

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

C) tartalék üzemanyag

1. váratlan eseményekre fenntartott üzemanyag:

Üzemanyag, amely nem kevesebb, mint az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag 5 %-a, vagy a repülés során történő újratervezés esetén, a hátralévő útvonal végigrepüléséhez szükséges üzemanyag 5 %-a; és

2. véstartalék 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; és

E) Kiegészítő üzemanyag:

Az az üzemanyag, amelyet a parancsnok igényelhet a fenti A–D. albekezdések szerint.

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

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

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

16. OPS 1.290 Repülés előkészítése:

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

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

17. OPS 1.295 Repülőterek kiválasztása:

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

18. OPS 1.310 A személyzet tagjainak tartózkodása szolgálati helyeiken:

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

19. OPS 1.375 Üzemanyag-gazdálkodás repülés közben:
- Az OPS 1.375 1. függelékét nem szükséges alkalmazni egy hajtóműves repülőgépek VFR szerinti nappali üzemeltetésére.
20. OPS 1.405 A megközelítés megkezdése és folytatása:
- VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.
21. OPS 1.410 Üzemeltetési eljárások – Pályaküszöb átrepülési magasság:
- VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.
22. OPS 1.430–1.460, beleértve a függelékeket:
- VFR szerinti üzemeltetésre nem alkalmazandó.
23. OPS 1.530 Felszállás:
- i. Az a) albekezdés a következő kiegészítéssel érvényes: A Hatóság esetenként elfogadhat az üzemben tartó által megadott és bemutatáson és/vagy dokumentált tapasztalaton alapuló más teljesítmény adatot is. A b) és c) albekezdések a következő kiegészítéssel érvényesek: Ahol ezen bekezdésnek a 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 Üzemben Tartási Kézikönyvvel.
- ii. Az i. albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légi jármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó Hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás:
- A) megadja a repülőgép típusát;
- B) megadja az üzemeltetés típusát;
- C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és 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 1 500 m, a szükséges legnagyobb folyosószélesség 300 m.
25. OPS 1.545 Leszállási cél- és kitérő célrepülőterek:
- i. A pont a következő kiegészítéssel érvényes: Ahol ezen bekezdésnek a 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 Üzemben Tartási Kézikönyvvel.
- ii. Az i. albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légi jármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó Hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás
- A) megadja a repülőgép típusát;
- B) megadja az üzemeltetés típusát;

- C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és kifutópályákat;
- D) a felszállást a VMC üzemeltetésre korlátozza;
- E) megadja a személyzet képzettségét, és
- F) olyan repülőgépekre korlátozódik, amelyek Típusalkalmassági Bizonyítványát először 2005. január 1-je előtt adták ki.
- iii. Az üzemeltetést el kell fogadnia annak az államnak, amelynek területén a repülőtér elhelyezkedik.
26. OPS 1.550 Leszállás – Száraz 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 Üzemben Tartási Kézikönyvvel.
- ii. Az i. albekezdés szerinti üzemeltetést megvalósítani kívánó üzemben tartónak rendelkeznie kell a légi jármű üzemben tartási engedélyt (AOC-t) kiadó Hatóság előzetes jóváhagyásával. Ezen jóváhagyás
- A) megadja a repülőgép típusát;
- B) megadja az üzemeltetés típusát;
- C) megadja az érintett repülőtere(ke)t és 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 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. albekezdést teljes egészében alkalmazni kell ott, ahol az OPS 1 két pilótát tesz kötelezővé.
32. OPS 1.945 Típusátképzés és ellenőrzés:
- i. Az a)7. albekezdést – Felügyelet alatt történő útvonalrepülés (LIFUS) – bármely, a vonatkozó osztályba tartozó repülőgépen végre lehet hajtani. A LIFUS szükséges mennyisége függ a végrehajtandó műveletek bonyolultságától.
- ii. Az a) pont 8. albekezdése nem szükséges.

33. OPS 1.955 Parancsnoki kinevezés:

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

34. OPS 1.960 Kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező parancsnokok

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

35. OPS 1.965 Időszakos oktatás és ellenőrzés:

- i. Az a) pont 1. albekezdését a következőképpen kell alkalmazni VFR szerinti nappali üzemeltetésre: Minden képzésnek és ellenőrzésnek meg kell felelnie az üzemeltetés típusának és azon repülőgép osztályának, amelyen a hajózőszemélyzet 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 kereskedelmi célú légiszálítási üzemeltetés megkezdése előtt kell elvégezni.

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

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

37. OPS 1.975 Útvonal és repülőtér ismeret:

- i. A b), c) és d) albekezdések VFR szerinti nappali üzemeltetésre nem vonatkoznak azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a repülőtér államának speciális engedélyre van szüksége, betartják az ehhez kapcsolódó követelményeket.
- ii. IFR szerinti vagy VFR szerinti éjszakai üzemeltetéskor a b)–d) albekezdések alternatívájaként az útvonal- és repülőtér-ismeret a következőképpen érvényesíthető újra:
 - A) A legigényesebb repülőterekre történő repülés kivételével legalább 10 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 hajózőszemélyzet 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 Egynél több típus vagy változat:

- i. Nem érvényes, ha az üzemeltetés dugattyús motorú repülőgépek egypilótás osztályaira korlátozódik VFR szerint nappal.
- ii. IFR szerinti és VFR szerinti éjszakai üzemeltetésekre az OPS 1.980 1. melléklet d) pont 2.i. albekezdése szerinti 500 óra eltöltése a megfelelő személyzeti pozícióban mielőtt 2 szakszolgálati engedély jogosultságait igénybe venné, 100 órára vagy 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 légialkalmasság irányítási szabályzat

A folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzat adaptálható a végrehajtani szándékozott üzemeltetéshez.

43. OPS 1.1071 Repülőgép műszaki napló:

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

44. Fenntartva

45. Fenntartva

46. OPS 1.1240 Oktatási programok:

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

47. OPS 1.1250 Repülőgép-átkutatási eljárás ellenőrző lista:

Nem érvényes VFR szerinti nappali üzemeltetésre.

Az OPS 1.125 1. függeléke.

Fedélzeten tartandó dokumentumok.

Lásd az OPS 1.125-öt.

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

C. RÉSZ

ÜZEMBEN TARTÓK TANÚSÍTÁSA ÉS FELÜGYELETE

OPS 1.175

A légi üzemben tartó tanúsításának általános szabályai

1. megjegyzés: Ezen pont 1. függeléke írja elő az AOC tartalmát és feltételeit.
2. megjegyzés: Ezen pont 2. függeléke írja elő az irányítási és szervezési követelményeket.
- a) Az üzemben tartó csak a légi jármű üzemben tartási engedély (AOC) alapján és feltételeivel összhangban üzemeltethet repülőgépet kereskedelmi célú légi szállításra.
- b) Egy AOC-t vagy egy AOC módosítását kérelmező tegye lehetővé a Hatóság számára, hogy a javasolt üzemeltetés minden biztonsági szempontját megvizsgálja.
- c) Egy AOC-t kérelmező köteles az alábbiakra:
 1. Nem birtokolhat egy más Hatóság által kiadott AOC-t, kivéve, ha az érintett Hatóságok ezt külön jóváhagyták;
 2. Üzleti tevékenységének központja és, ha van, bejegyzett irodája az AOC kiadásáért felelős államban kell legyen;
 3. Meg kell győznie a Hatóságot a tekintetben, hogy képes biztonságos üzemeltetést folytatni.

- d) Ha egy üzemben tartónak különböző tagállamokban vannak bejegyezve repülőgépei, megfelelő intézkedéseket kell tenni a megfelelő biztonsági felügyelet biztosítására.
- e) Az üzemben tartó tegye lehetővé a Hatóság számára, hogy hozzáférjen szervezetéhez és repülőgépeihez és biztosítsa, hogy a karbantartás tekintetében hozzáférést biztosít valamennyi 145. rész szerinti társult karbantartási szervezethez, hogy meghatározható legyen az OPS 1 folyamatos betartása.
- f) Az AOC-t módosítják, felfüggesztik vagy visszavonják, ha a Hatóság nincs többé meggyőződve arról, hogy az üzemben tartó képes a biztonságos üzemeltetés fenntartására.
- g) Az üzemben tartónak meg kell győznie a Hatóságot a következők tekintetében:
1. szervezete és irányítása alkalmas és megfelelően illeszkedik az üzemeltetés nagyságrendjéhez és terjedelméhez; és
 2. meg vannak határozva a felügyelet és üzemeltetés eljárásai.
- h) Az üzemben tartónak ki kell neveznie egy, a Hatóság számára elfogadható felelős vezetőt, akinek a cégen belül hatásköre van arra, hogy biztosítsa, hogy minden üzemeltetési és karbantartási műveletet a Hatóság által megkövetelt színvonalon lehet finanszírozni és végrehajtani.
- i) Az üzemben tartónak ki kell neveznie a Hatóság számára elfogadható tisztségviselőket, akik felelősek a következő területek irányításáért és felügyeletéért:
1. repülési műveletek;
 2. a karbantartási rendszer;
 3. a személyzet oktatása, és
 4. földi üzemeltetés.
- j) Egy személy betölthet több kinevezett pozíciót, ha a Hatóság számára ez elfogadható, de a legalább 21 teljes munkaidős személyzetet alkalmazó üzemben tartóknál legalább két személy szükséges, hogy a négy felelősségi területet ellássa.
- k) Legfeljebb 20 teljes munkaidős személyzetet alkalmazó üzemben tartóknál a kinevezett pozíciók közül egyet vagy többet betölthet a felelős vezető, ha ez elfogadható a Hatóság számára.
- l) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden repülést az Üzemben Tartási Kézikönyv előírásaival összhangban hajtsanak végre.
- m) Az üzemben tartó köteles megfelelő földi kiszolgáló eszközökről gondoskodni, hogy biztosítsa járatai biztonságos kiszolgálását.
- n) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgépei az üzemeltetés területe és típusa által megkövetelt módon legyenek felszerelve és személyzetük ennek megfelelően képzett legyen.
- o) Az üzemben tartó az AOC feltételei szerint üzemeltetett valamennyi repülőgépre köteles betartani a karbantartási követelményeket az M. részzel összhangban.
- p) Az üzemben tartó köteles a hatóság számára átadni a P. részben előírt Üzemben Tartási Kézikönyv és valamennyi módosításának és változtatásának egy példányát.
- q) Az üzemben tartó köteles fő üzemeltetési bázisán az üzemeltetés területének és típusának megfelelő üzemeltetést támogató eszközöket fenntartani.

OPS 1.180

Az AOC kiadása, módosítása és érvényességének meghosszabbítása

- a) Az üzemben tartó csak akkor kap AOC-t vagy annak módosítását, és az AOC akkor marad érvényben, ha:
1. Az üzemeltetett repülőgépek rendelkeznek standard Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amelyet egy tagállam a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 1702/2003/EGK rendelettel ⁽¹⁾ összhangban adott ki. Egy, az AOC kiadásáért felelős tagállamtól eltérő tagállam által kiadott standard Légialkalmassági Bizonyítványt akkor fogadnak el további bemutatás nélkül, ha azt a 21. résznek megfelelően adták ki;
 2. A karbantartási rendszert a Hatóság az M. rész G. alrészével összhangban jóváhagyta; és
 3. A Hatóság meggyőződött arról, hogy képes a következőkre:
 - i. megfelelő szervezetet felállítani és fenntartani;
 - ii. az OPS 1.035-tel összhangban lévő minőségügyi rendszert felállítani és fenntartani;
 - iii. betartani az előírt oktatási programokat;
 - iv. betartani a leírt üzemeltetés jellegének és kiterjedésének megfelelő karbantartási előírásokat, beleértve az OPS 1.175 g)–o) bekezdésekben előírt vonatkozó pontokat; és
 - v. betartani az OPS 1.175-öt.
- b) Az OPS 1.185 f) pont előírásaitól eltérve, az üzemben tartó köteles a lehető leghamarabb értesíteni a Hatóságot a lenti OPS 1.185 a) pont szerint megadott információ bármely változásáról.
- c) Ha a Hatóság nincs meggyőződve arról, hogy a fenti a) albekezdés követelményeit teljesítik, a Hatóság megkövetelheti egy vagy több bemutató repülés végrehajtását, amelyeket úgy folytatnak, mintha kereskedelmi célú légiszállítási repülések lennének.

OPS 1.185

Adminisztratív követelmények

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első AOC, és ahol értelmezhető, annak bármely módosítása vagy megújítása iránti kérelem tartalmazza az alábbi információkat:
1. a kérelmező hivatalos és kereskedelmi nevét, címét és levelezési címét;
 2. a javasolt üzemeltetés leírását;
 3. az irányító szervezet leírását;
 4. a felelős vezető nevét;
 5. a fő pozíció betöltőinek nevét, beleértve a repülési műveletekért, a karbantartási rendszerért, a személyzet oktatásáért és a földi üzemeltetésért felelősök nevét, képzettségükkel és tapasztalatukkal; és
 6. az Üzemben Tartási Kézikönyvet.
- b) Kizárólag az üzemben tartó karbantartási rendszerének vonatkozásában és minden üzemeltetett repülőgéptípusra az első AOC, és ahol értelmezhető, annak bármely módosítása vagy megújítása iránti kérelem tartalmazza az alábbi információkat:
1. az üzemben tartó folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzatát;
 2. az üzemben tartó repülőgép karbantartási programját (programjait);
 3. a repülőgép műszaki naplót;
 4. ahol értelmezhető, az üzemben tartó és valamennyi 145. rész szerinti jóváhagyott karbantartó szervezet közötti szerződés műszaki előírásá(i)t;
 5. a repülőgépek számát.

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

- c) Az AOC első kiadása iránti kérelmet legalább 90 nappal a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt be kell nyújtani azzal a kivétellel, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvet később, de legalább 60 nappal a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt lehet benyújtani.
- d) Az AOC módosítása iránti kérelmet legalább 30 nappal vagy annival, amennyiben másként megállapodtak, a szándékolt üzemeltetés időpontja előtt kell 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 légi jármű üzemben tartási engedély tartalma és feltételei

Az AOC a következőket írja elő:

- a) az üzemben tartó neve és helye (üzleti tevékenységének központja);
- b) a kiadás időpontja és érvényesség időtartama;
- c) az engedélyezett üzemeltetés típusának leírása;
- d) a használatra engedélyezett repülőgép(ek) típusa(i);
- e) az engedélyezett repülőgép(ek) lajstromjellei azzal a kivétellel, hogy az üzemben tartók engedélyt kaphatnak egy rendszerre, ahogy a Hatóságot AOC-je alapján üzemben tartott repülőgépek lajstromjelleiről értesítik;
- f) az üzemeltetés engedélyezett területei;
- g) speciális korlátozások; és
- h) speciális engedélyek/jóváhagyások, pl.:
 - II./III. kategória (beleértve a jóváhagyott minimumokat),
 - (MNPS) Minimális navigációs teljesítmény előírásai,
 - (ETOPS) Megnövelt hatótávolságú két hajtóműves repülőgépek,
 - (RNAV) Területi navigáció,
 - (RVSM) Csökkentett függőleges elkülönítési minimumok,
 - Veszélyes áruk szállítása.
 - Engedély a légiutas-kísérő személyzet biztonsági alapoktatására és, ha értelmezhető, az O részben előírt igazolás kiadására azon üzemben tartóknak, akik ilyen oktatást közvetlenül vagy közvetve biztosítanak.

Az OPS 1.175 2. függeléke

Az AOC birtokosának irányítása és szervezete

a) Általános

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

b) A kinevezett tisztségviselők

1. A kinevezett tisztségviselők feladatainak és felelősségeinek leírását, beleértve neveiket, az Üzemben Tartási Kézikönyvnek tartalmaznia kell és a Hatóságot írásban értesíteni kell valamennyi szándékolt vagy megtörtént változásról a kinevezésekben vagy feladatokban.
2. Az üzemben tartó tegyen intézkedéseket, hogy biztosítsa a kinevezett tisztségviselők távollétében a felügyelet folyamatoságát.

3. Egy AOC birtokosa által kinevezett tisztségviselő személy nem nevezhető ki egy tisztség betöltésére egy másik AOC birtokosa által, kivéve, ha ez az érintett Hatóságok számára elfogadható.
 4. A kinevezett tisztségviselő személyekkel olyan szerződést kell kötni, hogy elegendő időt dolgozzanak, hogy az üzemeltetés méretéhez és terjedelméhez mért irányítási feladataikat ellássák.
- c) A személyzet megfelelősége és felügyelete
1. A személyzet tagjai. Az üzemben tartó a tervezett üzemeltetéshez elegendő létszámú, az N. résszel és az O. résszel összhangban – amelyik vonatkozik rájuk – képzett és ellenőrzött repülő és légiutas-kísérő személyzetet köteles alkalmazni.
 2. Földi személyzet
 - i. A földi személyzet létszáma az üzemeltetés jellegétől és méretétől függ. Az üzemeltetési és földi kiszolgáló szervezeti egységeket különösen el kell látni olyan kiképzett személyzettel, akik alaposan értik felelősségeiket a szervezeten belül.
 - ii. Más szervezetekkel bizonyos szolgáltatások nyújtására szerződő üzemben tartók felelősek maradnak a megfelelő színvonal fenntartásáért. Ilyen körülmények között a pozíció kinevezett betöltőjét meg kell bízni azzal a feladattal, hogy biztosítsa, hogy valamennyi alkalmazott alvállalkozó megfelel a megkövetelt színvonalnak.
 3. Felügyelet
 - i. A kinevezendő felügyelők száma az üzemben tartó szervezetétől és az alkalmazott létszámtól függ.
 - ii. Ezen felügyelő kötelezettségeit és felelősségét meg kell határozni és minden repülési kötelezettségvállalást úgy kell elrendezni, hogy képesek legyenek felügyeleti feladataikat ellátni.
 - iii. A személyzet tagjainak és a földi személyzetnek a felügyeletét az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt színvonal elérésére alkalmas tapasztalattal és személyes tulajdonságokkal rendelkező személyeknek kell ellátni.
- d) Elhelyezés
1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden üzemeltetési bázison a repülési biztonsághoz elegendő munkaterület áll a személyzet rendelkezésére. Figyelembe kell venni a földi személyzet, az üzemeltetés ellenőrzésével foglalkozók, az alapvető nyilvántartások és a személyzet általi repüléstervezés igényeit.
 2. Az irodai szolgáltatások legyenek képesek az operatív utasításokat és más információt késedelem nélkül eljuttatni az összes érintettnek.
- e) Dokumentáció
- Az üzemben tartónak intézkednie kell a kézikönyvek, a módosítások és egyéb dokumentáció előállításáról.

D. RÉSZ

ÜZEMELTETÉSI ELJÁRÁSOK

OPS 1.195

Az üzemeltetés irányítása

Az üzemben tartó köteles:

- a) A Hatóság által jóváhagyott operatív ellenőrzési rendszert felállítani és fenntartani; és
- b) Az AOC feltételei szerint üzemeltetett valamennyi járat felett operatív irányítást gyakorolni.

OPS 1.200

Üzemben Tartási Kézikönyv

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

OPS 1.205

Az üzemeltető személyzet szakértelme

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

OPS 1.210

Eljárások bevezetése

- a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat és utasításokat minden egyes repülőgéptípushoz, amelyek tartalmazzák a földi személyzet és a repülőgép személyzeti tagjai kötelességeit a földi és légi üzemeltetés minden vonatkozásában.
- b) Az üzemben tartó dolgozzon ki egy ellenőrző lista (check list) rendszert, amit a személyzet tagjai alkalmaznak a repülőgép üzemeltetés összes fázisában szabályos, rendkívüli és vészhelyzetekben, hogy biztosítsák az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt eljárások betartását.
- c) Az üzemben tartó nem kérheti a személyzet tagjától, hogy a repülés kritikus fázisainak folyamán a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez előírtakon kívül egyéb tevékenységet végezzen.

OPS 1.215

Légiforgalmi irányító szolgálatok használata

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

OPS 1.216

Repülés közbeni operatív utasítások

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

OPS 1.220

A repülőterek üzemben tartó általi engedélyezése

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

OPS 1.225

Repülőtér üzemeltetési minimumok

- a) Az üzemben tartó határozza meg az OPS 1.430-cal összhangban a repülőtér üzemeltetési minimumokat, minden, a OPS 1.220-szal összhangban engedélyezett kiinduló- és célállomásként, illetve kitérő célrepülőtéreként engedélyezett repülőtérre.
- b) A fenti a) pont szerint meghatározott minimumokhoz kötelező hozzáadni a Hatóság által előírt értéknöveléseket.
- c) Az adott típusú megközelítési és leszállási eljáráshoz a megadott minimum abban az esetben tekinthető érvényesnek, ha:
 1. a tervezett eljáráshoz előírt és az ábrán feltüntetett földi berendezések üzemképesek;
 2. az adott megközelítés-típushoz szükséges repülőgép rendszerek üzemképesek;
 3. a repülőgép teljesítménye megfelel az előírt feltételeknek; és
 4. a személyzet képesítése megfelelő.

OPS 1.230

Műszeres indulási és megközelítési eljárások

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az adott repülőtér elhelyezkedése szerinti állam által kidolgozott műszeres indulási és megközelítési eljárásokat használják.
- b) A fenti a) bekezdésben leírtaktól eltérve a parancsnok elfogadhatja a légiforgalmi irányító szolgálat (ATS) engedélyét a közzétett indulási vagy megközelítési útvonaltól való eltéréshez, amennyiben biztosított az akadálymentesség kritériuma, valamint teljes mértékben számításba vették az üzemeltetési körülményeket. A megközelítés végső szakasza vizuális repüléssel, vagy a kidolgozott műszeres megközelítési eljárásnak megfelelően kell történnék.
- c) A fenti a) bekezdéssel összhangban megkövetelteltől 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/611).
- 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgép üzemeltetést csak olyan útvonalakon, illetve területeken folytassanak, ahol:
 1. a tervezett üzemeltetéshez megfelelő földi eszközöket és szolgáltatásokat biztosítanak, ideértve a meteorológiai szolgáltatásokat;
 2. a használni szándékozott repülőgép teljesítménye megfelelő ahhoz, hogy betarthassa a minimális repülési magassági követelményeket;
 3. a használni szándékozott repülőgép felszereltsége teljesíti a tervezett üzemeltetés minimális követelményeit;
 4. megfelelő térképek és ábrák állnak rendelkezésre (OPS 1.135 a) pont 9. albekezdés hivatkozásai);
 5. ha két hajtóműves repülőgépeket használnak, az OPS 1.245 idő/távolság korlátain belül megfelelő repülőterek állnak rendelkezésre;
 6. Ha egy hajtóműves repülőgépeket használnak, biztonságos kényszerleszállást lehetővé tevő felületek állnak rendelkezésre.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemeltetést az üzemeltetési útvonalra vagy területre a Hatóság által előírt korlátozásokkal összhangban folytassák.

OPS 1.241

Üzemeltetés meghatározott, Csökkentett Függőleges Elkülönítési Minimumú légtérben (RVSM)

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

OPS 1.243

Üzemeltetés azokon a területeken, amelyekre speciális navigációs követelmények vonatkoznak

A Regionális Légnavigációs 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/RNAV 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. Vízszintes 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a minden egyes repülőgép típusra vagy változatra jellemző következő adatokat:
 1. az utazósebességet egy üzemképtelen hajtóművel, a fenti b) bekezdéssel összhangban meghatározva; és
 2. a maximális távolságot egy megfelelő repülőtérről, a fenti a) és b) bekezdésekkel összhangban meghatározva.

Megjegyzés: A fent meghatározott sebességek és magasságok (repülési szintek) használatának célja csak a megfelelő repülőtérről 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 tartónak gondoskodnia kell 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 léginnavigációs 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 tartó dolgozza ki üzemanyag-gazdálkodási politikáját a repüléstervezéshez és a repülés közbeni újratervezéshez, hogy biztosítsa, hogy minden repülőgépben elegendő mennyiségű üzemanyag legyen a tervezett repüléshez, valamint tartalék üzemanyag a tervezett repüléstől való eltérések esetére.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülések tervezése legalább az alábbi 1. és 2. bekezdéseken alapul:
1. Az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt eljárások és az alábbiakból származó adatok:
 - i. a repülőgépgyártó által megadott adatok, vagy
 - ii. az üzemanyagfogyasztás-követő rendszerből nyert, a repülőgépre jellemző aktuális adatok.
 2. Az üzemeltetési körülmények, amelyekben a repülés végrehajtása történik, beleértve a következőket:
 - i. a repülőgép valós üzemanyagfogyasztási adatait;
 - ii. az előrejelzett tömegeket;
 - iii. a várható meteorológiai körülményeket; és
 - iv. a légiirányító szolgálatok eljárásait és korlátozásait.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repüléshez szükséges kifizeshető 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kifizeshető 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 üzemanyag 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy mozgáskorlátozott személy (PRM) számára ne jelölhessenek ki, illetve ne foglalhasson el olyan ülést, amelyen jelenlétével:
1. akadályozza a személyzetet feladatai teljesítésében;
 2. gátolja a vészmentő berendezésekhez való hozzáférést; vagy
 3. akadályozza a repülőgép vészkiürítését.
- c) A parancsnokot értesíteni kell, ha a fedélzeten PRM-eket szállítanak.

OPS 1.265

Nem befogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levő személyek szállítása

Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a be nem fogadható utasok, kitoloncoltak és őrizetben levő 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 helyezték 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 (visszacukott) 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 oltanak el minden dohányzó eszközt; és
 - iii. a mentőmellények elhelyezkedése és használata, ha szükséges (OPS 1.825 hivatkozása).
- c) Felszállás után
1. Az utasokat a következőkre kell emlékeztetni, ha értelmezhető:
 - i. dohányzási szabályok; és
 - ii. biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata, beleértve annak biztonsági előnyeit, hogy a biztonsági öveket ülve a biztonsági öv jelzés kigyulladásától függetlenül becsatolt állapotban tartják.
- d) Leszállás előtt
1. Az utasokat a következőkre emlékeztetik, ha értelmezhető:
 - i. dohányzási szabályok;
 - ii. biztonsági övek és/vagy biztonsági hevederek használata;
 - iii. az üléstámlák legyenek függőleges helyzetben és a tálcák alap (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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden szándékolt repülésre készüljön egy operatív repülési terv.
- b) A parancsnok ne kezdjen meg egy repülést, amíg nem győződött meg arról, hogy:
 1. A repülőgép légialkalmos állapotban van;
 2. A repülőgépet nem üzemeltetik a Konfigurációtól való eltérések jegyzéke (CDL) előírásaival ellentétes módon;

3. A szándékolt repüléshez előírt műszerek és berendezések a K. és L. részekkel összhangban rendelkezésre állnak;
4. A műszerek és berendezések a MEL által előírt eltérések kivételével üzemképes állapotban vannak;
5. Rendelkezésre állnak az Üzemben Tartási Kézikönyv azon részei, amelyek a repülés végrehajtásához szükségesek;
6. Az OPS 1.125 és OPS 1.135 által előírt dokumentumok, kiegészítő információ és űrlapok a fedélzeten vannak;
7. Rendelkezésre állnak a naprakész térképek, táblázatok és kapcsolódó dokumentáció, vagy azzal egyenértékű adatok a repülőgép tervezett repülésének végrehajtásához, beleértve az indokoltan várható kitérőket is. Ez foglaljon magába minden szükséges átszámítási táblázatot, amely szükséges azon üzemeltetés támogatásához, ahol metrikus magasság-, terepmagasság- és repülési szint adatokat kell használni;
8. A tervezett repüléshez előírt földi berendezések és szolgáltatások rendelkezésre állnak és megfelelőek;
9. Az Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott előírások az üzemanyag-, olaj-, oxigénigény, valamint a minimális biztonságos magasságok, repülőter 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 repülőter az alábbi távolságokon belül legyen:
 1. Kéthajtóműves repülőgépek esetén vagy:
 - i. egy óra repülési idő az AFM-ben (Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben) egy üzemképtelen hajtóműre megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között, a tényleges felszálló tömeget alapul véve; vagy
 - ii. az üzemben tartó jóváhagyott ETOPS kitérési ideje, a MEL valamennyi korlátozását figyelembe véve, de legfeljebb két óra, az egy üzemképtelen hajtóműre az AFM-ben (Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben) megadott utazósebességen szabványos csendes légköri körülmények között a tényleges felszállási tömeg alapján az ETOPS-ra engedélyezett repülőgépekre és személyzetre; vagy
 2. két óra repülési idő az egy üzemképtelen hajtóműre az AFM-ben (Repülőgép Légiüzemeltetési Utasításban) 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 számításához 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 célrepülőtérén két kifutópálya áll rendelkezésre és használható, és a vonatkozó időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja a célrepülőtérre azt jelzi, hogy a célrepülőtérre érkezés várható időpontját egy órával megelőző és egy órával követő időpontok közötti időszakban a felhőalap legalább 2 000 láb vagy a körözési magasság + 500 láb közül a nagyobb, és a látótávolság legalább 5 km lesz;

vagy

2. a célállomás 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 repülőtérnek, 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 célrepülőtérnek vagy kitérő célrepülőtérnek, 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 szerinti 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. megjegyzés)
Nem precíziós	Nem precíziós (1. és 2. megjegyzés) plusz 200 láb/ 1 000 m
Körözéses	Körözéses (2. és 3. megjegyzés)

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 repülőterre 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 jobbak lesznek.
- d) Tervezési minimumok egy ETOPS útvonali kitérő repülőterre. 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 repülőterre 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 jobbak lesznek, és ha összhangban van az üzemben tartó ETOPS jóváhagyásával.

2. táblázat

Tervezési minimumok – ETOPS

Megközelítés típusa	Tervezési minimumok	
	(szükséges RVR/látótávolság és felhőalap, ha értelmezhető)	
	Repülőter rendelkezik	
	legalább két, 2 külön segítségen alapuló, 2 külön kifutópályát kiszolgáló külön megközelítési eljárással	legalább két, 2 külön segítségen alapuló, egy kifutópályát kiszolgáló külön megközelítési eljárással, vagy legalább egy, egy segítségen alapuló, egy kifutópályát kiszolgáló megközelítési eljárással
II., III. kat. (ILS, MLS) precíziós megközelítés	I kat. precíziós megközelítési minimumok	Nem precíziós megközelítési minimumok
I. kat. precíziós megközelítés (ILS, MLS)	Nem precíziós megközelítési minimumok	Körözési minimumok, vagy ha nem értelmezhetők, nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1 000 m
Nem precíziós megközelítés	Nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1 000 m vagy körözési minimumok közül a kisebb	Körözési minimumok és nem precíziós megközelítési minimumok plusz 200 láb/1 000 m közül a nagyobb
Körözési megközelítés	Körözési minimumok	

OPS 1.300

ATS repülési terv benyújtása

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

OPS 1.305

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

(Lásd az OPS 1.305 1. függelékét)

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

OPS 1.307

Üzemanyag-feltöltés/-leeresztés wide-cut típusú üzemanyaggal

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

OPS 1.308

Tolatás és vontatás

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden tolatási és vontatási eljárás feleljen meg a vonatkozó repülési szabványoknak és eljárásoknak.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek gurulás előtti vagy utáni helyváltoztatása csak akkor történik vonórúd nélkül, ha:
 1. a repülőgépet kialakítása megóvja az első kerék kormányzási rendszer károsodásától vonórúd nélküli vontatáskor, vagy
 2. egy rendszer vagy eljárás figyelmezteti a hajózószemélyzetet, hogy egy ilyen károsodás történhetett vagy történt, vagy
 3. a vonórúd nélküli vontatójármű kialakítása megakadályozza a repülőgéptípus károsodását.

OPS 1.310

A személyzet tagjainak tartózkodása szolgálati helyeiken

- a) A hajózószemélyzet tagjai
 1. A felszállás és leszállás folyamán a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei szolgálatot teljesítő tagja köteles szolgálati helyén tartózkodni.
 2. A repülés minden szakasza során a hajózószemélyzet minden egyes pilótafülkei feladatot ellátó tagja köteles szolgálati helyén tartózkodni, kivéve, ha távolléte feladatainak ellátásához vagy élettani szükségletek miatt szükséges, feltéve, hogy ezen időszakok alatt is legalább egy megfelelően képzett 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 igénybevetett szabályozott pihenés semmiképpen nem tekinthető a repülési idő korlátainak számításában pihenési időnek, se nem indokol bármely szolgálati időt.
- b) Légiutas-kísérő személyzet. A repülőgép összes olyan fedélzetén, amelyet utasok foglalnak el, a légiutas-kísérő személyzet oda rendelt tagjai a repülés kritikus fázisaiban üljenek kijelölt szolgálati helyeiken.

OPS 1.315

Vészkiürítés segédeszközei

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

OPS 1.320

Ülések, biztonsági övek és hevederek

- a) A személyzet tagjai
 1. Felszállás és leszállás folyamán, és amikor a parancsnok biztonsági szempontból szükségesnek tartja, a személyzet minden tagja legyen megfelelően biztosítva az összes rendelkezésre álló biztonsági övvel és hevederrel.
 2. A repülés minden más fázisában a hajózószemélyzet minden tagja tartsa biztonsági övét becsatolva, míg szolgálati helyén tartózkodik.

b) Utasok

1. Felszállás és leszállás előtt és gurulás közben, és amikor biztonsági szempontból szükségesnek tartja, a parancsnok gondoskodik 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 dolgozozon ki rendelkezést, és a parancsnok gondoskodik 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 (konyhák) biztosítása

- a) Az üzemben tartó dolgozozon ki eljárásokat annak biztosítására, hogy a gurulás, felszállás és leszállás előtt az összes kijárat és menekülési útvonal akadályoktól mentes legyen.
- b) A parancsnok gondoskodik 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 gondoskodik arról, hogy a vészmentő felszerelések az azonnali használathoz könnyen hozzáférhetőek maradjanak.

OPS 1.335

Dohányzás a fedélzeten

- a) A parancsnok gondoskodik arról, hogy a fedélzeten senki se dohányozhasson, ha:
 1. biztonsági szempontból szükségesnek tartja;
 2. amíg a repülőgép a földön tartózkodik, kivéve, ha az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásokkal összhangban külön meg van engedve;
 3. a kijelölt dohányzó területeken kívül, a folyosókon és a mellékhelyiség(ek)ben;
 4. a csomagterekben és/vagy az egyéb olyan területeken, ahol az elhelyezett csomagok tárolása nem lángálló konténerekben vagy lángálló vászonburkolattal befedve történik; és
 5. az utastér azon részeiben, ahol oxigénellátás történik.

OPS 1.340

Meteorológiai körülmények

- a) Egy IFR szerinti repülés során a parancsnok:
 1. csak akkor kezdje meg a felszállást; és
 2. csak akkor folytassa a repülést azon a ponton túl, ahol egy módosított repülési terv érvényes repülés közbeni újratervezés esetén, ha rendelkezésre áll az információ, hogy a célrepülőtereken és/vagy az OPS 1.295-ben előírt kitérő repülőter(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.297-ben előírt tervezési minimumokkal azonosak vagy azoknál jobbak.
- b) Egy IFR 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 repülőter(ek)en várható időjárási feltételek az OPS 1.295-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 kiterő 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 szennyező anyagok – földi eljárások

- a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat, amelyeket követni kell, ha a repülőgép földi jégmentesítése és jegesedésgátása és ehhez kapcsolódó felülvizsgálata szükséges.
- b) A parancsnok csak akkor kezdje meg a felszállást, ha a külső felületeken nincs olyan lerakódás, amely kedvezőtlenül befolyásolhatja a teljesítményt és/vagy az irányíthatóságot, kivéve az Üzemben Tartási Kézikönyvben megengedett mértéket.

OPS 1.346

Jég és egyéb szennyező anyagok – repülés közbeni eljárások

- a) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a várható vagy tényleges jegesedési körülmények közötti repülésekre.
- b) A parancsnok csak akkor kezdje meg a repülést és csak akkor repüljön szándékosan várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha a repülőgép ilyen feltételek közötti megfelelésre bizonylatolva van és fel van szerelve.

OPS 1.350

Üzemanyag- és olajellátás

A parancsnok csak akkor 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 vezetését 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 kereskedelmi célú légiszállító repülések végrehajtása során ne kerüljön sor vészhelyzeti eljárások részbeni, vagy teljes alkalmazását igénylő rendellenességek, vészhelyzetek, valamint mesterségesen előidézett IMC (műszeres meteorológiai körülmények) szerinti repülés szimulációjára.

OPS 1.375

Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás

(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 vésztartalék-üzemanyag megmaradása mellett szükséges egy olyan repülőtérről történő repüléshez, amelyen biztonságosan le lehet szállni.
- c) A parancsnok jelentsen be kényszerhelyzetet, ha a leszálláskorra számítottan megmaradó kifogyasztható üzemanyag kevesebb, mint a vésztartalék-üzemanyag kell legyen.

OPS 1.380

Szándékosan üres

OPS 1.385

Kiegészítő oxigén használata

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

OPS 1.390

Kozmikus sugárzás

- a) Az üzemben tartó vegye figyelembe a személyzet tagjainak szolgálat közbeni expozícióját a kozmikus sugárzásnak (beleértve elhelyezkedésüket) és tegye meg a következő intézkedéseket a személyzet azon tagjaira, akik évente 1 mSv-nél nagyobb sugárzásnak vannak kitéve:
 1. mérje fel expozíciójukat;
 2. vegye figyelembe a felmért expozíciót munkarendjük megszervezésekor, hogy csökkentse a személyzet nagymértékben kitétt tagjainak dózisait;
 3. tájékoztassa a személyzet érintett tagjait a munkájukkal járó egészségügyi kockázatról;
 4. gondoskodjon arról, hogy a személyzet női tagjainak munkarendje, mihelyt értesítették az üzemben tartót, hogy terhesek, a magzat egyenértékű dózist olyan alacsonyan tartsa, ahogy az ésszerűen megvalósítható és mindenképpen gondoskodjon arról, hogy a dózis ne haladja meg az 1 mSv-t a terhesség hátralévő időtartama alatt;
 5. gondoskodjon arról, hogy egyedi nyilvántartást vezessenek a személyzet azon tagjaira, akiknél nagy expozíció fordulhat elő. Ezen expozícióról az egyént évente és az üzemben tartó elhagyásakor is értesíteni kell.
- b) 1. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha az OPS 1.680-ban előírt felszerelés üzemképes, vagy az OPS 1.680-ban előírt eljárást betartják.
2. A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését bízta, kezdeményezze az ereszkedést mihelyt megvalósítható, ha a kozmikus sugárzási dózissal az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott határértékét túllépték.

OPS 1.395

Földfelszín közelségének észlelése

Amennyiben a hajózószemélyzet bármely tagja vagy a földközelségjelző rendszer a föld indokolatlan közelségét észleli, a parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését 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 repülőtéren 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 Üzemben Tartási Kézikönyvben a teljesítményre vonatkozó információkat.

OPS 1.405

A megközelítés megkezdése és folytatása

- a) A parancsnok vagy a pilóta, akire a repülés vezetését 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 vezetését bízta, akkor kell határoznia a megközelítés folytatásáról vagy megszakításáról, mielőtt a megközelítés végső szakaszában a repülőtéren fölött 1 000 láb alá süllyed. Ha az MDA/H a repülőtéren fölött legalább 1 000 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 földterési 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 földterési 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 kifutópálynak 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 túrréssel (safe margin) végezze oly módon, hogy a repülőgép leszállási konfigurációban legyen.

OPS 1.415

Fedélzeti (repülési) napló

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

OPS 1.420

Események jelentése

a) Terminológia

1. Esemény: egy, a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos eset, amely nem baleset, és hatással van vagy lehet az üzemeltetés biztonságára.
2. Súlyos esemény: egy olyan eset, amelyben olyan körülmények jelentkeznek, amelyek azt jelzik, hogy majdnem baleset történt.
3. Baleset: Egy légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos olyan eset, amely aközött a két időpont között történik, amikor bármely személy repülési céllal felszáll a repülőgépre és amikor minden ilyen személy leszáll, amelyben:
 - i. egy személy halálosan vagy súlyosan megsebesült annak következtében, hogy:
 - A) a légi járművön tartózkodott;
 - B) közvetlen kapcsolatba került a légi jármű bármelyik részével, beleértve azokat is, amelyek leváltak a légi járműről; vagy
 - C) közvetlenül kapcsolatba került a hajtómű gázáramával; kivéve, ha a sérülés természetes okok eredménye, vagy a személy saját maga okozta vagy más személyek okozták, vagy ha a sérülést olyan potyautasok szenvedték el, akik az utasok és személyzet számára rendszeren hozzáférhető területeken kívül rejtőzködtek; vagy
 - ii. a légi jármű károsodást vagy szerkezeti meghibásodást szenved, amely károsan befolyásolja a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit, és rendes körülmények között a károsodott alkatrész nagyjavítását vagy cseréjét igényelné; kivéve a hajtóműhiba vagy károsodás esetét, amikor a károsodás csak a hajtóműre, burkolatára vagy tartozékaira korlátozódik; illetve kivéve, ha a károsodás csak a légszűrőkre, forgószárnylapátokra, szárnyvégekre, antennákra, gumikra, áramvonalazó burkolatokra, vagy a légi jármű borításán történt kisebb horpadásokra vagy szűrt lyukakra korlátozódik; vagy
 - iii. a légi jármű eltűnt vagy teljesen megközelíthetetlen.

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

1. Az OPS 1.085 b) pontja meghatározza a személyzet tagjainak kötelezettségeit olyan események jelentésében, amelyek veszélyeztetik vagy veszélyeztethetik az üzemeltetés biztonságát.
2. A repülőgép parancsnoka vagy üzemben tartója küldjön jelentést a Hatóság részére minden olyan eseményről, amely veszélyeztetette vagy veszélyeztetheti a repülés biztonságos végrehajtását.
3. A jelentéseket az esemény azonosításától számított 72 órán belül kell feladni, kivéve ha ezt kivételes körülmények gátolják.
4. A parancsnok gondoskodjon arról, hogy minden ismert vagy feltételezett műszaki meghibásodást és műszaki határérték túllépést bejegyezzenek a repülőgép műszaki naplójába, amelyek azalatt történtek, hogy ő volt felelős a repülésért. Ha a meghibásodás vagy a műszaki határérték túllépése 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 légi alkalmasságára 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 légi alkalmasságért felelős szervezetet.

c) Balesetek és súlyos események jelentése.

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

1. A parancsnok értesítse az üzemben tartót valamennyi balesetről vagy súlyos eseményről, amely azalatt történt, hogy ő volt felelős a repülésért. Ha a parancsnok nem képes erre az értesítésre, feladatát a személyzet bármely más tagja vegye át, ha erre képes, figyelembe véve az üzemben tartó által meghatározott hierarchiát.
2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemben tartó államának Hatóságát, a legközelebbi megfelelő hatóságot (ha nem az üzemben tartó államának Hatósága) és 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 hajóórszemélyzet 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 légi jármű, amelyért felelős, a légi jármű jelentős károsodásával vagy valamely fontos szolgáltatás kiesésével vagy meghibásodásával járó ütközést szenvedett egy madárral. Ha a madárral ütközést akkor fedezték fel, amikor a parancsnok nincs szolgálatban, az üzemben tartó felelős a jelentés benyújtásáért.

4. 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 légi jármű 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.

OPS 1.425

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 meggyulladásával 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 képzett személynek egy előírt helyen kell maradnia az utasokkal a fedélzeten végzett üzemanyagellátási műveletek során. Ez a képzett 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 képzett személyzet között.
3. A személyzetet, alkalmazottakat és utasokat figyelmeztetni kell, hogy üzemanyag-feltöltés/-leeresztés fog történni.
4. A »Biztonsági öveket becsatolni« jelzés nem világíthat.
5. A »Dohányozni tilos« jelzések és a belső világítás, amely lehetővé teszi a vészkijáratok azonosítását, legyen bekapcsolva.
6. Az utasokat utasítani kell a biztonsági övek kikapcsolására és a dohányzás mellőzésére.
7. Elegendő számú képzett személy legyen a fedélzeten és legyen felkészülve egy azonnali vészkiürítésre.
8. Amennyiben a repülőgépben üzemanyag-gőz érzékelhető, vagy egyéb veszély keletkezik az üzemanyag-feltöltés/-leeresztés folyamán, kötelező az üzemanyagáramlás azonnali leállítás.
9. Szabadon kell hagyni a kijáratok alatt a terep azon területeit, amelyekre az esetleges vészkiürítés és csúszdakibocsátás történhet, és
10. Fel kell készülni a biztonságos és gyors kiürítésre.

Az OPS 1.375 1. függeléke

Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás

- a) Repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzések
1. A parancsnok gondoskodjon arról, hogy repülés során rendszeres időközönként üzemanyag-ellenőrzéseket végezzenek. 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 célrepülőtéren, a kitérő repülőtérré vezető kitérő útvonalon és a kitérő célrepülőtéren fennálló forgalmi és üzemeltetési feltételeket, hogy eldöntse, hogy folytassa-e az utat a célrepülőtérré vagy kitérjen-e, hogy a vész tartaléknál ne szálljon le kevesebb üzemanyaggal.
 2. Egy elszigetelt repülőtérré való repülésnél:

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

E. RÉSZ

ÜZEMELTETÉS MINDEN IDŐJÁRÁSBAN

OPS 1.430

Repülőtérré üzemeltetési minimumok – Általános rendelkezések

(lásd az OPS 1.430 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó minden használni szándékozott repülőtérré alakítson ki repülőtérré 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 repülőtérré elhelyezkedése szerinti állam állapít meg, kivéve, ha ezt ez az állam külön jóváhagyta.
- Megjegyzés: A fenti pont nem tiltja a nem tervezett kitérő repülőtérré a minimumok repülés közbeni kiszámítását, ha az egy jóváhagyott módszerrel összhangban történik.
- b) Egy adott üzemeltetésre vonatkozó repülőtérré 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.

OPS 1.435

Terminológia

A jelen részben használatos kifejezések jelentése a következő:

1. **Körözés.** A műszeres megközelítés vizuális szakasza a repülőgép helyzetének leszálláshoz történő beállítására olyan 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 kifutópályamenti 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 működik, 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. **Látással történő 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 hajózárszemélyzet 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 üzemben tartó csak akkor használjon egy repülőtér II. vagy III. kategóriájú üzemeltetésre, ha a repülőtér 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 szülő 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 Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt tanmenetnek megfelelően végezzék. Ez az oktatás az N. részben leírtan 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 Üzemben Tartási 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 II. vagy III. kategóriájú megközelítés megkezdése előtt a vizuális és nem vizuális eszközök állapota megfelelő;
 2. Megfelelő kis látótávolság eljárások (LVP-k) vannak hatályban a légiforgalmi irányító szolgálattól a kis látótávolságon történő felszállás 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 Üzemben Tartási Kézikönyvben azt a minimális felszerelést, amelynek üzemképességnek 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 repülőtéren az időjárási feltételek legalább elérik az arra a repülőtérre érvényes leszállási minimumokat, kivéve, ha egy alkalmas kiterő felszállási repülőtér áll (kényszerleszállásra) rendelkezésre.
 - iii. Ha a jelentett meteorológiai látótávolság a felszálláshoz szükséges alatt van és az RVR-t nem jelentik, csak akkor lehet megkezdeni a felszállást, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási kifutópálya hosszában legalább az előírt minimumérték.
 - iv. Ha nem áll rendelkezésre jelentett meteorológiai látótávolság vagy RVR, a felszállás csak akkor kezdhető meg, ha a parancsnok meg tudja határozni, hogy az RVR/látótávolság a felszállási kifutópálya hosszában legalább az előírt minimumérték.
2. *Vizuális referencia.* A felszállási minimumokat úgy kell megválasztani, hogy kielégítő tájékozódást biztosítsanak a repülőgép irányításához mind a kedvezőtlen körülmények között megszakított felszállás, mind a kritikus hajtómű kiesése esetén tovább folytatott felszállás esetére.
3. Szükséges RVR/látótávolság

- i. Többhajtóműves repülőgépek esetén – amelyek teljesítménye lehetővé teszi, hogy a kritikus hajtómű meghibásodásakor a felszállás bármely szakaszában a repülőgép megállhasson, vagy folytassa a felszállást a repülőtér fölött 1 500 m magasságig, miközben az akadályokat az előírt biztonsági tőrészekkel 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 teljesítményfeltételeknek, szükségessé válhat az újra-leszállás, melynek során szükséges lehet a felszállási területen lévő akadályok látása és elkerülése. Ezen repülőgépek üzemeltethetők a következőkben megadott felszállási minimummal, amennyiben alkalmasak a vonatkozó akadály elkerülési követelmények teljesítésére az adott magasságon bekövetkező hajtómű meghibásodás esetén. Az üzemben tartó a felszállási minimum meghatározásakor azt a magasságot vegye alapul, amelyre egy üzemképtelen hajtómű esetén a nettó felszállási útvonal létrehozható. Az alkalmazott RVR-érték nem lehet kisebb a fenti 1. táblázatban vagy a lenti 2. táblázatban megadottnál.

2. táblázat

A feltételezett hajtómű meghibásodási magasság a 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	1 000 m
> 300 láb	1 500 m (1. megjegyzés)

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

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

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

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

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

A) kis látótávolsági eljárások vannak hatályban;

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

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

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

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

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

b) Nem precíziós megközelítés

1. Rendszerminimumok

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

3. táblázat

Rendszerminimumok nem precíziós megközelítés kiszolgáló berendezéseire

Rendszerminimumok – Eszköz	Legalacsonyabb MDH
ILS (silópálya 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nem precíziós megközelítéskor a süllyedés minimális magassága nem alacsonyabb, mint vagy:

i. a repülőgépkategória OCH/OCL értéke; vagy

ii. a rendszerminimum.

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

- i. a bevezető fényrendszer elemei;
- ii. a pályaküszöb;
- iii. a pályaküszöb jelzések;
- iv. a pályaküszöb fények;
- v. a pályaküszöb azonosító fények;
- vi. az optikai siklópálya jelzés;
- vii. a földterési zóna, vagy a földterési zóna jelzések;
- viii. a földterési 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/repülőgépkategória			
	A	B	C	D
250–299 láb	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300–449 láb	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450–649 láb	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 láb és több	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

4b. táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – közepes jelzésrendszer

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

4c. táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – alapszintű jelzésrendszer

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

4d. táblázat

RVR nem precíziós megközelítésre – nincs bevezető jelzésrendszer

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

- 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.
- 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.
- 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.
- megjegyzés:* Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a kifutópálya jelzéseiből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll, vagy nincs semmilyen fény.
- 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.
- megjegyzés:* A fenti számok vagy jelentett RVR-értékek vagy az alábbi h) albekezdésben foglalt módon RVR-re konvertált meteorológiai látótávolság értékek.
- 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.

- Éjszakai üzemeltetés.* Az éjszakai üzemeltetéshez legalább a kifutópálya szegély- pályaküszöb- és a kifutópálya végét jelző fényeknek világítaniuk kell.

c) *Precíziós megközelítés – I. kategóriájú üzemeltetés*

- 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.
- Elhatározási magasság. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az I kategóriájú precíziós leszálláskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:
 - a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;
 - az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül;
 - a repülőgép kategóriájához tartozó OCH/OCL; vagy
 - 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:
- a bevezető fényrendszer elemei;
 - a pályaküszöb;
 - a pályaküszöb jelzések;
 - a pályaküszöb fények;
 - a pályaküszöb azonosító fények;
 - az optikai siklópálya jelzés;
 - a földterési zóna, vagy a földterési zóna jelzések;
 - a földterési zóna fények; vagy
 - 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 (1. és 6. megj.)	Közepes (2. és 6. megj.)	Alapszint (3. és 6. megj.)	Nincs (4. és 6. megj.)
200 láb	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201–250 láb	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251–300 láb	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 láb vagy több	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

- 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.
- 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.
- 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.
- megjegyzés:* Ha nincs bevezető jelzésrendszer, az a kifutópálya jelzéseiből, kifutópálya szegélyfényekből, pályaküszöb fényekből és a kifutópálya végét jelző fényekből áll, vagy nincs semmilyen fény.
- megjegyzés:* A fenti számok vagy jelentett RVR-értékek vagy az alábbi h) albekezdésben foglalt módon RVR-re konvertált meteorológiai látótávolság értékek.
- megjegyzés:* A táblázatok csak azon hagyományos megközelítési eljárásokhoz alkalmazhatók, amelyek névleges süllyedési meredeksége 4° (fok)-nál nem nagyobb.
- 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 eljárásához köteles kiszámítani a minimális RVR-t az OPS 1.430 és a jelen függelék szerint. 800 méternél rövidebb RVR nem megengedett, kivéve az ILS-hez, vagy MLS-hez kapcsolt megfelelő robotpilóta használatakor, amely esetekre a normál minimumérték érvényes. Az alkalmazott elhatározási magasság nem lehet kevesebb, mint a robotpilóta minimális használati magasságának 1,25-szöröse.
6. *Éjszakai üzemeltetés.* Éjszakai üzemeltetéshez legalább a 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a II. kategóriájú üzemeltetéskor alkalmazott elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:
 - i. a repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvében előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;
 - ii. az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül;
 - iii. a repülőgép kategóriájához tartozó OCH/OCL;
 - iv. az az elhatározási magasság, amelyen a hajózási személyzetnek 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 repülőgépkategória	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 asználatát 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 kifutópályamenti 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 kifutópályamenti 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 üzemeltetésre, ahol elhatározási magasságot használnak, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elhatározási magasság nem kisebb a következőknél:

- i. az AFM-ben előírt legkisebb elhatározási magasság, ha elő van írva;
- ii. az a legkisebb magasság, amíg a precíziós megközelítési eszközök még alkalmazhatók a szükséges vizuális referencia nélkül; vagy
- iii. az az elhatározási magasság, amelyig a hajózősemélyzetnek 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 támogatni 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.

5. *Szükséges RVR.* Az üzemben tartó által III. kategóriájú üzemeltetés esetén használandó legkisebb minimumok a következők:

7. táblázat

RVR III. kategóriájú megközelítés esetére a DH és a kigurulási vezérlő/irányító rendszer függvényében

III. kategória minimumai			
Megközelítés kategóriája	Elhatározási magasság (láb) (2. megj.)	Kigurulás vezérlő/irányító rendszer	RVR (m)
III A	100 láb alatt	Nem szükséges	200 m
III B	100 láb alatt	Hibára nem reagáló	150 m (1. megj.)

III. kategória minimumai			
Megközelítés kategóriája	Elhatározási magasság (láb) (2. megj.)	Kigurulás vezérlő/irányító rendszer	RVR (m)
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 időjárásra vonatkozó CS-AWO szerint a minimális igazolt elhatározási magasság határozza meg.

f) Körözés

1. Az üzemben tartó által a körözésre alkalmazandó legalacsonyabb minimumok a következők:

8. táblázat

Láthatóság és MDH körözésre a repülőgép kategóriája függvényében

	Repülőgép kategóriája			
	A	B	C	D
MDH	400 láb	500 láb	600 láb	700 láb
Minimális meteorológiai látótávolság	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

2. Az előírt pályán történő körözés ennek az f), körözés című bekezdésnek az értelmezésében elfogadott eljárás
- g) Látással történő megközelítés. Az üzemben tartó ne alkalmazzon egy 800 m vagy az alatti RVR-t látással történő megközelítésre.
- h) A jelentett meteorológiai látótávolság konverziója RVR-ré
1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a meteorológiai látótávolság konverzióját RVR-re nem használják a felszállási minimumok, a II. vagy III. kategóriájú minimumok kiszámítására, vagy ha egy jelentett RVR rendelkezésre áll.
- Megjegyzés: Ha az RVR-t mint a repülőtér üzemben tartója által becsült maximális érték fölötti értéket jelentik, (pl. »RVR 1 500 méter felett«), ez nem tekinthető ebben az összefüggésben jelentett RVR-nek és a átszámítási táblázat használható.
2. Ha a meteorológiai látótávolságot a fenti h) pont 1. albekezdésében szereplő körülmények kivételével bármikor máskor RVR-ré konvertálják, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a következő táblázatot használják:

9. táblázat

Látótávolság konverziója RVR-ré

Világítás működő elemei	RVR = Jelentett meteorológiai látótávolság 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 osztálybesorolása

A repülőgépek kategóriák szerinti osztálybesorolásához 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 VAT meghatározásához, ha a Hatóság jóváhagyja.
2. Az egy adott repülőgépre meghatározott kategória tartós és így a változó folyamatos napi üzemeltetési feltételektől független érték legyen.

Az OPS 1.440 1. függeléke

Üzemeltetés kis látótávolságnál – Általános üzemeltetési szabályok

- a) *Általános.* A kis látótávolságnál történő üzemeltetés bevezetésére és jóváhagyására a következő eljárásokat kell alkalmazni.
- b) *Üzemi bemutató.* Az üzemi bemutató célja a jóváhagyandó II./III. kategóriájú programban alkalmazandó repülőgép repülésirányító rendszerek, oktatási, hajószemélyzeti 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 légi jármű-típus eltérő változatain ugyanazokat az alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használja, vagy eltérő alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használ ugyanazon légi jármű-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 hajózó-személyzet által használandó űrlapot) a megközelítési és leszállási teljesítmény feljegyzésére. A kapott adatokat és a bemutató adatainak egy összefoglalóját a Hatóság részére elérhetővé kell tenni kiértékelés céljából.
- d) Adatok elemzése. A nem kielégítő megközelítéseket és/vagy automatikus leszállásokat dokumentálni és elemezni kell.
- e) Folyamatos monitorolás
1. Az első engedély megszerzését követően az üzemben tartó folyamatosan monitorolja az üzemeltetést, hogy feltárjon minden nemkívánatos tendenciát, mielőtt az veszélyessé válna. A hajózószemélyzet jelentéseit lehet használni erre a célra.
 2. Az alábbi információt 12 hónapig meg kell őrizni:
 - i. 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 lajstromzásonként, 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. kategóriás 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 üzemben tartó dolgozza ki a fedélzeti irányító rendszerek karbantartási utasítását a gyártóval kapcsolatot tartva és azt építse be az OPS 1.910-ben előírt repülőgép karbantartási programjába, amelyet a Hatóságnak kell jóváhagynia.
- 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 légi jármű-típus eltérő változatain ugyanazokat az alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használja, vagy eltérő alapvető repülésvezérlő és kijelző rendszereket használ ugyanazon légi jármű-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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagjainak oktatása kis látótávolságnál történő üzemeltetésre foglaljon magába strukturált földi tanfolyamokat, repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatást. Az üzemben tartó az alábbi 2. és 3. albekezdésekben előírt módon szűkítheti a tanfolyam tartalmát, ha a szűkített tanfolyam tartalma a Hatóság számára elfogadható.
 1. A hajózószemélyzet II. vagy III. kategóriás gyakorlat nélküli tagjai végezzék el az alábbi b), c) és d) albekezdésekben leírt teljes oktatási programot.
 2. A hajózószemélyzet más 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, repülőgép-szimulátoros 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kis látótávolságú üzemeltetés földi tanfolyama legalább a következőket tárgyalja:
 1. az ILS és/vagy MLS jellemzői és korlátai;
 2. a vizuális kisegítő eszközök jellemzői;
 3. a köd jellemzői;
 4. a konkrét fedélzeti rendszer üzemeltetési képességei és korlátai;
 5. a csapadék, jéglerakódás, alacsony szintű szélnyírás és a turbulencia hatásai;
 6. a speciális repülőgép-meghibásodások hatásai;
 7. az RVR mérő rendszerek használata és korlátai;
 8. az akadályok elkerülési követelményeinek elvei;
 9. a földi eszközök meghibásodásának felismerése és az ekkor végrehajtandó tevékenységek;
 10. a földi mozgások alkalmával végrehajtandó eljárások és betartandó óvórendszabályok, amikor az RVR legfeljebb 400 méter, valamint a további előírt tevékenységek a felszálláshoz 150 méter »D« kategóriájú repülőgépek esetén 200 m) alatti körülmények között;
 11. a rádió-magasságmérő alapján meghatározott elhatározási magasságok jelentősége, valamint a megközelítési szakasz terep-kontúrjának hatása a rádió-magasságmérőn jelzett értékekre és az automatikus megközelítési/leszállási rendszerekre;
 12. a riasztási magasság fontossága és jelentősége, valamint a meghibásodások esetén végrehajtandó tevékenységek a riasztási magasság felett és alatt;
 13. a pilóták képzettségi követelményei ahhoz, hogy jóváhagyást kapjanak kis látótávolság melletti felszállások és II vagy III kategóriájú üzemeltetés végrehajtására; és
 14. a helyes ülés és szemmagasság-beállítás fontossága.

- c) Repülőgép-szimulátoros oktatás és/vagy repülőgépes oktatás
1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a kis látótávolságú üzemeltetés repülőgép-szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatása tartalmazza a következőket:
 - i. a berendezések kielégítő működésének ellenőrzése mind a földön mind repülés közben;
 - ii. a földi eszközök állapotában bekövetkezett változások hatása a minimumokra;
 - iii. 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 siklópályától 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózőszemélyzet 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 hajózőszemélyzet tagjai kötelesek gyakorolni ezek használatát szabályos és rendellenes helyzetek esetén az oktatás repülőgép-szimulátoros periódusában.
 4. Gyakorolni kell a cselekvésképtelenség esetére kis látótávolságon történő felszálláshoz és II. és III. kategóriájú üzemeltetéshez megfelelő eljárásokat.
 5. A repülőgép-szimulátor nélküli repülőgépekre az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépes oktatás azon szakaszának teljesítése, amely a II. kategóriájú üzemeltetés vizuális eseteire specializált, egy külön erre a célra jóváhagyott repülőgép-szimulátoron történjen. Ezen oktatás legalább 4 megközelítést foglaljon magában. A típusra jellemző oktatás és eljárások gyakorlása a repülőgépen történjen.
 6. A II. és III. kategóriájú alaptanfolyam legalább a következő gyakorlatokat tartalmazza:
 - i. megközelítés a repülőgépbe beszerelt megfelelő repülésirányítási, robotpilóta és vezérlő rendszerek mellett a megfelelő elhatározási magasságig és tartalmazza az átmenetet a vizuális repülésre és leszállásra;
 - ii. megközelítés az összes hajtómű működtetésével a repülőgépbe beszerelt megfelelő repülésirányítási, 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 irányítására; vagy
 - B) visszatérés kézi repülésre vagy korlátozott automatikus vezérlési módra az elhatározási magasságról, azon vagy az alatt megszakított megközelítések irányítására, ideértve azokat is, amelyek a kifutópályára történő leszállásra vezethetnek;
 - iv. rendszerek olyan meghibásodása, amely az irányásvtól vagy a sikló pályától 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 megszakított felszállást eredményező rendszer- és hajtóműmeghibásodásokról is.
- d) *Típusátképzési követelmények kis látótávolság melletti felszállások és II. és III. kategóriájú üzemeltetés folytatásához.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet 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 hajózószemélyzet 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 hajózószemélyzet tagjának II. és III. kategóriás képzettségét és gyakorlatát.
 2. Repülőgép-szimulátor oktatás és/vagy repülőgépes oktatás.
 - i. legalább 8 megközelítés és leszállás egy repülőgép-szimulátorban.
 - ii. ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgép-szimulátor, 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja ellenőrzésen esik át, mielőtt II. vagy III. kategóriájú üzemeltetést végez.
 - ii. A fenti i. albekezdésben leírt ellenőrzés helyettesíthető a fenti d) pont 2. albekezdése szerinti szimulátoros és/vagy repülőgépes oktatás sikeres elvégzésével.

4. *Felügyelet alatti útvonalrepülés.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet minden tagja részt vesz a következő felügyelet alatti útvonalrepülésen:
- 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 repülőgép-szimulátoron.
- e) *Típus- és parancsnoki gyakorlat.* A II./III. kategóriájú üzemeltetés megkezdése előtt a következő további követelmények vonatkoznak a parancsnokokra vagy pilótákra, akikre a repülés vezetését 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy 150 m alatti (»D« kategóriájú repülőgépek esetén 200 m alatti) RVR-nél történő felszállások engedélyezése előtt az alábbi oktatásra kerül sor:
 - i. Normál felszállás minimális engedélyezett RVR-feltételek között;
 - ii. Felszállás minimális engedélyezett RVR-feltételek között egy hajtómű meghibásodásával V1 és V2 között, mihelyt azt a biztonsági megfontolások megengedik; és
 - iii. Felszállás minimális engedélyezett RVR-feltételek között egy hajtómű meghibásodásával a V1 előtt, ami visszautasított felszálláshoz vezet.
 2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fenti 1. albekezdés által előírt oktatást egy repülőgép-szimulátorban végezzék. Ennek az oktatásnak ki kell terjednie valamennyi speciális eljárás és berendezés használatára. Ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgép-szimulátor, a Hatóság engedélyezheti, hogy ezt az oktatást egy repülőgépen végezzék el a minimális RVR-feltételek követelménye nélkül. (Lásd az OPS 1.965. 1. függelékét)
 3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja ellenőrzésen essen át, mielőtt kis látótávolság melletti felszállásokat végezne 150 m alatti (»D« kategóriájú repülőgépek esetén 200 m alatti) RVR-ek mellett, ha vonatkozik rá. A fenti i. albekezdésben leírt ellenőrzés helyettesíthető a fenti f) pont 1. albekezdésében előírt repülőgépes típusátképzési oktatással.
- g) *Felfrissítő oktatás és ellenőrzés – Kis látótávolság melletti üzemeltetés*
1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a normál felfrissítő oktatáshoz és az üzemben tartó szakértelem-ellenőrzéséhez kapcsolódva ellenőrizzék a pilóta tudását és képességét azon típusú üzemeltetés folytatására, amelyre engedéllyel rendelkezik és ellenőrzésen esett át. 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 repülőgép-szimulátort.
3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell 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 következtében megszakított megközelítést hajtsanak végre legfeljebb 300 m utolsó jelentett RVR-nél.
4. A Hatóság engedélyezhet felfrissítő oktatást és ellenőrzést azon II. kategóriájú és LVTO üzemeltetés esetén, ahol nincs az adott repülőgépet reprezentáló repülőgép-szimulátor vagy annak elfogadható helyettesítője.

Megjegyzés: Az LVTO és II./III. kategóriájú repülések automatikus megközelítésen alapuló közelműltbeli 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.
 2. *megjegyzés:* Más irányító rendszerek vagy kijelzők igazolhatók és jóváhagyhatók.
- b) *Eljárások és üzemeltetési utasítások*
 1. Az eljárások és adott utasítások pontos jellege és terjedelme a használt fedélzeti berendezésektől és a követett fedélzeti repülési eljárásoktól függ. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben világosan határozza meg a hajózószemélyzet tagjainak feladatait a felszállás, megközelítés, kilebegtetés, kigurulás és megszakított megközelítés során. Különös hangsúlyt kell helyezni a hajózószemélyzet felelősségére a nem vizuális feltételekről a vizuális feltételekre történő áttérés során és a romló láthatóság vagy meghibásodások előfordulása esetén alkalmazandó eljárásokra. Különös figyelmet kell fordítani a repülési fedélzeti feladatok olyan megosztására, amely biztosítja hogy a leszállásról vagy megszakított megközelítésről döntő pilóta munkaterhelése lehetővé tegye számára, hogy a felügyeleti és döntési folyamatra koncentrálhasson.
 2. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben határozza meg a részletes üzemeltetési feladatokat és utasításokat. Az utasítások legyenek összhangban a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott korlátozókkal 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 iránysávadó érzékenységi területének (Localiser Sensitive Area) megóvása;
- xi. a szélesebségre, 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 Légikalkmassági Bizonyítványból eredő üzemeltetési korlátozások; és
- xiv. információ az ILS sikló pályától és/vagy iránysávtól megengedett legnagyobb eltérésről.

Az OPS 1.465 1. függeléke

Minimális látótávolságok VFR üzemeltetésre

Az OPS 1.465 1. függeléke

Minimális látótávolságok VFR üzemeltetésre

Légtér osztálya	A B C D E (1. megjegyzés)	F G
		900 m (3 000 láb) AMSL felett vagy több mint 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb
		Legfeljebb 900 m (3 000 láb) AMSL-en vagy 300 m-rel (1 000 láb) a terep felett, amelyik magasabb
Távolság a felhőtől	1 500 m vízszintesen 300 m (1 000 láb) függőlegesen	Felhőmentes és a felület látható
Repülési látótávolság	8 km legalább 3 050 m (10 000 láb) AMSL-en (2. megjegyzés) 5 km 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt	5 km (3. megjegyzés)

1. megjegyzés: VMC-minimumok az »A« osztályú légtérre tájékoztató jelleggel vannak megadva, de nem jelentik a VFR repülések elfogadását az »A« osztályú légtérben.
2. megjegyzés: Ha az átmeneti magasság 3 050 m (10 000 láb) AMSL alatt van, FL 100 használandó a 10 000 láb helyett.
3. megjegyzés: »A« és »B« kategóriájú repülőgépek üzemeltethetők 3 000 m-ig terjedő repülési látástávolságokig, ha a megfelelő ATS hatóság engedélyezi az 5 km-nél kisebb repülési látótávolságot, és a körülmények olyanok, hogy a találkozás valószínűsége más forgalommal alacsony és az IAS legfeljebb 140 kt.

F. RÉSZ

TELJESÍTMÉNY – ÁLTALÁNOS RÉSZ

OPS 1.470

Alkalmazhatóság

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a 9-nél nagyobb engedélyezett maximális utasülésszámú vagy 5 700 kg feletti maximális felszálló tömegű többhajtóműves turbólégcsavaros repülőgépeket és valamennyi többhajtóműves sugárhajtású repülőgépet a G. résszel (»A« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessenek.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a legfeljebb 9 engedélyezett maximális utasülésszámú és legfeljebb 5 700 kg maximális felszállótömegű légcsavaros repülőgépeket a H. résszel (»B« teljesítményosztály) összhangban üzemeltessék.

- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a dugattyús motorokkal hajtott, 9-nél több engedélyezett maximális utasülésszámú vagy 5 700 kg-ot meghaladó maximális felszálló tömegű repülőgépeket az I. résszel («C» teljesítményszintű) összhangban üzemeltessék.
- d) Ahol az egyedi tervezési jellemzők miatt nem mutatható ki teljes megfelelés a vonatkozó résznek (pl. szuperszónikus repülőgépek vagy hidroplánok), az üzemben tartó alkalmazzon elfogadott teljesítmény-színvonalakat, amelyek a megfelelő résszel egyenértékű biztonsági szintet biztosítanak.

OPS 1.475

Általános

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép tömege:
1. a felszállás megkezdésekor; vagy repülés közbeni újratervezés esetén;
 2. azon a ponton, ahonnan a módosított repülési terv alkalmazandó, nem nagyobb mint az a tömeg, amellyel betartathatók a megfelelő rész rendelkezései a folytatandó repülésre, figyelembe véve a tömeg várható csökkenését, ahogy a repülés folytatódik, és a speciális követelményben előírt üzemanyag-eldobást.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő teljesítményadatokat használják a megfelelő rész követelményei betartásának meghatározásakor, szükség szerint a megfelelő részben leírt módon kiegészítve más adatokkal, amelyek a Hatóság számára elfogadhatóak. A megfelelő részben előírt tényezők használatakor figyelembe vehető valamennyi, a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben már szereplő teljesítménytényező, hogy a tényezők kétszeres alkalmazását elkerüljék.
- c) A megfelelő rész követelményeinek való megfelelés alkalmazásakor megfelelően figyelembe kell venni a repülőgép konfigurációját, a környezeti feltételeket és a teljesítményre kedvezőtlen hatással lévő rendszerek üzemeltetését.
- d) A teljesítmény szempontjából egy nedves 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 repülőgépnek a fennálló üzemi körülmények közötti tömegét elbírn.
 2. **Szennyezett kifutópálya.** Egy kifutópálya akkor tekinthető szennyezettnek, ha a használt szükséges hosszon és szélességen a kifutópálya felületének több mint 25 %-át (elkülönült vagy egybefüggő területeken) a következők borítják:
 - i. Több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) mély vízfelület vagy latyak vagy laza hó, amely több mint 3 mm (0,125 hüvelyk) vízzel egyenértékű;
 - ii. Szilárd tömeggé összenyomódott hó, amely ellenáll a további nyomásnak és felszedéskor egyben marad vagy nagyobb darabokra török (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 kifutására.
 6. *Engedélyezett maximális utasülésszám*. Egy adott repülőgép maximális utasfőhely-kapacitása, pilótaülések és a pilótafülkében lévő ülések, valamint légiutas-kísérő ülések kivételével, ha azok vannak, amelyet az üzemben tartó használ, a Hatóság jóváhagyott és amely az Üzemben Tartási Kézikönyvben elő van írva.
 7. *Rendelkezésre álló felszállási úthossz (TODA)*. A rendelkezésre álló felszállási nekifutás hosszúsága, valamint a rendelkezésre álló felszállási biztonsági sáv hosszúsága.
 8. *Felszálló tömeg*. A repülőgép felszálló tömege a felszállási nekifutás megkezdésekor szállított összes tárgyat és személyt beleszámítva vett tömege.
 9. *Rendelkezésre álló felszállási nekifutás hossza (TORA)*. A 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 álló vízzel borítva.
- b) A »gyorsulási-megállási távolság«, a »felszállási úthossz«, a »felszálló pálya«, a »nettó felszállási repülési pálya«, a »nettó repülési útvonal útközben egy üzemképtelen hajtóművel« és a »nettó repülési útvonal útközben két üzemképtelen hajtóművel« jelentését a repülőgép vonatkozásában azon légialkalmassági követelmények határozzák meg, amelyek keretében a repülőgépet bizonyítvánnyal ellátták, vagy ahogy azokat a Hatóság előírja, ha úgy találja, hogy a definíció nem megfelelő a teljesítményhez kapcsolódó üzemeltetési korlátozásoknak.

G. RÉSZ

»A« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY

OPS 1.485

Általános

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatokat az ezen rész követelményei betartásának meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a megfelelő részben leírt módon a Hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítmény adatok nem elegendőek az alábbiakhoz hasonló tételek tekintetében:
1. számolva az ésszerűen várható kedvezőtlen üzemeltetési körülményekkel, mint a fel- és leszállás szennyezett kifutópályákon; és
 2. a hajtómű meghibásodásának figyelembe vétele a repülés összes fázisában.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy nedves és szennyezett kifutópálya esetében a Hatóság számára elfogadható, a nagy repülőgépek Légialkalmassági Bizonyítvánnyal való ellátására vonatkozó követelményeivel összhangban meghatározott vagy azokkal egyenértékű teljesítmény adatokat használjanak.

OPS 1.490

Felszállás

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus/nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.
- b) Az üzemben tartó a legnagyobb engedélyezett felszálló tömeg meghatározásakor tartsa be a következő előírásokat:
1. A gyorsulási-megállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot;
 2. A felszállási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási úthosszt, és a felszállási biztonsági sáv hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszálló pálya felét;
 3. A nekifutás hossza nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási hosszat;

4. A jelen bekezdés alkalmazásával kell bemutatni, hogy azonos V1 értéket használnak megszakított és folytatott felszállás esetén; és
 5. Egy nedves vagy szennyezett kifutópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz kifutópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezett.
- c) A fenti b) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:
1. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
 2. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;
 3. a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;
 4. a kifutópálya lejtését a felszállás irányába;
 5. a jelentett szembeszél 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 akadálymentesség

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a nettó felszállási repülési útvonal legalább 35 láb függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz $0,125 \times D$ vízszintes távolsággal elkerül minden akadályt, ahol »D« az a vízszintes távolság, amelyet a repülőgép megtett a rendelkezésre álló felszállási úthossz végétől vagy a felszállási úthossz végétől, ha a rendelkezésre álló felszállási úthossz vége előtt egy fordulót terveznek. 60 m-nél kisebb szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz $0,125 \times D$ vízszintes akadálymentesség távolsága.
- b) A fenti a) albekezdés alkalmazásának bemutatásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:
1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;
 2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
 3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és
 4. a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.
- c) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:
1. a pálya változtatásai (track) nem engedélyezettek addig a pontig, amíg a nettó felszállási repülési útvonal el nem éri a 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 tartónak alkalmaznia kell a Hatóság által jóváhagyott speciális eljárásokat 200 láb és 400 láb között 20°, és 400 láb felett legfeljebb 30°-os megnövelt dőlésszögek használata esetén (Lásd az OPS 1.495 c) pont 3. albekezdésének 1. függelékét).
 4. Megfelelő tartalékot kell biztosítani a dőlésszögnek az üzemi sebességre és a repülési útvonalra gyakorolt hatására, beleértve a megnövekedett üzemi sebesség miatti távolságnövekedéseket.

- d) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat (track), az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:
1. 300 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy
 2. 600 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.
- e) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal (track) 15°-nál nagyobb irányváltoztatásokat igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:
1. 600 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy
 2. 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.
- f) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az előre nem látható körülményekre, hogy megfeleljen az OPS 1.495 követelményeinek és biztonságos útvonalat biztosítson, amely elkerüli az akadályokat, hogy a repülőgép vagy be tudja tartani az OPS 1.500 repülés közbeni előírásait, vagy szálljon le a kiinduló repülőtéren, vagy egy felszállási kitérő repülőtéren.

OPS 1.500

Útközben – Egy hajtómű üzemképtelensége

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés közben várható meteorológiai körülményeknek megfelelő, a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott, útközben egy üzemképtelen hajtóművel teljesítendő nettó repülési útvonal adatai teljesítsék vagy a b) vagy a c) albekezdés követelményeit az útvonal minden pontján. A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1 500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik. A jégtelenítő rendszerek működését igénylő meteorológiai körülmények között figyelembe kell venni használatuk hatását a nettó repülési útvonalra.
- b) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív legalább 1 000 m magasságon a terep és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadály fölött.
- c) A nettó repülési útvonal biztosítsa a repülőgép számára a repülés folytatását az utazórepülés magasságáról arra a repülőtérre, ahol a leszállás végrehajtható az OPS 1.515 és 1.520 közül az alkalmazható előírásai szerint úgy, hogy a nettó repülési útvonal legalább 2 000 láb függőleges távolságra elkerülje a terepet és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt, az alábbi 1–4. pontokban leírtakkal összhangban:
1. A hajtómű meghibásodását az útvonal legkritikusabb pontján kell feltételezni;
 2. Figyelembe kell venni a szél hatását a repülési útvonalra;
 3. Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges üzemanyagtartálékkal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén; és
 4. A repülőtér, ahol a hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik, feleljen meg a következő feltételeknek:
 - i. Teljesítik a várható leszállási tömeghez tartozó teljesítménykövetelményeket; és
 - ii. Az időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok bármely kombinációja és a repülőtéri állapotjelentések azt jelzik, hogy a leszállás becsült időpontjában biztonságos leszállást lehet végrehajtani.
- d) Az OPS 1.500-nak való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti b) és c) albekezdések szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.

OPS 1.505

Útközben – Három vagy több hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzempéptelen

- a) Az üzembn tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtérről, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek, kivéve, ha megfelel az alábbi b–f) albekezdéseknek.
- b) A nettó repülési útvonal szakaszának két üzempéptelen 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 repülőtérrre, ahol le lehet szállni és teljesen meg lehet állni a két üzempéptelen hajtóművel történő leszállásra előírt eljárás használatával. A nettó repülési útvonal legalább 2 000 láb függőleges távolságra kerülje el a terepet és az útvonal mentén a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt. A jégtelenítő rendszerek működését igénylő meteorológiai körülmények között és magasságokon figyelembe kell venni használatuk hatását a nettó repülési útvonalra. Ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet, az üzembn tartó növelje meg a fenti szélességi határokat 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre).
- c) A két hajtómű meghibásodását az útvonal azon szakaszának legkritikusabb pontján kell feltételezni, amelyen a repülőgép az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélcsendben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb van egy olyan repülőtérről, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek.
- d) A nettó repülési útvonal gradiense legyen pozitív 1 500 lábbal azon repülőtér fölött, ahol a két hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.
- e) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges üzemanyagtartalékkal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.
- f) A repülőgép várható tömege azon a helyen, ahol a két hajtómű meghibásodását feltételezik, nem lehet kevesebb annál, ami tartalmazza a repülés folytatásához elegendő üzemanyagot azon repülőtérig, ahol a leszállás végrehajtása várható, valamint a megérkezéshez közvetlenül a leszállási hely fölé legalább 1 500 lábra, majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.

OPS 1.510

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

- a) Az üzembn tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb leszálló tömeget.
- b) 2,5 %-nál nagyobb megszakított megközelítési gradienssel történő műszeres megközelítések esetén az üzembn tartó győződjön meg arról, hogy a repülőgép várható leszálló tömege lehetővé tesz egy megszakított megközelítést legalább az egy üzempéptelen hajtóművel végzett megszakított megközelítés konfigurációjának és sebességének (lásd a nagy repülőgépek Légialkalmassági Bizonyítvánnyal történő ellátására vonatkozó követelményeit) gradiensevel azonos emelkedési gradienssel. Egy alternatív módszer használatát a Hatóságnak kell jóváhagynia.
- c) 200 láb alatti elhatározási magasságú műszeres megközelítésekre az üzembn tartó ellenőrizze, hogy a repülőgép várható leszálló tömege lehetővé tesz-e üzempéptelen kritikus hajtóművel és az ártartoláshoz 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.

OPS 1.515

Leszállás – Száraz kifutópályák

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek a cél- és kitérő repülőtéren történő becsült leszállási időpontban az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást (full stop landing) a pályaküszöb fölött 50 lábról:
1. sugárhajtású repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 60 %-án belül; vagy
 2. turbólégcsavaros repülőgépekre a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül;
 3. Meredek megközelítési eljárások esetén a Hatóság engedélyezheti a fenti a) pont 1. és 2. albekezdései közül a megfelelővel összhangban meghatározott leszállási úthossz adatok alkalmazását, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasságot (screen height) alapul véve. (Lásd az OPS 1.515 a) pont 3. bekezdésének 1. függelékét);
 4. A fenti a) pont 1. és 2. albekezdései betartásának alkalmazásához a Hatóság kivételesen engedélyezheti, ha meggyőződött szükségességéről (lásd az 1. 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 elfogadható biztonsági szint eléréséhez.
- b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:
1. A magasságot a repülőtéren;
 2. A szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át; és
 3. A kifutópálya lejtését a leszállás irányába, ha ± 2 %-nál nagyobb.
- c) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a következőket kell feltételezni:
1. a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni szélcsendben; és
 2. a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a várható szélességet és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.
- d) Ha az üzemben tartó nem tudja betartani a fenti c) pont 1. albekezdését egy 1 kifutópályával rendelkező repülőtéren, 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 célrepülőtéren, 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy 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 úthossznak legalább 115 %-a legyen.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy 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 egyenértékű 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 Üzemben Tartási 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 Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszokról szennyezett kifutópályákra.
- e) A fenti a), b) és c) albekezdések betartásának alkalmazásakor az OPS 1.515 kritériumait kell megfelelően alkalmazni, kivéve, hogy a fenti b) albekezdésre nem kell alkalmazni az OPS 1.515 a) pont 1. és 2. albekezdéseit.

Az OPS 1.495 c) pont 3. albekezdés 1. függeléke

Megnövelt dőlésszögek jóváhagyása

- a) Külön jóváhagyást igénylő megnövelt dőlésszögek használatához a következő feltételeknek kell megfelelni:
1. A Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazzon jóváhagyott adatokat az üzemi sebesség és adatok szükséges növelésére, hogy lehetővé tegye a repülési útvonal megszerkesztését a megnövelt dőlésszögek és sebességek figyelembevételével.
 2. Vizuális útmutatás álljon rendelkezésre a navigálás pontosságához.
 3. Az időjárás minimumokat és szél határértékeket elő kell írni és a Hatóságnak jóvá kell hagyni minden kifutópályára.
 4. Oktatás az OPS 1.975-tel összhangban.

Az OPS 1.515 a) pont 3. albekezdés 1. függeléke

Meredek megközelítési eljárások

- a) A hatóság jóváhagyhatja meredek megközelítési eljárások alkalmazását 4,5°-os, vagy ennél nagyobb siklópálya szögekkel, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasság (screen height) esetén, ha a következő feltételek teljesülnek:
1. A repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópálya szöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez, úgy mint a repülőtér hosszadatainak a módosításait meredek megközelítési feltételek alkalmazásakor;
 2. Legalább vizuális 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 időjárás minimumokat minden meredek megközelítéshez használandó kifutópályára. A következőket kell figyelembe venni:
 - i. az akadályok helyzetét;
 - ii. a siklópálya referencia és a kifutópálya útmutatások (guidance) típusát, mint amilyenek a vizuális segédeszközök, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii. a DH-n és MDA-n szükséges minimális vizuális referenciát;
 - iv. a rendelkezésre álló fedélzeti berendezéseket;
 - v. a pilóták minősítését és speciális szoktatását a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation);
 - vi. a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásait és eljárásait; és
 - vii. a megszakított megközelítés kritériumait.

Az OPS 1.515 a) pont 4. albekezdés 1. függeléke

Rövid leszállási úthossz üzemeltetés

- a) A OPS 1. 515 a)4. albekezdésének alkalmazásában az engedélyezett leszálló tömeg kiszámításához használt távolság a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszát plusz a rendelkezésre álló közölt leszállási úthosszat tartalmazza. A Hatóság a következő feltételekkel összhangban engedélyezheti ezt az üzemeltetést:
1. A rövid úthosszú leszállási üzemeltetés szükségességének bemutatása. Az üzemeltetésre világos közérdeknek és üzemeltetési szükségességnek kell fennállnia, vagy a repülőtér távoli volta, vagy a kifutópálya meghosszabbításának fizikai korlátai miatt.
 2. Repülőgép és üzemeltetési feltételek
 - i. A rövid úthosszú leszállási üzemeltetést csak olyan repülőgépekre hagyják jóvá, amelyeken a függőleges távolság a pilóta szemének látósugara és a kerekek legalacsonyabb részének pályája között a repülőgép normál sikló pályáján nem haladja meg a 3 métert.
 - ii. A repülőtéri üzemeltetési minimumok megállapításakor a látótávolság/RVR nem lehet 1,5 km-nél kisebb. Emellett a szélre vonatkozó korlátozásokat elő kell írni az Üzemben Tartási Kézikönyvben.
 - iii. A pilóták minimális gyakorlatát, az oktatási követelményeket és a speciális szoktatást a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation) ilyen üzemeltetésre az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni.
 3. Feltételezendő, hogy a biztonságosnak nyilvánított terület kezdete fölötti keresztezési magasság 50 láb.
 4. További feltételek. A Hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyeket szükségesnek ítél meg a biztonságos üzemeltetéshez figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési terület domborzati jellemzőit, a rendelkezésre álló megközelítési segédesszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás (balked landing) megfontolásait. Ilyen további feltétel lehet például a VASI/PAPI típusú vizuális lejtésjelző rendszer (slope indicator system) előírása.

Az OPS 1.515 a) pont 4. albekezdés 2. függeléke

Repülőtér kritériumai a rövid úthosszú leszálláshoz

- a) A biztonságos terület használatát a repülőtéri hatóságnak jóvá kell hagynia.
- b) Az 1.515 a) pont 4. albekezdés és ezen függelék előírásai szerint a biztonságosnak nyilvánított terület használható hossza nem haladhatja meg a 90 métert.
- c) A biztonságosnak nyilvánított terület szélessége legalább a kifutópálya szélességének kétszerese és a szárnyfesztávolság kétszerese közül a nagyobbik legyen a meghosszabbított kifutópálya középvonalától számítva.
- d) A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a kifutópályát alácélzó (undershooting) 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.

H. RÉSZ

»B« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY

OPS 1.525

Általános

- a) Az üzemben tartó ne üzemeltessen egy hajtóműves repülőgépet:
 1. éjszaka; vagy
 2. műszeres meteorológiai körülmények között, csak a speciális látva repülési szabályok szerint.

Megjegyzés: Az egy hajtóműves repülőgépek üzemeltetésének korlátozásait az OPS 1.240 a) pont 6. albekezdése tárgyalja.
- b) Az üzemben tartó egy hajtóműves repülőgépként kezelje azokat a két hajtóműves repülőgépeket, amelyek nem felelnek meg az OPS 1.525 b) pont 1. függeléke szerinti emelkedési követelményeinek.

OPS 1.530

Felszállás

- a) Az üzemben tartó biztosítsa, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszálláshoz használni szándékozott repülőtér nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt maximális felszálló tömeget.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt módosítatlan (unfactored) felszállási úthossz ne haladja meg a következőket:
1. Ha egy 1,25-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló nekifutás hosszát; vagy
 2. Ha végbiztonsági pálya (stop way) és/vagy leszállási biztonsági sáv áll rendelkezésre, a következőket:
 - i. a rendelkezésre álló nekifutás hosszát;
 - ii. ha egy 1,15-ös tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló felszállási úthosszat; és
 - iii. ha egy 1,3-as tényezővel szorozzák, a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot.
- c) A fenti b) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:
1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;
 2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
 3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;
 4. a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;
 5. a kifutópálya lejtését a felszállás irányába, és
 6. a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

OPS 1.535

Akadálymentesség felszálláskor – Több hajtóműves repülőgépek

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a két vagy több hajtóművel rendelkező repülőgépek jelen albekezdéssel összhangban meghatározott felszállási repülési útvonala függőlegesen legalább 50 láb távolságban vagy vízszintesen legalább 90 m plusz $0,125 \times D$ 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 $0,125 \times D$ vízszintes akadály elkerülési távolság. A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a következőket kell feltételezni:
1. a felszállási repülési útvonal az OPS 1.530 b) pontja által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a talajfelszín felett és 1 500 láb magasságban a talajfelszín felett ér véget;
 2. a repülőgép nem dönthető be, mielőtt a repülőgép el nem érte az 50 láb magasságot e talajfelszín felett és utána a dőlésszög nem haladja meg a 15° -ot;
 3. a kritikus hajtómű meghibásodása az összes hajtóművel végzett felszállás repülési útvonalának azon pontján következik be, ahol az akadályok elkerülését szolgáló vizuális referenciák elvesztése várható;
 4. a felszállási repülési útvonal gradiense 50 lábtól a feltételezett hajtómű meghibásodásig egyenlő az összes hajtóművel végzett emelkedés és a repülés közbeni konfigurációra történő átmenet átlagos gradiensének 0,77-es tényezővel 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 útközbenei emelkedés Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jelzett gradiensével.

- b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, 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:
- 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
 - 600 m, az összes többi feltétellekkel folytatott repülés esetén.
- c) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, 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:
- 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);
 - 900 m az összes többi feltétellekkel folytatott repülés esetén.
- d) A fenti a), b) és c) albekezdéseknek való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:
- a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;
 - a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
 - a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és
 - a jelentett szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.

OPS 1.540

Útvonal – Több hajtóműves repülőgépek

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép képes a repülésre várható meteorológiai körülmények között és egy hajtómű meghibásodása esetén folytatni a repülést a többi hajtómű legnagyobb előírt folyamatos teljesítménye mellett az Üzemben Tartási Kézikönyvben a biztonságos repülésre előírt vonatkozó legkisebb magasságok felett 1 000 láb magasságig egy olyan repülőtér felett, amelyen teljesíteni tudják a teljesítménykövetelményeket.
- b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:
- 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
 - a feltételezett repülés közbeni gradiens egy üzemképtelen hajtóművel való süllyedés vagy emelkedés bruttó gradiense legyen, amelyiket végzik, megnövelve, illetve lecsökkentve egy 0,5 %-os gradienssel.

OPS 1.542

Útvonal – Egy hajtóműves repülőgépek

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép képes legyen a repülésre várható meteorológiai körülmények között és a hajtómű meghibásodása esetén elérni egy olyan helyre, ahol biztonságos kényszerleszállást lehet végrehajtani. Szárazföldi repülőgépekre egy szárazföldi hely szükséges, kivéve, ha a Hatóság mást hagyott jóvá.
- b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor:
- 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
 - a feltételezett repülés közbeni gradiens a süllyedés bruttó gradiense legyen, megnövelve egy 0,5 %-os gradienssel.

OPS 1.545

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő várható leszállási időpontban várható magasságra és környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb leszálló tömeget.

OPS 1.550

Leszállás – Száraz kifutópálya

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnél a várható leszállási időpontra az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege legyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül a cél- és kitérő repülőtéren.
1. A Hatóság engedélyezheti ezzel a bekezdéssel összhangban meghatározott leszállási úthossz adatok alkalmazását, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasságot (screen height) alapul véve. (Lásd az OPS 1.550 a) pontjának 1. függelékét).
 2. A Hatóság engedélyezhet rövid leszállási úthosszú üzemeltetést az OPS 1.550 a) bekezdése 2. függelékének feltételeivel összhangban.
- b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:
1. a repülőtér magasságát;
 2. a szembeszél összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél összetevő legalább 150 %-át.
 3. a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát; és
 4. a kifutópálya lejtését a leszállás irányába;
- c) Egy repülőgépnél a fenti a) albekezdéssel összhangban történő elindításához fel kell tételezni a következőket:
1. a repülőgép a legkedvezőbb kifutópályán fog leszállni szélcsendben; és
 2. a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélsősebességet 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 célrepülőtérré, 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy 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 Üzemben Tartási Kézikönyv specifikus további információt tartalmaz a leszállási úthosszakról nedves kifutópályákra.

Az OPS 1.525 b) pontjának 1. függeléke

Általános – Felszálló 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) Felszálló emelkedés
1. Minden hajtómű működik
 - i. A felszállás után az emelkedés állandó gradiense legyen legalább 4 % a következők mellett:
 - A) minden hajtómű felszálló teljesítményen;
 - B) a futómű kibocsátva, kivéve, ha a futómű legfeljebb 7 másodperc alatt behúzható, ekkor feltételezhető, hogy be van húzva;
 - C) a fékszárnyak felszálló helyzetben; és
 - D) az emelkedési sebesség legalább az 1,1 VMC és 1,2 VS1.közül a nagyobb.

2. Egy üzembéptelen hajtóművel
- i. A folyamatos emelkedési gradiens legyen mérhetően pozitív 400 lábbal a felszálló talajfelszín felett a következők mellett:
 - A) a kritikus hajtómű üzembéptelen és légsavarja minimális ellenállású (vitorla) helyzetben;
 - B) a megmaradt hajtómű felszálló teljesítményen;
 - C) a futómű behúzva;
 - D) a fékszárnyak felszálló helyzetben; és
 - E) az emelkedési sebesség egyenlő az 50 lábnál élrttel.
 - ii. A folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75 % legyen 1 500 lábbal a felszálló talajfelszín felett a következők mellett:
 - A) a kritikus hajtómű üzembéptelen 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 VS1.
- b) Leszállási emelkedés
1. Minden hajtómű működik
 - i. A folyamatos emelkedési gradiens legyen legalább 2,5 % a következők mellett:
 - A) nem nagyobb tolóerő vagy teljesítmény, mint amely 8 másodperccel a teljesítményszabályozóknak a minimális repülési alapteljesítmény-helyzetből történő elmozdításának megkezdése után rendelkezésre áll;
 - B) a futómű kibocsátott helyzetben;
 - C) a fékszárnyak leszállási helyzetben; és
 - D) az emelkedési sebesség egyenlő VREF-fel.
 2. Egy hajtómű üzembéptelen
 - i. a folyamatos emelkedési gradiens legalább 0,75 % legyen 1 500 lábbal a felszállási talajfelszín felett a következők mellett:
 - A) a kritikus hajtómű üzembéptelen és légsavarja minimális ellenállású (vitorla) helyzetben;
 - B) a megmaradt hajtómű legfeljebb maximális folyamatos teljesítményen;
 - C) a futómű behúzva;
 - D) a fékszárnyak behúzva; és
 - E) az emelkedési sebesség legalább 1,2 VS1.

Az OPS 1.535 b) pont 1. és c) pont 1. albekezdései 1. függeléke

Felszállási repülési útvonal – Vizuális útvonal navigáció

A vizuális útvonal navigáció lehetővé tételéhez az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzembetetéskor fennálló időjárási körülmények, ideértve a felhőalapot és a látótávolságot, olyanok legyenek, hogy az akadályok és/vagy föld referenciapontjai láthatóak és azonosíthatóak legyenek. Az Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő az érintett repülőterekre a minimális időjárási feltételeket, amelyek lehetővé teszik, hogy a hajózószemélyzet folyamatosan meghatározza a repülési útvonalat a földi referenciapontokhoz képest, hogy az akadályok és a terep biztonságos elkerülését biztosítsa a következőképpen:

- a) Az eljárást jól meg kell határozni a földi referenciapontok vonatkozásában, hogy a repült pályát elemezni lehessen az akadálymentességi követelmények szempontjából;
- b) Az eljárásnak a repülőgép képességeinek keretein belül kell lennie az előrehaladási sebesség, a dőlésszög és a szélhatások tekintetében;
- c) Az eljárás írott és ábrás leírását biztosítani kell a hajózószemélyzet használatára; és
- d) Elő kell írni a korlátozó környezeti feltételeket (pl. szél, felhő, látótávolság, nappal/éjszaka, környezeti világítás, akadályok kivilágítása).

*Az OPS 1.550 a) pontjának 1. függeléke***Meredek megközelítési eljárások**

- a) A hatóság jóváhagyhatja meredek megközelítési eljárások alkalmazását 4,5°-os, vagy ennél nagyobb siklópálya szögekkel, 50 láb alatti, de legalább 35 láb ablakmagasság (screen height) esetén, ha a következő feltételek teljesülnek:
1. A repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv írja elő a legnagyobb jóváhagyott siklópálya szöget, valamennyi többi korlátozást, a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárásokat a meredek megközelítéshez és a repülőtéri hosszúsági adatok módosítását a meredek megközelítés feltételeinek alkalmazásakor;
 2. Legalább vizuális siklópálya jelzőrendszert 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 használatos kifutópályára. A következőket kell figyelembe venni:
 - i. az akadályok helyzetét;
 - ii. a siklópálya-referencia és a kifutópálya útmutatások (guidance) típusát, mint amilyenek a vizuális segédeszközök, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii. a DH-n és MDA-n szükséges minimális vizuális referenciát;
 - iv. a rendelkezésre álló fedélzeti berendezéseket;
 - v. a pilóták minősítését és speciális szoktatását a repülőtérhez (special aerodrome familiarisation);
 - vi. a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásait és eljárásait; és
 - vii. a megszakított megközelítés kritériumait.

*Az OPS 1. 550 a) pontjának 2. függeléke***Rövid leszállási úthossz üzemeltetés**

- a) Az OPS 1.550 a) pont 2. albekezdésének alkalmazásában az engedélyezett leszálló tömeg kiszámításához használt távolság a biztonságosnak nyilvánított terület használható hosszát plusz a rendelkezésre álló közölt leszállási úthosszat tartalmazza. A Hatóság a következő feltételekkel összhangban engedélyezheti ezt az üzemeltetést:
1. A biztonságosnak nyilvánított terület használatát a repülőtéri hatóságnak jóvá kell hagynia.
 2. A biztonságosnak nyilvánított területnek mentesnek kell lennie az akadályoktól és bemélyedésektől, amelyek veszélyeztetnének egy, a kifutópályát alácélzó (undershooting) 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 e 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 minimumai közül a nagyobbak.
 9. Elő kell írni a pilótákkal szembeni követelményeket (OPS 1.975 a) pont hivatkozása).
 10. A Hatóság előírhat olyan további feltételeket, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez, figyelembe véve a repülőgéptípus jellemzőit, a megközelítési segédeszközöket és a megszakított megközelítés/meggátolt leszállás (balked landing) megfontolásait.

I. RÉSZ

»C« TELJESÍTMÉNYOSZTÁLY

OPS 1.560

Általános

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben jóváhagyott teljesítményadatokat az ezen rész követelményeinek való megfelelés meghatározásakor szükség szerint egészítsék ki a Hatóság számára elfogadható más adatokkal, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben szereplő jóváhagyott teljesítményadatokat nem elegendőek.

OPS 1.565

Felszállás

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszálló tömeg ne haladja meg a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben a felszállásra kijelölt repülőtér barometrikus/nyomásmagasságára és az ottani környezeti hőmérsékletre előírt legnagyobb felszálló tömeget.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azokra a repülőgépekre, amelyek Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyve olyan felszállási úthossz adatokat tartalmaz, amelyek nem tartalmazzák a hajtóművek meghibásodásának számbavételét, a repülőgép által az 50 láb talajfelszín feletti magasság eléréséhez a felszállási nekifutás kezdetétől minden hajtóműnek a maximális előírt felszállási teljesítményen való működése mellett szükséges távolság, megszorozva a következő tényezők egyikével:
1. 1,33 két hajtóműves repülőgépekre; vagy
 2. 1,25 három hajtóműves repülőgépekre; vagy
 3. 1,18 négy hajtóműves repülőgépekre,
- ne haladja meg az azon a repülőtéren rendelkezésre álló felszállási pályát, amelyen a felszállást végre kívánják hajtani.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azon repülőgépekre, amelyek Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyve olyan felszállási pályahossz-adatokat tartalmaz, amelyek figyelembe veszik a hajtómű-meghibásodást, a következő követelmények teljesüljenek a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv előírásaival összhangban:
1. A gyorsulási-megállási távolság nem haladja meg a rendelkezésre álló gyorsulási-megállási távolságot;
 2. A felszállási úthossz nem haladja meg a rendelkezésre álló felszállási úthosszat, és emellett a biztonsági sáv hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló pályahossz felét;
 3. A nekifutás hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló nekifutáshosszat;
 4. A jelen bekezdés betartását azonos V1 értéket használva kell bemutatni a megszakított és a folytatott felszállás esetére; és
 5. Egy nedves vagy szennyezett kifutópályán a felszálló tömeg nem haladhatja meg a száraz kifutópályára ugyanolyan körülmények közötti felszállásra engedélyezett.
- d) A fenti b) és c) albekezdések betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó a következőket vegye figyelembe:
1. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
 2. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet;
 3. a kifutópálya felületének állapotát és a kifutópálya felületének típusát;
 4. a kifutópálya lejtését a felszállás irányába;
 5. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél-összetevő legalább 150 %-át; és
 6. a kifutópályahossz bármilyen mértékű elvesztését a repülőgép felszállás előtti egyenesbe állítása miatt, ha felmerül.

OPS 1.570

Felszállási akadálymentesség

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felszállási repülési útvonal egy üzemképtelen hajtóművel legalább 50 láb plusz $0,01 \times D$ függőleges távolsággal vagy legalább 90 m plusz $0,125 \times D$ 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 szárny-fesztávolságú repülőgépek esetén használható a repülőgép fél szárny-fesztávolsága plusz 60 m plusz $0,125 \times D$ vízszintes akadály elkerülési távolság.
- b) A felszállási repülési útvonal az OPS 1.565 b) vagy c) pontja közül a vonatkozó által szükséges felszállási úthossz végén 50 lábbal kezdődik a talajfelszín felett és 1 500 láb magasságban a talajfelszín felett ér véget.
- c) Az a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:
1. a repülőgép tömegét a felszállási nekifutás megkezdésekor;
 2. a repülőtér barometrikus/nyomásmagasságát;
 3. a repülőtéren uralkodó környezeti hőmérsékletet; és
 4. a jelentett szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a jelentett hátszél összetevő legalább 150 %-át.
- d) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor a pálya változtatásai nem engedélyezettek a felszállási repülési útvonal azon pontjáig, amíg el nem érik az 50 lábat a talajfelszín felett. Ezután 400 láb magasságig feltételezendő, hogy a repülőgép dőlésszöge nem lesz 15° -nál több. 400 láb felett 15° -nál nagyobb, de legfeljebb 25° -os dőlésszög engedélyezhető. Megfelelő tartalékot kell biztosítani a dőlésszögnek az üzemi sebességre és repülési útvonalra gyakorolt hatására, beleértve a megnövekedett üzemi sebesség miatti távolságnöveléseket.
- e) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal nem igényel 15° -nál nagyobb irányváltoztatásokat, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:
1. 300 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításba vételi körzetében; vagy
 2. 600 m, az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.
- f) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor, amikor a szándékolt repülési útvonal 15° -nál nagyobb irányváltoztatásokat (track) igényel, az üzemben tartónak nem kell figyelembe vennie azokat az akadályokat, amelyek oldaltávolsága nagyobb a következőknél:
1. 600 m, ha a pilóta képes a szükséges navigációs pontosságot tartani az akadály számításbavételi körzetében; vagy
 2. 900 m az összes többi feltételekkel folytatott repülés esetén.
- g) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat az előre nem látható körülményekre, hogy megfeleljen az OPS 1.570 követelményeinek és biztonságos útvonalat biztosítson, amely elkerüli az akadályokat, vagy hogy a repülőgép vagy meg tudjon felelni az OPS 1.580 repülés közbeni előírásainak, vagy szálljon le a kiinduló repülőtéren, vagy egy felszállási kiterő repülőtéren.

OPS 1.575

Útvonal – Minden hajtómű működik

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép a repülésre várható meteorológiai körülmények között útvonalának vagy az attól tervezett bármely eltérésnek minden pontján képes lesz legalább 300 láb/perc sebességgel emelkedni minden hajtóműnek a következő feltételek között előírt maximális teljesítménye mellett:
1. a berepülendő útvonal vagy az attól tervezett bármely eltérésnek a biztonságos repüléshez szükséges, az Üzemben Tartási Kézikönyvben a repülőgépre vonatkozóan előírt vagy az abban szereplő információ alapján kiszámított minimális magasságán; és
 2. az OPS 1.580 és az 1.585 közül az alkalmazható feltételeinek megfelelő minimális magasságokon.

OPS 1.580

Útvonal – Egy hajtómű üzemképtelensége

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülésre várható meteorológiai körülmények között bármelyik hajtómű meghibásodásakor útvonalának vagy az attól tervezett bármely eltérésnek minden pontján a repülőgép képes lesz a másik vagy a többi hajtómű maximális folyamatos teljesítménnyel történő működése mellett folytatni a repülést az utazórepülés magasságáról azon 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. 1 000 láb, ha az emelkedési sebesség legalább nulla vagy nagyobb; vagy
 2. 2 000 láb, ha az emelkedési sebesség nullánál kisebb.
- b) A nettó repülési útvonal lejtése legyen pozitív 450 m-rel (1 500 lábbal) azon repülőtér fölött, ahol egy hajtómű meghibásodása után a leszállást feltételezik.
- c) Ennek az albekezdésnek az alkalmazásában a rendelkezésre álló emelkedési sebességet az előírt bruttó emelkedési sebességnél 150 láb/perccel kevesebbnek kell venni.
- d) Az ezen bekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti a) albekezdés szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.
- e) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

OPS 1.585

Útvonal – Három vagy több hajtóműves repülőgépek, két hajtómű üzemképtelen

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy három vagy több hajtóművel rendelkező repülőgép szándékolt pályáján sehol sem lesz az összes hajtóművel standard hőmérsékleten szélszélben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtértől, amely megfelel a várható leszállási tömegre vonatkozó teljesítménykövetelményeknek, kivéve, ha megfelel az alábbi b–e) albekezdéseknek.
- b) A repülési útvonalnak két üzemképtelen hajtóművel lehetővé kell tennie a repülőgép repülésének folytatását a várható meteorológiai körülmények között, a tervezett repülési pálya mindkét oldalán 9,3 km (5 tengeri mérföld) távolságon belül lévő összes akadályt legalább 2 000 láb függőleges távolságra elkerülve egy olyan repülőtérré, 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 szélszélben hosszú távon elérhető utazósebességgel 90 percnél távolabb egy olyan repülőtérről, 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 repülőtérré, ahol a leszállás végrehajtása várható, valamint a megérkezéshez közvetlenül a leszállási hely fölé legalább 450 m-re (1 500 lábra), majd ezt követően vízszintes repüléshez 15 percig.
- e) Ennek az albekezdésnek az alkalmazásában a rendelkezésre álló emelkedési sebességet az előírtnál 150 láb/perccel kevesebbnek kell venni.
- f) Az ezen bekezdésnek való megfelelés alkalmazásakor az üzemben tartó növelje meg a fenti a) albekezdés szélességi határait 18,5 km-re (10 tengeri mérföldre), ha a navigációs pontosság nem éri el a 95 %-os behatárolási (containment) szintet.
- g) Az üzemanyag-eldobás olyan mértékben engedélyezett, amely megfelel a repülőtér szükséges tartalék üzemanyaggal történő elérésének biztonságos eljárások használata esetén.

OPS 1.590

Leszállás – Cél- és kitérő repülőterek

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek az OPS 1.475 a) pontjával összhangban meghatározott leszálló tömege ne haladja meg a cél- és kitérő repülőtéren történő várható leszállási időpontban várható magasságra és, ha a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben számolnak vele, a cél- és kitérő repülőtéren a leszállás várható idején várható környezeti hőmérsékletre a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt legnagyobb leszálló tömeget.

OPS 1.595

Leszállás – Száraz kifutópályák

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépnek a várható leszállási időpontra az OPS 1.475 a)-val összhangban meghatározott leszálló tömege tegyen lehetővé egy teljes megállásos leszállást a pályaküszöb fölött 50 lábról a rendelkezésre álló leszállási úthossz 70 %-án belül a cél- és bármely kitérő repülőtéren.
- b) A fenti a) albekezdés betartásának alkalmazásakor az üzemben tartó vegye figyelembe a következőket:
1. a repülőtér magasságát;
 2. a szembeszél-összetevő legfeljebb 50 %-át vagy a hátszél-összetevő legalább 150 %-át;
 3. a 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 szélcsendben; és
 2. a repülőgép azon a kifutópályán fog leszállni, amelyet a legvalószínűbben kijelölnek a valószínű szélesebséget és -irányt és a repülőgép földi kiszolgálási jellemzőit és más tényezőket, mint a leszállást segítő eszközöket és a terepet figyelembe véve.
- d) Ha az üzemben tartó nem képes betartani a fenti c) pont 2. albekezdését a célrepülőtérre, a repülőgép akkor indítható el, ha egy olyan kitérő repülőtér van kijelölve, amely az a), b) és c) albekezdéseknek való teljes megfelelést tesz lehetővé.

OPS 1.600

Leszállás – Nedves és szennyezett kifutópályák

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható érkezési időpontban a kifutópálya nedves lehet, a rendelkezésre álló leszállási úthossz legalább az OPS 1.595-tel összhangban meghatározott szükséges leszállási úthossz 1,15-ös tényezővel szorzott értéke legyen.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a megfelelő időjárásjelentések vagy előrejelzések vagy azok kombinációja azt jelzi, hogy a várható 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 SÚLYPONT

OPS 1.605

Általános

(Lásd az OPS 1.605 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép terhelése, tömege és tömegközéppontja az üzemeltetés minden fázisában megfeleljen a jóváhagyott Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt korlátozásoknak, vagy az Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásainak, ha azok szigorúbbak.
- b) Az üzemben tartó tényleges súlyméréssel határozza meg a repülőgép tömegét és tömegközéppontját a repülőgép üzemeltetésének megkezdése előtt, majd ezt követően 4 évenként, ha egyedi tömegértéket alkalmaz, vagy pedig 9 évenként, ha a repülőgép flotta tömegértékét alkalmazza. A módosítások és javítások összesített hatásait a tömegre és egyensúlyra számításba kell venni és pontosan dokumentálni. Továbbá, ha a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppont számításra nem pontosan ismert, kötelező a repülőgép újbóli súlymérése.

- c) Az üzemben tartó határozza meg a repülőgép száraz üzemeltetési tömegében foglalt összes üzemeltetéssel kapcsolatos tárgy és személyzeti tag tömegét súlyméréssel vagy szabványos tömegértékek alkalmazásával. Ezenkívül kötelező meghatározni, hogy ezek elhelyezése hogyan befolyásolja a repülőgép tömegközéppontját.
- d) Az üzemben tartó határozza meg a forgalmi terhelés tömegét, beleértve bármely ballasztot, tényleges súlyméréssel vagy az OPS 1.620-ban előírt szabványos utas és poggyásztömegek alkalmazásával.
- e) Az üzemben tartó határozza meg az üzemanyag tömegét a tényleges fajsúly alapján, vagy ha ez nem ismert, az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadott módszerrel összhangban számított fajsúly alapján.

OPS 1.607

Terminológia

- a) *Száraz üzemeltetési tömeg.* Egy adott üzemeltetési típusra készen álló repülőgép összes tömege az összes felhasználható üzemanyag és forgalmi terhelés nélkül. Ez a tömeg a következőkhöz hasonló tételeket tartalmaz:
1. személyzet és a személyzet poggyásza;
 2. élelmezési és elmozdítható utaskiszolgálási berendezések; és
 3. ivóvíz 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 Üzemben Tartási Kézikönyv korlátozásai kifejezetten megemlítik.
- c) *Maximális szerkezeti leszálló tömeg.* A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege normál körülmények közötti leszállásra.
- d) *Maximális szerkezeti felszálló tömeg.* A repülőgép engedélyezett legnagyobb össztömege a felszállási nekifutás megkezdésekor.
- e) Az utasok kategorizálása.
1. Felnőttek, férfiak és nők meghatározása: 12 éves korú személyek és e kor felettek.
 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.

OPS 1.610

Terhelés, tömeg és súlypont

Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben határozza meg a terhelés és a tömeg- és súlypontrendszerek alapelveit és módszereit, amelyek teljesítik az OPS 1.605 követelményeit. Ezen rendszer vonatkozik 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 poggyászt 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

Utások és poggyász tömegének értéke

- a) Az üzemben tartó vagy tényleges súlyméréssel állapítsa meg az utások 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 utások tömegértéke meghatározható az utások által vagy nevükben tett nyilatkozat alkalmazásával, hozzáadva egy előre meghatározott állandó értéket a kézipoggyász és az öltözék figyelembevételéhez. (Az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza az eljárást, hogy mely esetekben választják a tényleges vagy a standard tömegértékeket, valamint a szóbeli nyilatkozatok alkalmazásakor követendő eljárásokat).
- b) Amennyiben a tömegértéket tényleges súlyméréssel határozza meg, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a súlymérés terjedjen ki az utások személyes tárgyaira és kézipoggyászára is. Ezen súlymérés végrehajtása közvetlenül a beszállás előtt történjen egy közeli helyszínen.
- c) Amennyiben az utások 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 utasülésen 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
- 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.
 - Az 1. táblázat alkalmazásában az üdülési charter egy olyan charter járat, amelyet kizárólag egy üdülési csomag elemének szántak. Az üdülési charter tömegek akkor használhatóak, ha a repülőgépen lévő utasülések legfeljebb 5 %-át használják bizonyos utaskategóriák nem fizető szállítására.

1. táblázat

Utasülések száma	legalább 20		legalább 30 – Összes felnőtt
	női	férfi	
Minden járat, üdülési charter kivételével	88 kg	70 kg	84 kg
Üdülési charter	83 kg	69 kg	76 kg
Gyermekek	35 kg	35 kg	35 kg

- e) Utások tömegének értéke – legfeljebb 19 ülés.
- Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legfeljebb 19, a 2. táblázatban található standard tömegeket kell használni.
 - 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 kékításka vagy erszény, olvasmány vagy kis fényképezőgép ezen albekezdés alkalmazásában nem számít kézipoggyásznak.

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) Poggyásztömeg értékei
1. Ha a repülőgépen rendelkezésre álló összes utasülés száma legalább 20, a 3. táblázatban található standard értékeket kell használni a feladott poggyász minden darabjára. Legfeljebb 19 utasüléssel rendelkező repülőgépek esetén a feladott poggyász súlyméréssel meghatározott tényleges súlyát kell használni.
 2. A 3. táblázat alkalmazásában:
 - i. Belföldi járat azt a járatot jelenti, amelynek indulási és célállomása egy állam határain belülre esik;
 - ii. Az európai 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

20 vagy több 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 felülvizsgálata és jóváhagyása után a módosított standard tömegértékek csak erre az üzemben tartóra lesznek érvényesek. A módosított standard tömegértékek csak a felmérés elvégzésének körülményeivel azonos körülmények között használhatók. Ahol a módosított standard tömegértékek meghaladják az 1–3. táblázatban szereplő értékeket, ezen magasabb értékeket kell használni.
- h) Valamennyi olyan járaton, amelyet jelentős számú olyan utast szállítóként azonosítanak, akiknek a kézipoggyászt is magába foglaló tömege várhatóan meghaladja a standard utastömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen utasok tényleges tömegét.
- i) Ha standard tömegértékeket használnak a feladott poggyászra és utasok jelentős száma ad fel olyan poggyászt, amelynek tömege várhatóan meghaladja a standard tömeget, az üzemben tartó súlyméréssel vagy egy megfelelő tömegnövelés hozzáadásával határozza meg az ilyen poggyász tényleges tömegét.
- j) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnokot értesítik, ha a rakomány tömegének meghatározására nem standard módszert használtak és hogy ezt a módszert ismertessék a tömeg- és súlypont-dokumentációban.

OPS 1.625

Tömeg- és súlypont-dokumentáció

(Lásd az OPS 1.625 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó minden egyes repülés megkezdése előtt készítse el a tömeg- és súlypont-dokumentációt, meghatározva a terhelést, valamint a terhelés elosztását. A tömeg- és súlypont-dokumentáció tegye lehetővé a parancsnok számára, hogy meggyőződjön arról, hogy a terhelés, valamint a terhelés elosztása által nem történhet meg a repülőgép tömeg és súlypont határértékeinek túllépése. A tömeg- és súlypont-dokumentációt készítő személy nevét a dokumentumon jelezni kell. A repülőgép rakodását felügyelő személy az aláírásával köteles igazolni, hogy a terhelés és annak elosztása a tömeg- és súlypont-dokumentáció szerint történt. Ezen dokumentáció a parancsnok által elfogadható legyen, s ezt a parancsnok ellenjegyzésével vagy azzal egyenértékű módon jelezze. (Lásd az OPS 1.1055 a) pont 12. albekezdését is).
- b) Az üzemben tartó határozza meg az eljárásokat a terhelés utolsó pillanatban történő megváltoztatásához.
- c) A Hatóság jóváhagyásától függően az üzemben tartó használhatja a fenti a) és b) bekezdésekben szükséges eljárás egy alternatíváját is.

Az OPS 1.605 1. függelék

Tömeg és súlypont – Általános

(Lásd az OPS 1.605-öt)

a) Egy repülőgép száraz üzemeltetési tömegének meghatározása

1. Egy repülőgép súlymérése

- i. Az új repülőgépek súlyát rendszerint lemérik a gyárban, s ez elegendő az üzembe állításhoz újbóli súlymérés nélkül, ha megtörténik a tömeg és tömegközéppont számítás dokumentációk korrigálása a repülőgép módosításainak megfelelően. Nem szükséges súlymérést végezni az átvevő üzemben tartó általi használatba vétel előtt a repülőgép átruházásakor egy jóváhagyott tömegérték ellenőrzési programmal rendelkező üzemben tartótól egy másik, jóváhagyott tömegérték ellenőrzési programmal rendelkező üzemben tartó részére, kivéve, ha a legutóbbi súlymérés óta több mint 4 év eltelt.
- ii. Minden repülőgép tömegét és a tömegközéppontjának (CG) helyzetét rendszeresen újra meg kell határozni. A két súlymérés közötti maximális időtartamot az üzemben tartó határozza meg, és az feleljen meg az OPS 1.605 b) pontja előírásainak. Ezenkívül minden egyes repülőgép esetében kötelező végrehajtani a tömeg és tömegközéppont helyzet (CG) újbóli meghatározását az alábbi módok egyikével:

A) súlyméréssel; vagy

B) számítással, ha az üzemben tartó a választott számítási módszer érvényességét indokolni tudja, minden alkalommal, ha a száraz üzemeltetési tömeg összesített változása meghaladja a maximális leszálló tömeg 0,5 %-át vagy a tömegközéppont helyzet teljes változása meghaladja az átlagos aerodinamikai húr hossz 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 tűrőhatároknak. Ezenkívül alkalmazni kell az alábbi iii., iv. és a)3. albekezdésekben megadott kritériumokat is.

ii. Tűrőhatárok

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 húr hossz $\pm 0,5$ %-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 tűrőhatárán, de CG helyzete a flotta megengedett tűrőhatárán 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 tűrőhatárainak 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 húr hosszát, egyedi tömeg és CG helyzet értékekkel kell üzemeltetni vagy külön tanulmányozásnak és jóváhagyásnak kell őket alávetni.

iii. A flotta értékek használata

A) Egy repülőgép súlyának megmérést követően, vagy ha a repülőgép felszereltségében vagy konfigurációjában bármilyen változás történik, az üzemben tartó felülvizsgálja, hogy ez a repülőgép a fenti 2. pont ii. albekezdésében előírt tűrőhatárokon 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 tűrőhatárokon belülre esnek. Ha ezek az értékek már nem esnek a megengedett tűrőhatárokon belülre, az üzemben tartó vagy határozza meg új flottaértékeket, amelyek teljesítik a fenti 2. pont i. és ii. albekezdéseinek követelményeit, vagy a határokon kívül eső repülőgépeket saját egyedi értékekkel üzemeltesse.

C) Egy repülőgépnél a flottaértékekkel üzemeltetett flottához való hozzáadásához az üzemben tartó vizsgálja felül súlyméréssel vagy számítással, hogy tényleges értékei a fenti 2. pont ii. albekezdése tűrőhatárain belül vannak.

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

3. A flottaérték megállapításához lemérendő repülőgépek száma

i. Ha »n« a flottaértékek 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 fogantatni, mint amilyenek:

- A) a repülőgép és felszerelése teljességének ellenőrzése;
- B) annak meghatározása, hogy a folyadékokat korrektil 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 korrektil hitelesíteni és nullázni kell és a gyártó utasításaival összhangban kell használni. Minden mérleget vagy a gyártó, egy polgári súly- és mérték-hitelesítő vagy egy szabályosan felhatalmazott szervezet két éven vagy a mérőberendezés gyártója által meghatározott időn belül hitelesítsen, amelyik kevesebb. A berendezés tegeye lehetővé a repülőgép súlyának pontos megállapítását.

b) *Speciális standard tömegek a forgalmi terheléshez.* Az utasok és a feladott poggyász tömegén kívül az üzemben tartó a Hatósághoz a rakomány más tételeire is benyújthat standard tömegeket jóváhagyásra.

c) A repülőgép berakodása

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy repülőgépeinek berakodását képzett személyzet felügyeletével végzik.
2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rakomány berakodása a repülőgép tömegének és egyensúlyának kiszámításához használt adatokkal összhangban történjen.
3. Az üzemben tartó tartsa be a többi szerkezeti korlátozást, mint a padló teherbírásának, a folyóméterenkénti terhelésnek, az adott csomagterben elhelyezhető maximális tömegnek és/vagy a maximális ülőszámának a korlátozásait.

d) Tömegközéppont túrésértékek

1. *Üzemeltetési CG burkológörbe.* Amennyiben az egyensúlyszámításban nincs pontosan számításba véve az alkalmazott üléselosztás, valamint a széksoronkénti utasok számának hatása, az egyes csomagterekben lévő rakomány és az egyes tartályokban lévő üzemanyag hatása, az engedélyezett CG-burkológörbét egy üzemeltetési túréssal kell bővíteni. A tömegközéppont túrés meghatározásakor figyelembe kell venni a lehetséges eltéréseket a feltételezett terhelésselosztástól. 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 túrés és az ehhez kapcsolódó üzemeltetési eljárások, beleértve az utasok elhelyezésére vonatkozó feltételezéseket, legyenek elfogadhatóak a Hatóság számára.
2. *Repülés közbeni tömegközéppont.* A fenti d) pont 1. albekezdésén túlmenően az üzemben győződjön meg arról, hogy az eljárások teljes mértékben számításba veszik a tömegközéppont repülés közbeni szélsőséges változásait is, amelyeket az utasok/személyzet mozgása és az üzemanyag fogyasztás/áttáplálás okoz.

Az OPS 1.620 f) pontjának 1. függeléke

Az európai régió belüli járatok területének meghatározása

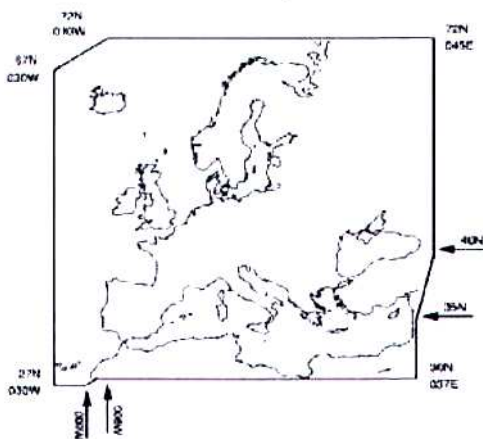
Az OPS 1.620 f) bekezdésének alkalmazásában az európai régió belüli járatok olyan nem belföldi repülések, amelyeket a következő pontokat összekötő állandó irányszögű vonalakon belül végeznek:

- 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 szezonot és a repülőgép ülés kapacitását.
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 2 000 utas; vagy
 - B) amelyek utasülés kapacitása 40-nél kevesebb, az utasülés kapacitás 50-szeresét.
3. *Utasok tömege.* Az utasok tömege tartalmazza a repülőgépre felszálláskor magukkal vitt személyes tárgyaik tömegét is. A véletlen utastömeg mintavétel során a csecsemőket az őket kísérő felnőttekkel együtt kell mérni (Lásd az OPS 1620 c), d) és e) pontjait is).
4. *Súlymérés helye.* Az utasok mérésének helyét a repülőgéphez a lehető legközelebb kell megválasztani, olyan helyen, ahol az utasok tömegének megváltozása személyes 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 tömegértékek feljegyzése.* Az utastömeg-felmérésben részt vevő minden járatra a tömegeket, a hozzájuk tartozó utaskategóriát (pl.: nő/ferfi/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 2 000 darab feladott poggyászt le kell mérni.

c) Az utasok és a feladott poggyász felülvizsgált standard tömegértékeinek meghatározása

1. Annak biztosítására, hogy az utasokra és a feladott poggyászra a méréssel megállapított tényleges tömeg helyett a felülvizsgált standard tömegértékek használata ne hasson hátrányosan az üzemeltetési biztonságra, statisztikai elemzést kell végezni. Ezen elemzés az utasok és a poggyász standard tömegértékeit és más adatokat is eredményez.
2. Legalább 20 utasüléssel rendelkező repülőgépeken ezek az átlagos felülvizsgált férfi és női tömegértékek alkalmazhatók.
3. Kisebb repülőgépeken a következő növelő tényezőket kell az átlagos utastömeghez hozzáadni, hogy a felülvizsgált standard tömegértékeket megkapjuk:

Utasülések száma	Szükséges hozzáadandó tömeg
1–5	16 kg
6–9	8 kg
10–19	4 kg

Alternatívaként az összes felnőttre vonatkozó felülvizsgált (átlagos) standard tömegértékek használhatók legalább 30 utasüléssel rendelkező repülőgépekre. Felülvizsgált (átlagos) standard feladott poggyász tömegértékek legalább 20 utasüléssel rendelkező repülőgépekre használhatók.

4. Az üzemben tartók választhatják részletes felmérési program benyújtását jóváhagyásra a Hatósághoz és ezt követően az eltérést a felülvizsgált standard tömegértéktől, ha ezt az eltérő értéket az ebben a függelékben részletezett eljárással határozzák meg. Ezeket az eltéréseket 5 évnél nem hosszabb időközönként felül kell vizsgálni.
5. Az összes felnőttre vonatkozó felülvizsgált standard tömegértékeket 80/20 %-os férfi/nő arányra kell alapozni minden járatnál, kivéve az üdülési charterjáratokat, ahol az arány 50/50. Ha egy üzemben tartó bizonyos útvonalakon vagy járatokon eltérő arány alkalmazására kíván jóváhagyást kapni, akkor a Hatósághoz olyan adatokat kell benyújtania, amelyek bemutatják, hogy az alternatív férfi/nő arány óvatos és a legalább 100 reprezentatív járat férfi/nő arányának legalább 84 %-át lefedi.
6. A megállapított átlagos tömegértékeket a következő egész kg-ra kell kerekíteni. A feladott poggyász tömegértékeit a következő 0,5 kg-ra kell kerekíteni, ha így jön ki.

Az OPS 1.625 1. függeléke

Tömeg- és súlypont-dokumentáció

a) Tömeg- és súlypont-dokumentáció

1. Tartalom

i. A tömeg- és súlypont-dokumentáció a következő információt tartalmazza:

- A) repülőgép lajstromjel és típus;
- B) a járat azonosító száma és dátuma;
- C) a parancsnok személye;
- D) a dokumentumot elkészítő személye;
- E) a repülőgép száraz üzemeltetési tömege és az ennek megfelelő CG;
- F) az üzemanyag tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag tömege;
- G) az üzemanyagon kívüli egyéb fogyó anyagok tömege;
- H) a rakomány összetevői, beleértve az utasokat, poggyászt, szállított árut és ballasztot;
- I) a felszállási tömeg, leszállási tömeg és üzemanyag nélküli tömeg;
- J) a rakomány elosztása;
- K) a repülőgép vonatkozó CG-helyzete; és
- L) a korlátozó tömeg és CG-értékek.

ii. A Hatóság jóváhagyása esetén az üzemben tartó ezen adatok némelyikét elhagyhatja a tömeg- és súlypont-dokumentációból.

2. *Változások az utolsó pillanatban.* Ha a tömeg- és súlypont-dokumentáció elkészülte után bármely változás történik utolsó pillanatban, ezt a parancsnok tudomására kell hozni és az utolsó pillanatban történt változást be kell vezetni a tömeg- és súlypont-dokumentációba. Az utasok számában vagy a csomagter terhelésében az utolsó pillanatban megengedhető legnagyobb változást az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni. Ha ezt az értéket túllépik, új tömeg- és súlypont-dokumentációt kell készíteni.

- b) *Számítógépes rendszerek.* Ha a tömeg- és súlypont-dokumentációt egy számítógépes tömeg és súlypontrendszer állítja elő, az üzemben tartónak felül kell vizsgálnia a kimenő adatok teljességét. Fel kell állítania egy rendszert, amely a kimenő adatok legfeljebb 6 havonkénti felülvizsgálatával ellenőrzi, hogy a bemenő adatok változását helyesen veszi-e be a rendszer és hogy a rendszer folyamatosan helyesen működik-e.
- c) *Fedélzeti tömeg és súlypont rendszerek.* Az üzemben tartó szerezze be a Hatóság jóváhagyását, ha az indítás elsődleges eszközeként számítógépes fedélzeti tömeg és súlypont rendszert kíván alkalmazni.
- d) *Adatkapcsolat.* Ha a tömeg- és súlypont-dokumentációt adatkapcsolat útján küldik a repülőgépeknek, a parancsnok által elfogadott végleges tömeg- és súlypont-dokumentáció egy példánya álljon a földön rendelkezésre.

K. RÉSZ

MŰSZEREK ÉS BERENDEZÉSEK

OPS 1.630

Általános bevezetés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy egy járat nem indul el, mielőtt a jelen rész által előírt műszerek és eszközök nincsenek:
1. jóváhagyva, a c) albekezdésben foglalt kivétellel, és a rájuk vonatkozó követelményekkel összhangban beszerelve, beleértve a minimális teljesítményszintet és az üzemeltetési és légialkalmassági követelményeket; és
 2. üzemképes állapotban a folytatandó üzemeltetéshez, a MEL-ben foglalt kivételekkel (OPS 1.030 hivatkozása).
- b) A műszerek és berendezések minimális teljesítményszintjei az alkalmazandó Európai Műszaki Szabvány Utasítások (ETSO) Leírásaiban (CS-TSO) megadott vonatkozó Európai Műszaki Szabvány Utasításokban (ETSO) előírtak, kivéve, ha az üzemeltetési vagy légialkalmassági szabályok más teljesítményszinteket írnak elő. A OPS kiadásakor az ETSO-tól eltérő tervezési és teljesítmény-előírásoknak megfelelő műszerek és berendezések használatban vagy felszerelve maradhatnak, kivéve ha ez a rész további követelményeket ír elő. A már jóváhagyott műszereknek és berendezéseknek nem kell megfelelniük a felülvizsgált ETSO-nak vagy egy, az ETSO-tól eltérő felülvizsgált előírásnak, kivéve, ha egy visszamenőleges hatályú követelmény van előírva.
- c) A következőknek nincs szükségük berendezés-jóváhagyásra:
1. az OPS 1.635-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 nyugózására, 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.

OPS 1.635

Túláramvédelmi eszközök

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyen biztosítékokat használnak, ha a repülés közben használatra rendelkezésre álló tartalék biztosítékok száma a biztosítékok számának legalább 10 %-a minden egyes teljesítményfokozatban, vagy teljesítményfokozatonként három, ha az több.

OPS 1.640

A repülőgép üzemi fényei

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

a) Nappali repülésre:

1. ütközéshárító 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

Ablaktörők

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg-nál több legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet, ha minden pilótaülés fel van szerelve egy ablaktörővel vagy azzal egyenértékű eszközzel, amely tisztán tartja a szélvédőt csapadék esetén.

OPS 1.650

VFR szerinti nappali üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet nappal és látva repülési szabályok (VFR) szerint repülőgépet, ha fel van szerelve a következő albekezdésekben előírt repülési és navigációs műszerekkel és kapcsolódó felszereléssel és – ha értelmezhető – ezek feltételei között:

- a) egy mágnesen iránytű;
- b) egy pontos időmérő, amely órában, percben és másodpercben mutatja az időt;
- c) egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített melléskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez;
- d) egy csomóban hitelesített repülési sebességmérő;
- e) egy függőleges sebességmérő (variométer);
- f) egy fordulás- és csúszásmérő vagy egy csúszásmérőt tartalmazó 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 sebességmérő;
 3. egy függőleges sebességmérő (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 nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, az alábbi repülőgépeken:
1. amelyek 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömeggel vagy 9-nél több legnagyobb jóváhagyott utasülés-számmal rendelkeznek;
 2. amelyeket legkorábban 1999. április 1-jén láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;
- m) ha duplikált műszerek vannak előírva, a követelmény minden pilótának külön kijelzőt és külön választókapcsolót vagy más kapcsolódó berendezést jelent, ahogy indokolt;
- n) minden repülőgépet el kell látni annak jelzésére alkalmas eszközzel, ha a szükséges repülési műszerek energiaellátása nem megfelelő; és
- o) minden repülőgép, amelyen a kompresszibilitási indikátorokat az előírt repülési sebességmérők nem jelzik másképpen, rendelkezzen Mach-szám-mérővel minden pilóta műszerfalán;
- p) az üzemben tartó csak akkor folytasson VFR szerinti nappali üzemeltetést, ha a repülőgép fel van szerelve gémes mikrofonos headsettel vagy ezzel egyenértékű felszereléssel minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag számára.

OPS 1.652

IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetés – Repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a műszeres repülési szabályok (IFR) szerint vagy éjszaka, ha fel van szerelve a következő albekezdésekben szereplő repülési és navigációs műszerekkel és kapcsolódó felszereléssel és – ha értelmezhető – csak ezek feltételei között:

- a) egy mágnesen iránytű;
- b) egy pontos időmérő, amely órában, percben és másodpercben mutatja az időt;
- c) két érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített mellékskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez; ezen magasságmérőknek forgószámlálós vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.
- d) egy repülési sebesség mérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, egy, a Pitot-cső meghibásodására figyelmeztető jelzővel együtt. A Pitot-cső meghibásodásának jelzője nem követelmény azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasulásszáma legfeljebb kilenc vagy a legnagyobb engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg és amelyeket 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;

- e) egy függőleges sebesség mérő (variométer);
- f) egy fordulás- és csúszásmérő;
- g) egy műhorizont (dőlésmérő);
- h) egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű;
- i) a külső levegő hőmérsékletet a pilótafülkében jelző műszer, Celsius fokokra kalibrálva; és
- j) két független statikus nyomásrendszer, kivéve, hogy legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű légszavaras repülőgépeken elegendő egy statikus nyomás rendszer és egy alternatív statikus nyomást biztosító rendszer.
- k) Ha két pilóta van előírva, a második pilóta szolgálati helye a következő külön műszerekkel rendelkezzen:
1. egy érzékeny barometrikus magasságmérő lábban hitelesítve hektopascalban/millibarban hitelesített melléskálával a repülés közben valószínűen beállítandó minden légköri nyomásra történő helyesbítéshez és amely lehet a c) albekezdés által szükséges 2 magasságmérő egyike. Ezen magasságmérőknek forgószámláló vagy azzal egyenértékű kijelzővel kell rendelkezniük.
 2. egy repülési sebesség mérő rendszer egy fűtött Pitot-csővel vagy ezzel egyenértékű berendezéssel, hogy megakadályozza a meghibásodást nedvességkondenzáció vagy jegesedés következtében, egy, a Pitot-cső meghibásodására figyelmeztető jelzővel együtt. A Pitot-cső meghibásodásának jelzője nem követelmény azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasulésszáma legfeljebb kilenc vagy a legnagyobb engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg és amelyeket 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal;
 3. egy függőleges sebesség mérő (variométer);
 4. egy fordulás- és csúszásmérő;
 5. egy műhorizont (dőlésmérő); és
 6. egy pörgettyűs (stabilizált) iránytű.
- l) Az 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasulésszámú repülőgépeket fel kell szerelni egy tartalék dőlésmérővel (műhorizonttal), amelyet bármelyik pilótaülésből lehet használni, amelynek:
1. energiaellátása folyamatos a normál üzemeltetés során és amely a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válása után a normál elektromos ellátó rendszertől független forrásból kap megtáplálást;
 2. a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válását követően legalább 30 percig megbízhatóan működik a vészenergia-ellátó rendszer többi terhelését és az üzemeltetési eljárásokat figyelembe véve;
 3. függetlenül működik az összes többi dőlésjelző rendszertől;
 4. automatikusan lép működésbe a normál elektromos ellátó rendszer teljes üzemképtelenné válása után; és
 5. az üzemeltetés valamennyi fázisában kielégítően ki van világítva,
- kivéve azokat a repülőgépeket, amelyek maximális engedélyezett felszálló tömege legfeljebb 5 700 kg, amelyeket 1995. április 1-jén már lajstromba vettek egy tagállamban, és amelyek a baloldali műszerfalon fel vannak szerelve egy tartalék dőlésmérővel.
- m) A fenti 1. albekezdés betartásakor világosnak kell lenni a hajózószemélyzet számára, hogy az említett albekezdés által szükséges tartalék dőlésmérő mikor működik vészenergia-ellátásról. Ha a tartalék dőlésmérőnek saját energiaellátása van, legyen egy kapcsolódó jelzés a műszeren vagy a műszerfalon, amikor ezt az energiaforrást használják.
- n) Egy térképtartó könnyen olvasható helyzetben, amely éjszakai üzemeltetéshez kivilágítható.
- o) Ha a tartalék dőlésmérő műszer a CS 25.1303b)4. albekezdésének vagy egyenértékű előírásnak megfelelően bizonyítvánnyal ellátott, a fordulás- és csúszásmérők helyettesíthetők csúszásmérőkkel.
- p) Ha duplikált műszerek vannak előírva, a követelmény minden pilótának külön kijelzőt és külön választókapcsolót vagy más kapcsolódó berendezést jelent, ahogy indokolt;

- q) Minden repülőgépet el kell látni annak jelzésére alkalmas eszközzel, ha a szükséges repülési műszerek energiaellátása nem megfelelő; és
- r) Minden repülőgép, amelyen a kompresszibilitási indikátorokat az előírt repülési sebesség mérők nem jelzik másképpen, rendelkezzen Mach-szám-mérővel minden pilóta műszerfalán.
- s) Az üzemben tartó csak akkor folytathat IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetést, ha a repülőgép fel van szerelve gémes mikrofonos headsettel vagy ezzel egyenértékű felszereléssel minden, a pilótafülkében szolgálatot teljesítő hajózószemélyzeti tag számára és egy adás gombbal minden előírt pilóta kormánykerékén.

OPS 1.655

Kiegészítő berendezések egypilótás IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetésre

Az üzemben tartó csak akkor folytathat egypilótás IFR üzemeltetést, ha a repülőgép el van látva egy robotpilótával, amely legalább a magasság- és iránytartást biztosítja.

OPS 1.660

Magassági figyelmeztető rendszer

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet légcavaros gázturbinás hajtóműves repülőgépet 5 700 kg-nál nagyobb maximális engedélyezett felszálló tömeggel, vagy 9-nél nagyobb engedélyezett utasülésszámmal, vagy sugárhajtású repülőgépet, ha a repülőgépben rendelkezésre áll a magassági figyelmeztető rendszer, amely alkalmas a következőkre:

1. figyelmeztetni a hajózószemélyzetet, ha elérték az előre kiválasztott magasságot; és
2. legalább hangjelzéssel figyelmeztetni a hajózószemélyzetet, ha egy előre kiválasztott magasságtól eltérés történt felfelé vagy lefelé,

kivéve a legfeljebb 5 700 kg maximális engedélyezett felszálló tömegű és 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépeket, amelyeket 1972. április 1-je előtt láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelyek 1995. április 1-jén már lajstromban voltak egy tagállamban.

OPS 1.665

Földközelségjelző rendszer és terepre figyelmeztető rendszer

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utasülésszáma a 9-et, ha fel van szerelve egy földközelségjelző rendszerrel, amelyben van egy terepveszélyt előrejelző rendszer (TAWS) is.
- b) A földközelségjelző rendszernek automatikusan, hangjelzésekkel, amelyeket vizuális jelek is kiegészíthetnek, időbeni és megkülönböztethető figyelmeztetést kell adnia a hajózószemélyzet számára a süllyedés sebességéről, a föld közelségéről, felszállás vagy ártartolás utáni magasságvesztésről, helytelen leszállási konfigurációról és a sikló pályától lefelé történő eltérésről.
- c) A terepre figyelmeztető rendszernek automatikusan, vizuális és hangjelzések és egy terepre figyelmeztető kijelzés útján elegendő reakcióidőt kell biztosítania a hajózószemélyzet számára, hogy el lehessen kerülni a terepnek való szabályozott nekirepülést és előrejelző képességet és terepelkerülési küszöbértéket kell nyújtania.

OPS 1.668

Összeütkezés-elhárító fedélzeti rendszer

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy legnagyobb engedélyezett utasülésszáma a 9-et, ha fel van szerelve egy legalább ACAS II teljesítményszintű összeütkezés-elhárító rendszerrel.

OPS 1.670

Fedélzeti időjárás radarberendezés

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltetheti a következőket:
1. egy repülőgépet túlnyomósos kabinnal; vagy
 2. egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege több, mint 5 700 kg; vagy
 3. egy túlnyomás nélküli repülőgépet, amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy fedélzeti időjárás radarberendezéssel, ha egy ilyen repülőgépet éjszaka vagy műszeres meteorológiai körülmények között üzemelteti olyan területeken, ahol zivatarok és más potenciálisan veszélyes időjárás körülményekkel, amelyeket tekintett potenciálisan veszélyes időjárás körülmények várhatók az útvonal mentén.
- b) Túlnyomás nélküli, 5 700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű, 9-et nem meghaladó legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú légszavaras repülőgépeken a fedélzeti időjárás radarberendezés helyettesíthető más berendezéssel, amely képes észlelni a zivatarokat és más potenciálisan veszélyes időjárás körülményeket, amelyeket fedélzeti időjárás radarral észlelhetőnek tekintenek, ha azt a Hatóság jóváhagyja.

OPS 1.675

Berendezések jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha bizonyítványt kapott és fel van szerelve jegesedési körülmények közötti üzemeltetéshez.
- b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet várható vagy tényleges jegesedési körülmények között, ha fel van szerelve a keletkező jeget megvilágító vagy felderítő eszközökkel. A használt megvilágításnak olyan típusúnak kell lennie, hogy ne okozzon olyan csillogást vagy fényvisszaverődést, amely a személyzet tagjait hátráltatná feladataik ellátásában.

OPS 1.680

Kozmikus sugárzást jelző berendezés

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet 15 000 m (49 000 láb) felett, ha fel van szerelve az összes kapott kozmikus sugárzás (vagyis a csillagközi és napi eredetű ionizáló és neutronsugárzás összegének) dóziséját és kumulált értékét minden járaton folyamatosan mérő és jelző műszerrel, vagy egy, a Hatóság számára elfogadható fedélzeti negyed-évenkénti sugárzasminta-vevő rendszerrel.

OPS 1.685

Hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, amelyen a hajózószemélyzet létszáma egynél nagyobb, ha fel van szerelve hajózószemélyzeti fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagjának használatára szolgáló fejhallgatókat és mikrofonokat, amelyek nem kézben tartandók.

OPS 1.690

Személyzet fedélzeti telefonrendszere

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 15 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 19-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha fel van szerelve személyzeti telefonrendszerrel, kivéve azokat a repülőgépeket, amelyeket 1965. április 1-je előtt láttak el először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelyek 1995. április 1-jén már lajstromban voltak egy tagállamban.
- b) A jelen bekezdés által megkövetelt személyzeti tagi telefonrendszernek a következőkre kell képesnek lennie:
1. Az utastájékoztató rendszertől függetlenül működjön, kivéve a kézi eszközöket, fejhallgatókat, mikrofonokat, választókapcsolókat és jelzőeszközöket.

2. Kétirányú kommunikációt biztosítson a hajózőszemélyzet 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 hajózőszemélyzeti szolgálati helyről a hajózőszemélyzet fülkéiben.
4. Könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges légiutas-kísérő személyzeti szolgálati helyről minden különálló vagy páros padlószintű vészkijáratnál.
5. Rendelkezzen egy hang és vizuális jelzéseket alkalmazó riasztórendszerrel, hogy a hajózőszemélyzet tagjai riasztassák a légiutas-kísérőket, valamint a légiutas-kísérő személyzet tagjai riasztassák a hajózőszemélyzetet.
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 hajózőszemélyzet legalább két tagja között.

OPS 1.695

Utastájékoztató rendszer

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 19-nél nagyobb maximális jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha fel van szerelve utastájékoztató rendszerrel.
- b) A jelen bekezdés által megkövetelt utastájékoztató rendszer legyen képes a következőkre:
 1. A telefonrendszerektől függetlenül működjön, kivéve a kézi eszközöket, fejhallgatókat, mikrofonokat, választókapcsolókat és jelzőeszközöket.
 2. Könnyen elérhető legyen használat céljából minden szükséges hajózőszemélyzeti szolgálati helyről.
 3. Minden padlószinten szükséges utas vészkijáratához, amely mellett van egy közeli légiutas-kísérő személyzeti ülőhely, legyen egy mikrofonja, amely könnyen elérhető a légiutas-kísérő személyzet ott ülő tagja számára azzal a kivétellel, hogy egy mikrofon több 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 utasülésben, mellékhelyiségben és légiutas-kísérő személyzeti ülőhelyen és munkahelyen.

OPS 1.700

Pilótafülke hangrögzőtők – 1.

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 1998. április 1-jén vagy azután először Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépet, amely:
 1. többhajtóműves, turbinahajtású és 9-nél nagyobb legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú; vagy
 2. amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg.ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzőtővel, amely időléptékben rögzíti a következőket:
 - i. a rádió a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;
 - ii. a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő gémes és gégemikrofon által vett hangjeleket;

- iii. a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;
 - iv. a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és
 - v. a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.
- b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi két órájában rögzített információt megőrizni azzal a kivétellel, hogy a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek esetén ez az időszak 30 percre csökkenthető.
- c) A pilótafülke hangrögzítő automatikusan induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni. Ezenkívül, az elektromos energia rendelkezésre állásától függően, a pilótafülke hangrögzítő a lehető legkorábban kezdje el a rögzítést a hajtóművek indulása előtt végrehajtott repülés előtt pilótafülke ellenőrzések alatt a hajtóművek repülés végén történő leállítását követő pilótafülke ellenőrzésekig.
- d) A pilótafülke hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.705

Pilótafülke hangrögzítők – 2.

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet többhajtóműves gázturbinás repülőgépet, amelyet 1990. január 1-je és 1998. március 31-e között láttak el először Légikalkassági Bizonyítvánnyal, és amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 5 700 kg vagy annál kevesebb, és amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 9-nél nagyobb, ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:
- 1. a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;
 - 2. a pilótafülke hangkörnyezetét, beleértve, ahol lehetséges, megszakítás nélkül, az összes használatban lévő kézi és fejhallgató mikrofon által vett hangjeleket;
 - 3. a hajózószemélyzet tagjainak a repülőgép telefonrendszerén keresztüli szóbeli kommunikációját a pilótafülkében;
 - 4. a navigációs vagy megközelítési segédeszközöket azonosító szóbeli és hangkommunikációt, amelyeket egy fejhallgatóba vagy hangszóróba táplálnak be; és
 - 5. a hajózószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.
- b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi 30 percében rögzített információt megőrizni.
- c) A pilótafülke hangrögzítő induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni. Ezenkívül, az elektromos energia rendelkezésre állásától függően, a pilótafülke hangrögzítő a lehető legkorábban kezdje el a rögzítést a hajtóművek indulása előtt végrehajtott repülés előtt pilótafülke ellenőrzések alatt a hajtóművek repülés végén történő leállítását követő pilótafülke ellenőrzésekig.
- d) A pilótafülke hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.710

Pilótafülke hangrögzítők – 3.

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet, amelyet 1998. április 1-je előtt láttak el először egyedi Légikalkassági Bizonyítvánnyal, ha fel van szerelve egy pilótafülke hangrögzítővel, amely rögzíti a következőket:
- 1. a rádión a pilótafülkéből adott vagy ott vett szóbeli kommunikációt;
 - 2. a pilótafülke hangkörnyezetét;

3. a hajószemélyzet 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 hajószemélyzet pilótafülkében lévő tagjainak az utastájékoztató rendszer segítségével folytatott szóbeli kommunikációját, ha van ilyen.
- b) A pilótafülke hangrögzítő legyen képes legalább a működésének legutóbbi 30 percében rögzített információt megőrizni.
- c) A pilótafülke hangrögzítő induljon el a repülőgép saját hajtóművével történő mozgása előtt, és rögzítsen folyamatosan a repülés végéig, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.
- d) A pilótafülke hangrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.715

Fedélzeti adatrögzítők – 1.

(Lásd az OPS 1.715 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyet 1998. április 1-jén vagy azután láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amely:
1. többhajtóműves és amelynek legnagyobb engedélyezett utasülésszáma 9-nél több; vagy
 2. amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege több, mint 5 700 kg,
- ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.
- b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat azzal a kivétellel, hogy a legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken ez az időtartam 10 órára csökkenthető.
- c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:
1. Az OPS 1.715 1. függelékének A1. vagy A2. táblázatában felsorolt paramétereket, amelyek értelmezhető;
 2. 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszállási tömegű repülőgépeken az OPS 1.715 1. függelékének B. táblázatában szereplő további paramétereket;
 3. A fenti a) pontban leírt repülőgépeken a fedélzeti adatrögzítő rögzítse valamennyi, a repülőgép újszerű vagy egyedi kialakításához vagy üzemeltetési jellemzőihez kapcsolódó egyedi paramétereket, ahogy azokat a Hatóság a típusbizonyítvány vagy a kiegészítő típusbizonyítvány kiadásakor meghatározza; és
 4. elektronikus kijelző rendszerrel ellátott repülőgépeken az OPS 1.715 1. függelékének C. táblázatában felsorolt paramétereket azzal a kivétellel, hogy a 2002. augusztus 20-a előtt először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal ellátott repülőgépeken a következő paramétereket:
 - i. amelyekre nem áll rendelkezésre az érzékelő; vagy
 - ii. amelyekhez a repülőgépnek az adatokat generáló rendszerét vagy berendezését módosítani kell; vagy
 - iii. amelyeknek jelei nem kompatibilisek a rögzítőrendszerrel;nem kell rögzíteni, ha ez a Hatóság számára elfogadható.

- d) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információival.
- 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. függeléke A. táblázatának 15b paraméterét nem kell rögzíteni.

OPS 1.720

Fedélzeti adatrögzítők – 2.

(Lásd az OPS 1.720 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyet először 1990. június 1-je után, de 1998. április 1-je előtt láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.
- b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat.
- c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:
1. Az OPS 1.720 1. függelékének A táblázatában felsorolt paramétereket; és
 2. 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszállási tömegű repülőgépeken az OPS 1.720 1. függelékének B. táblázatában szereplő további paramétereket.
- d) A legfeljebb 27 000 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken, ha az a Hatóság számára elfogadható, az OPS 1.720 1. függeléke A. táblázatának 14. és 15b paramétereit nem kell rögzíteni, ha a következő feltételek bármelyike teljesül:
1. nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő;
 2. nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti rögzítő rendszerben;
 3. az adatokat generáló berendezést módosítani kell.
- e) A 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken, ha az elfogadható a Hatóság számára, a következő paramétereket nem kell rögzíteni: az OPS 1.720 1. függeléke A. táblázatának 15b és az 1. függelék B. táblázatából a 23., 24., 25., 26., 27., 28., 29., 30. és 31., ha a következő feltételek valamelyike teljesül:
1. nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő;
 2. nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti adatrögzítő rendszerben;
 3. az adatokat generáló berendezést módosítani kell;
 4. a navigációs adatok (NAV frekvenciaválasztás, DME távolság, szélesség, hosszúság, földhöz képesti sebesség és szélel-terítés) nem állnak digitális formában rendelkezésre.

- f) Azokat az egyes paramétereket, amelyek számítással levezethetők a többi rögzített paraméterből, nem kell rögzíteni, ha az a Hatóság számára elfogadható.
- g) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.
- h) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést, mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.
- i) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.725

Fedélzeti adatrögzítők – 3.

(Lásd az OPS 1.725 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet gázturbinás repülőgépet, amelyet 1990. január 1-je előtt láttak el először egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal és amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 5 700 kg, ha fel van szerelve egy digitális adatrögzítési és tárolási módszert használó fedélzeti adatrögzítővel, amelyhez a tárolóeszközön lévő adatok könnyű előhívási módszere rendelkezésre áll.
- b) A fedélzeti adatrögzítő legyen képes megőrizni a működésének legutóbbi 25 órájában rögzített adatokat.
- c) A fedélzeti adatrögzítő időléptékben rögzítse a következőket:
 - 1. Az OPS 1.725 1. függelékének A. táblázatában felsorolt paramétereket.
 - 2. Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege nagyobb, mint 27 000 kg és amelyek típusa először 1969 után kapott típusbizonyítványt, ezen felül az OPS 1.725 jelen bekezdése 1. sz. függeléke B táblázatának 6–15b paraméterét. A következő paramétereket nem kell rögzíteni, ha az a Hatóság számára elfogadható: az OPS 1.725 1. függeléke B táblázatából a 13, 14 és 15b-t, ha a következő feltételek valamelyike teljesül:
 - i. nem áll könnyen rendelkezésre az érzékelő;
 - ii. nem áll rendelkezésre elegendő kapacitás a fedélzeti adatrögzítő rendszerben;
 - iii. az adatokat generáló berendezést módosítani kell; és
 - 3. ha elegendő kapacitás áll rendelkezésre a fedélzeti rögzítő rendszerben, az érzékelő könnyen rendelkezésre áll és nincs szükség az adatokat generáló berendezés módosítására:
 - i. olyan repülőgépeken, amelyeket először 1989. január 1-jén vagy azután láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 5 700 kg-nál nagyobb, de legfeljebb 27 000 kg, az OPS 1.725 1. függeléke B. táblázatának 6–15b paramétereit; és
 - ii. olyan repülőgépeken, amelyeket először 1987. január 1-jén vagy azután láttak el egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal, és amelyek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege 27 000 kg-nál nagyobb, az OPS 1.725 1. függeléke B. táblázatának többi paraméterét.
- d) Azokat az egyes paramétereket, amelyek számítással levezethetők a többi rögzített paraméterből, nem kell rögzíteni, ha az a Hatóság számára elfogadható.
- e) Az adatokat a repülőgép olyan adatforrásaiból kell venni, amelyek pontos összefüggést tesznek lehetővé a hajózószemélyzet számára kijelzett információval.
- f) A fedélzeti adatrögzítő automatikusan kezdje el a rögzítést, mielőtt a repülőgép képes lesz saját hajtóművével mozogni, és automatikusan álljon le, amikor a repülőgép már nem képes saját hajtóművével mozogni.
- g) A fedélzeti adatrögzítő rendelkezzen víz alatti megtalálását segítő eszközzel.

OPS 1.727

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 engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni; vagy
 3. két kombinált rögzítő, ha egy 5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépet egy pilótafülke hangrögzítővel és egy fedélzeti adatrögzítővel kell felszerelni.
- b) A kombinált rögzítő egy fedélzeti adatrögzítő, amely a következőket rögzíti:
1. a pilótafülke hangrögzítőkre vonatkozó pont által megkövetelt összes szóbeli kommunikációt és hangkörnyezetet; és
 2. a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó pont által megkövetelt adatokat, az azok által a pontok által megkövetelt tulajdonságokkal.

OPS 1.730

Ülések, ülések biztonsági övei, hevederek és gyermekrögzítő eszközök

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következőkkel:
1. ülés vagy fekvőhely minden legalább 2 éves korú személy számára;
 2. biztonsági öv átlós vállhevederrel vagy anélkül vagy biztonsági heveder mindegyik ülésen minden legalább 2 éves korú utas használatára;
 3. kiegészítésként gyermeköv, vagy egyéb rögzítő eszköz minden egyes csecsemő számára;
 4. az alábbi b) pontban leírt kivétellel egy biztonsági öv vállhevederrel minden egyes hajózőszemélyzeti, 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 légiutas-kísérő-személyzet tagjai, akiket a szükséges légiutas-kísérő-személyzet létszámon túlmenően visznek magukkal, utasüléseket használjanak; és
 6. ülések a légiutas-kísérő-személyzet számára a padlószinten szükséges vészkijáratokhoz közel, azzal a kivétellel, hogy ha az utasok vészvakualását segítené a légiutas-kísérő-személyzet tagjainak máshova történő ültetése, elfogadható más elhelyezés. Ezek az ülések a repülőgép hossz tengelyétől 15°-on belül nézzenek előre vagy hátra.
- b) Minden vállhevederrel rendelkező biztonsági öv egy ponton legyen kioldható.
- c) 5 700 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken egy átlós vállhevederrel ellátott biztonsági öv, 2 730 kg-ot nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépeken pedig egy biztonsági öv megengedhető a vállhevederrel ellátott biztonsági öv helyett, ha nem ésszerűen megvalósítható az utóbbi felszerelése.

OPS 1.731

»Biztonsági öveget becsatolni« és »Dohányozni tilos« jelzések

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet olyan repülőgépet, amelyben nem látható minden utasülés a pilótafülkéből, ha fel van szerelve olyan eszközzel, amellyel minden utas és a légiutas-kísérő-személyzet számára jelezni lehet, hogy mikor kell rögzíteni a biztonsági öveget és mikor nem megengedett a dohányzás.

OPS 1.735

Belső ajtók és függönyök

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a következő felszereléssel:

- a) egy 19-nél nagyobb legnagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépen egy ajtó az utastér és a pilótafülke között »csak személyzetnek« felirattal és záró eszközzel, amely megakadályozza, hogy az utasok a hajózószemélyzet egy tagjának engedélye nélkül kinyissák;
- b) minden, egy utasfülkét egy másik, 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-vészkijáratához biztosít hozzáférést, jelezve, hogy fel- és leszállás közben nyitott állapotban kell őket rögzíteni; és
- e) a személyzet minden tagjának eszköz bármely olyan ajtó kinyitására, amelyhez normál esetben hozzáférnek az utasok és amelyet az utasok bezárhatnak.

OPS 1.745

Elsősegélynyújtó készletek

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az el van látva a következő mennyiségű könnyen hozzáférhető elsősegélynyújtó készlettel:

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

- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az elsősegélynyújtó-készleteket:
 1. rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van; és
 2. rendszeresen feltöltik a címkéiken található utasításoknak megfelelően, vagy ahogy azt a körülmények megkövetelik.

OPS 1.755

Egészségügyi vészmentő dobozok

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 30 feletti legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgépet, ha el van látva egy egészségügyi vészmentő dobozzal, ha a tervezett útvonal bármely pontja több, mint 60 percnyi repülésre van (normál utazósebességgel) egy olyan repülőtérről, amelyen képzett orvosi segítség várhatóan rendelkezésre áll.
- b) A parancsnok gondoskodjon arról, hogy gyógyszereket csak a képzett orvosok, ápolónők és a hasonlóan képzett személyzet ad.

c) Szállítási feltételek

1. Az egészségügyi vészmentő dobozt portól és nedvességtől védve és biztonságos feltételek között kell tartani, ahol az megvalósítható, a pilótafülkében; és
2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az egészségügyi vészmentő dobozokat:
 - i. rendszeresen megvizsgálják, hogy a lehetőségekhez mérten meggyőződjenek arról, hogy tartalmuk szándékolt használatukhoz szükséges állapotban van; és
 - ii. rendszeresen feltöltik a címkéiken található utasításoknak megfelelően vagy ahogy azt a körülmények megkövetelik.

OPS 1.760

Oxigén elsősegélynyújtáshoz

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal 25 000 láb feletti magasságokon, ha a légiutas-kísérő-személyzet egy tagját kell szállítani, ha fel van szerelve hígítatlan 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 8 000 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 elsősegélynyújtási 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 percnként négy liter STPD oxigénáram biztosítására. Bármely magasságon az áramlást legalább percnként két literre (STPD) csökkentő eszközök biztosíthatók.

OPS 1.770

Kiegészítő oxigén – repülőgépek túlnyomásos kabinnal

(Lásd az OPS 1.770 1. függelékét)

a) Általános

1. Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a jelen bekezdés által előírt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigénberendezés.
2. A szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a 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 Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt vészhelyzeti eljárásokkal összhangban fog leereszkedni a megegyező 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 oxigénszükséglet meghatározásához.

b) Oxigénberendezés és ellátás követelményei

1. A hajózószemélyzet tagjai

- i. A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő minden tagját el kell látni kiegészítő oxigénnel az 1. függelékkel összhangban. Ha a pilótafülke üléseiben helyet foglaló minden személyt a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el oxigénnel, akkor őket az oxigénellátás szempontjából a hajózószemélyzet pilótafülkében szolgálatot teljesítő tagjainak kell tekinteni. Azokat a pilótafülke üléseiben helyet foglalókat, akiket nem a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el, az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

- ii. A hajózószemélyzetnek a fenti b) pont 1.i. albekezdése által nem érintett tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.
 - iii. Az oxigénálarcokat úgy kell elhelyezni, hogy a hajózószemélyzet tagjai által szolgálati helyükön tartózkodva közvetlenül elérhetőek legyenek.
 - iv. A 25 000 láb felett üzemelő repülőgépek hajózószemélyzeti tagjainak használatára szánt oxigénálarcok gyorsan felvehető típusúak legyenek.
2. A légiutas-kísérő-személyzet tagjai, a személyzet további tagjai és az utasok
- i. A légiutas-kísérő-személyzet tagjait és az utasokat az 1. függelékkel összhangban kell kiegészítő oxigénnel ellátni, kivéve, ha az alábbi v. albekezdés vonatkozik rájuk. A minimális előírt légiutas-kísérői létszámon túl szállított légiutas-kísérő-személyzeti tagokat és a személyzet további tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.
 - ii. A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket elegendő számú tartalék csatlakozással és álarccal és/vagy elegendő hordozható álarccal ellátott oxigénellátó egységgel kell felszerelni a légiutas-kísérő-személyzet összes szükséges tagja számára. A tartalék csatlakozásokat és/vagy hordozható oxigénegységeket egyenletesen kell az utastérben elosztani, hogy biztosítsák az oxigén azonnali rendelkezésre állását a légiutas-kísérő-személyzet minden szükséges tagja számára, függetlenül attól, hogy hol tartózkodik az utastér túlnyomásának elvesztésekor.
 - iii. A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket el kell látni egy oxigénellátó terminálhoz kapcsolt oxigénadagoló egységgel minden ülésben helyet foglaló személy számára, bárhol ül. Az adagoló egységek és csatlakozók összes száma legalább 10 %-kal haladja meg az üléshelyek számát. A többletegyégeket egyenletesen kell az utastérben elosztani.
 - iv. A 25 000 láb barometrikus magasság felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket, vagy azokat, amelyek legfeljebb 25 000 láb magasságban repülve nem tudnak 4 másodpercen belül biztonságosan 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 üléshelyek számát. A többletegyégeket egyenletesen kell az utastérben elosztani.
 - v. Az 1. függelékben előírt oxigénkövetelmények 25 000 láb feletti repülésre nem jogosított repülőgépek esetén csökkenthetők a 10 000 és 13 000 láb 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 üzemeltethet repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal 10 000 láb feletti magasságokon, ha biztosítva van a megkövetelt oxigénellátást tárolni és elosztani képes kiegészítő oxigénberendezés.
2. A fenntartáshoz szükséges kiegészítő oxigén mennyiségét a repülési magasság és a repülés időtartama alapján, az Üzemben Tartási Kézikönyvben az egyes üzemeltetésre előírt eljárásokkal, a megteendő útvonallal és a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt vészhelyzeti eljárásokkal összhangban határozzák meg.
3. A 10 000 láb feletti barometrikus magasságok felett üzemeltetni szándékozott repülőgépeket lássák el a szükséges oxigénkészleteket tárolni és adagolni képes felszereléssel.

b) Oxigénellátás követelményei

1. A *hajózószemélyzet tagjai*. A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében szolgálatot teljesítő minden tagját el kell látni kiegészítő oxigénnel az 1. függelékkel összhangban. Ha a pilótafülke üléseiben helyet foglaló minden személyt a hajózószemélyzet oxigénellátó forrásából látnak el oxigénnel, akkor őket az oxigénellátás szempontjából a hajózószemélyzet pilótafülkében szolgálatot teljesítő tagjainak kell tekinteni.
2. A *légiutas-kísérő-személyzet tagjai, a személyzet további tagjai és az utasok*. A légiutas-kísérő-személyzet tagjait és az utasokat az 1. függelékkel összhangban kell kiegészítő oxigénnel ellátni. A minimális szükséges légiutas-kísérői létszámon túl szállított légiutas-kísérő-személyzeti tagokat és a személyzet további tagjait az oxigénellátás szempontjából utasoknak kell tekinteni.

OPS 1.780

Személyzet légzésvédelmi felszerelése

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet túlnyomásos kabinnal vagy repülőgépet nem túlnyomásos kabinnal, amelynek legnagyobb engedélyezett felszálló tömege meghaladja az 5 700 kg-ot vagy amelynek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma 19-nél több, ha:
 1. rendelkezik a hajózószemélyzet minden tagjának szemét, orrát és száját pilótafülkében teljesített szolgálatuk folyamán védő és legalább 15 percig oxigént biztosító felszereléssel. A légzésvédő felszerelést (PBE) el lehet látni az OPS 1.770 b) pont 1. albekezdése vagy a OPS 1.775 b) pont 1. albekezdése által megkövetelt kiegészítő oxigénellátó rendszerből. Ezen túlmenően, ha a hajózószemélyzet tagjainak száma egynél több és nem visznek légiutas-kísérő-személyzetet, a hajózószemélyzet egy tagjának szemét, orrát és száját védő és legalább 15 percig lélegzésre alkalmas gázt biztosító hordozható felszerelést kell a fedélzeten tartani; és
 2. rendelkezik elegendő számú, a hajózószemélyzet minden előírt tagjának szemét, orrát és száját védő és legalább 15 percig lélegzésre alkalmas gázt biztosító hordozható felszereléssel.
- b) A hajózószemélyzet tagjainak használatára szánt PBE legyen kényelmesen elhelyezve a pilótafülkében és azonnali használatra könnyen elérhető kijelölt szolgálati helyükön.
- c) A légiutas-kísérő-személyzet tagjainak használatára szánt PBE legyen minden szükséges légiutas-kísérő-személyzeti szolgálat hely mellett elhelyezve.
- d) Egy további könnyen hozzáférhető hordozható PBE-t kell biztosítani és elhelyezni az OPS 1.790 c) és d) pontja által megkövetelt kézi tűzoltóberendezés mellett, azzal a kivétellel, hogy ha a tűzoltókészüléket a raktérben helyezték el, a PBE-t azon kívül, de bejáratához közel kell elhelyezni.
- e) A PBE nem akadályozhatja meg használatában a kommunikációt, ahol azt az OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 és OPS 1.850 megkövetelik.

OPS 1.790

Kézi tűzoltókészülékek

Az üzemben tartó nem üzemeltethet repülőgépet, ha nincsenek biztosítva kézi tűzoltókészülékek a személyzeti, utas- és szükség szerint rakományfülkékben és konyhákban az alábbiakkal összhangban:

- a) Az oltóközeg típusa és mennyisége legyen alkalmas azon tüzek oltására, amelyek valószínűen előfordulnak abban a fülkében, ahova az oltókészüléket használatra szánják és a személyfülkékben tartsa minimumon a mérgező gáz felhalmozódásának veszélyét;
- b) A pilótafülkében legyen legalább egy halon 1211-et (brómklór-difluor-metánt, CBrClF₂) tartalmazó, a hajózószemélyzet használatára kényelmesen elhelyezett kézi tűzoltókészülék;
- c) Legalább egy kézi tűzoltókészülék legyen elhelyezve vagy használatra kényelmesen elérhető minden egyes, nem a fő utasfedélzeten elhelyezett konyhában;
- d) Legalább egy könnyen hozzáférhető kézi tűzoltókészülék álljon rendelkezésre minden »A« vagy »B« osztályú rakomány- vagy poggyászfülkében, amelyhez a személyzet tagjai repülés közben hozzáférnek; és

e) Legalább az alábbi számú kézi tűzoltókészüléket kell kényelmesen elhelyezni az utasfülkékben:

Legnagyobb jóváhagyott 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.

f) A 31 és 60 közötti legnagyobb jóváhagyott utasülésszámú repülőgép utasfülkéjében az előírt tűzoltókészülékek közül legalább kettő oltóközegként halon 1211-et (brómklórdifluor-metánt, CBrClF₂) vagy azzal egyenértékű közeget tartalmazzon.

OPS 1.795

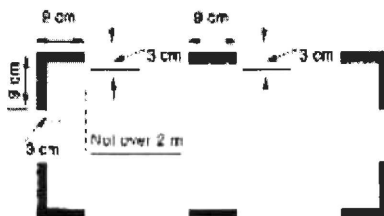
Balták és feszítővasak

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 5 700 kg-nál nagyobb legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépet, ha el van látva a pilótafülkében legalább egy baltával vagy feszítővassal. Ha a legnagyobb engedélyezett utasülésszám 200-nál több, egy további baltát vagy feszítővasat kell a fedélzeten tartani és a leghátsó konyhaterületen vagy annak közelében elhelyezni.
- b) Az utasfülkében elhelyezett balták vagy feszítővasak nem lehetnek láthatóak az utasok számára.

OPS 1.800

Áttörési pontok jelzése

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a törzs vészhelyzetben mentőcsapatok általi áttörésére alkalmas területeit a repülőgépen megjelölik, ezeket a területeket az alábbiakban bemutatott módon jelölik meg: A jelölések színe piros vagy sárga legyen, és ha szükséges, a háttérrel való kontraszt érdekében fehérrel rajzolják őket körbe. Ha a sarkok jelölései több mint 2 méterre vannak egymástól, 9 cm × 3 cm-es közbenső vonalakat illesszenek be, hogy legfeljebb 2 méter legyen a szomszédos jelek között.



OPS 1.805

Vészkiürítés eszközei

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a következő vészkiürítés 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 lábánál) közelebb van a földhöz, ha a repülőgép a földön áll, a futómű ki van bocsátva és a fékszálárnyak felszállási vagy leszállási helyzetben vannak, amelyek fékszárnyállás a földtől messzebb van.
- c) Azokon a repülőgépeken, amelyeken hajózószemélyzet számára külön vészkiürítés van megkövetelve, és:
1. amelyeken a vészkiürítés legalacsonyabb pontja több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett van, ha a futómű ki van bocsátva; vagy,
 2. amelyre 2000. április 1-jén vagy azután alkalmaztak először egy típusbizonyítványt, és több, mint 1,83 méterrel (6 lábbal) a föld felett lenne a futómű egy vagy több lába összeomlása vagy kieresztésének elmulasztása esetén,
- legyen egy eszköz, amely segít a hajózószemélyzet összes tagjának a leszállásban, hogy vészhelyzet esetén biztonságosan elérjék a földet.

OPS 1.810

Hangosbeszélők

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú és legalább egy utast szállító repülőgépet, ha fel van szerelve az alábbi számú, a személyzet tagjai által vészkiürítés esetén könnyen hozzáférhető hordozható elemes hangosbeszélővel:
1. Minden utasfedélzeten:
- | Utasülésszám | Szükséges hangosbeszélők száma |
|---------------|--------------------------------|
| 61–99 | 1 |
| 100 vagy több | 2 |
2. Egynél több utasfedélzettel rendelkező repülőgépeken, ha az összes utasülésszám 60-nál több, legalább egy hangosbeszélő szükséges.

OPS 1.815

Vészvilágítás

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utasszállító repülőgépet, ha el van látva független áramforrásról működő vészvilágítási rendszerrel, hogy megkönnyítse a repülőgép vészkiürítését. A vészvilágító rendszer tartalmazza a következőket:
1. 19-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú repülőgépeken:
 - i. általános utastér-világító fényforrásokat;
 - ii. a padlószintű vészkiürítések környezetének belső világítását; és
 - iii. a vészkiürítések 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 vészvilágítása 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 vészkiárat külső vészvilágítása.
- vi. azokon a repülőgépeken, amelyekre először 1958. január 1-jén vagy azután adták ki a típusbizonyítványt, a padlón lévő menekülési útvonaljelző rendszer az utasfülkék)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 vészkiáratok környezetének belső világítása; és
- iii. a vészkiáratokat és helyüket jelző kivilágított jelzések.
3. Azokon a repülőgépeken, amelyek legnagyobb jóváhagyott utasülésszáma legfeljebb 19, és nem kaptak a CS-25-ben vagy a CS-23-ban szereplő bizonyítványkiadási feltételeknek megfelelő bizonyítványt, általános utastér-világító fényforrások.
- b) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet éjszaka legfeljebb 9 maximális engedélyezett utasülésszámú utasszállító repülőgépet, ha el van látva általános utastér-világító fényforrással, hogy megkönnyítse a repülőgép kiürítését. A rendszer használhatja a repülőgépre már felszerelt mennyezeti lámpákat vagy más fényforrásokat, amelyek képesek a repülőgép akkumulátorának kikapcsolása után is üzemképesek maradni.

OPS 1.820

Automatikus vészhelyzeti helyzetjel-adó

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet egy először 2002. január 1-jén vagy azután egyedi Légikalkassági 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 tarthat üzemben egy először 2002. január 1-je előtt egyedi Légikalkassági 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden 406 MHz-en adni képes ELT-t az ICAO 10. mellékletével 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 üzemeltethet szárazföldi repülőgépet:
1. víz felett és a parttól több mint 50 tengeri mérföld távolságban repülve; vagy
2. egy olyan repülőtéren fel- vagy leszállva, amelynek felszállási vagy megközelítési útvonala úgy van elhelyezve víz felett, hogy hiba esetén valószínű lehet a vízre történő kényszerleszállás,
- ha el van látva a fedélzeten lévő minden személy számára vészhelyzeti helyzetjelző fényekkel felszerelt mentőmellényekkel. Minden mentőmellényt a szándékozott használója üléséről vagy fekvőhelyéről könnyen elérhető helyen kell tartani. A gyermekek mentőmellénye helyettesíthető vészhelyzeti helyzetjelző fényvel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.
- b) *Tengeri és kételtű repülőgépek.* Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 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 fényvel felszerelt más jóváhagyott úszóeszközzel.

OPS 1.830

Mentőtutajok és vészhelyzeti helyzetjeladók nagy távolságú víz feletti repülések esetére

- a) Víz feletti repülésre az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet a szárazföldtől a következőknek megfelelőnél nagyobb, kényszerleszállásra alkalmas távolságon túl:
- 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
 - 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:
- vészhelyzeti helyzetjelző fény; és
 - életmentő felszerelés, amely tartalmazza a végrehajtandó repüléshez megfelelő életbentartó eszközöket; és
- c) legalább két vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT-t), amelyek képesek az ICAO 10. melléklet V. kötet 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni.

OPS 1.835

Mentőfelszerelés

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet olyan területeken, ahol a kutatási és mentési műveletek különösen nehezek, ha fel van szerelve a következőkkel:

- jelzőberendezés az ICAO 2. mellékletében leírt vészjelzések leadására alkalmas pirotechnikai jelzőeszközökkel;
- legalább egy, az ICAO 10. melléklet V. kötet 2. fejezetében leírt frekvenciákon adni képes ELT; és
- 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:
 - a következőknek megfelelő távolságon belül maradnak egy olyan területtől, ahogy a kutatás és mentés nem különösen nehéz:
 - 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
 - 30 perc utazósebességen az összes többi repülőgép esetén,vagy
- 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 üzemeltethet tengeri vagy kétéltű repülőgépet vízen, ha fel van szerelve a következőkkel:
- egy tengeri horgony és más felszerelés a repülőgép méretének, súlyának és kezelési jellemzőinek megfelelő vízi nyúgózásának, lehorgonyzásának és manőverezésének megkönnyítésére; és
 - a Tengeren történő ütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi szabályokban előírt hangjelzések adására alkalmas felszerelés.

Az OPS 1.715 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítők – 1. – Rögzítendő paraméterek listája

A1. táblázat

5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

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

Sz.	Paraméter
1.	Idő vagy relatív eltelt idő
2.	Barometrikus magasság
3.	Műszer szerinti sebesség
4.	Írányszög
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
15.	Robotpilóta, tolóerő-automata és az automatikus repülésvezérlő rendszer (AFCS) üzemmódja és bekapcsolási állapota
16.	Hosszanti gyorsulás (törzs tengelye)
17.	Oldalirányú gyorsulás

A2. táblázat

Legfeljebb 5 700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

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

Sz.	Paraméter
1.	Idő vagy relatív eltelt idő
2.	Barometrikus magasság
3.	Műszer szerinti sebesség
4.	Írányszög
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

Sz.	Paraméter
12.	Sugárfék helyzete
13.	Földi spoiler (áramlásrontó) helyzete és/vagy féklap kiválasztás
14.	Összes vagy külső levegőhőmérséklet
15.	Robotpilóta/automatikus gákszabályozás bekapcsolási állapota
16.	Állásszög (támadási szög) (ha alkalmas érzékelő áll rendelkezésre)
17.	Hosszanti gyorsulás (törzs tengelye)

B. táblázat

További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre

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

Sz.	Paraméter
18.	Elsődleges kormányvezérlés – kormánylapok helyzete és/vagy a pilóta beállításai (bólintás, dőlés, legyezőmozgás)
19.	Bólintási trim helyzete
20.	Rádió magasság
21.	Vízszintes pályaelterés (ILS siklópálya vagy MLS emelkedés)
22.	Függőleges pályaelterés (ILS irányzás vagy MLS azimut)
23.	Marker adó feletti áthaladás
24.	Figyelmeztetések
25.	Fenntartva (A navigációs vevőfrekvencia beállítása ajánlott)
26.	Fenntartva (DME távolság, ajánlott)
27.	Futómű berugózás kapcsoló helyzete vagy légi/földi állapota
28.	Földmegközelítési rendszer jelzése
29.	Állásszög (támadási szög)
30.	Figyelmeztetés alacsony nyomásra (hidraulikus és pneumatikus táplálás)
31.	Földhöz viszonyított sebesség
32.	Futómű vezérlőkar helyzete

C. táblázat

Elektronikus kijelző rendszerrel rendelkező repülőgépek

Megjegyzés: A középső oszlopban lévő számok az EUROCAE ED 55 sz. dokumentum A1.5 táblázatában szereplő sorozatszámokat tükrözik

Sz.	Sz.	Paraméter
33.	6	Beállított barometrikus nyomás (minden pilótaülésben)
34.	7	Beállított magasság
35.	8	Beállított sebesség
36.	9	Beállított MACH-szám
37.	10	Beállított függőleges sebesség
38.	11	Beállított irányaszög
39.	12	Kiválasztott repülési pálya
40.	13	Kiválasztott elhatározási magasság
41.	14	EFIS kijelzés formátuma
42.	15	Multifunkciós (hajtómű) figyelmeztető kijelzésformátuma

Az OPS 1.720 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítő – 2. – Rögzítendő paraméterek listája

A. táblázat

5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

Sz.	Paraméter
1.	Idő vagy relatív eltelt idő
2.	Barometrikus magasság
3.	Műszer szerinti sebesség
4.	Írányszög
5.	Normál gyorsulás
6.	Bólintás
7.	Dőlés
8.	Kézi rádióadás jelkulcsa, kivéve, ha az FDR és CVR rögzítés szinkronizálására egy alternatív módszer áll rendelkezésre
9.	Minden egyes hajtómű teljesítménye
10.	Fékszárnyak helyzete vagy beállításuk a pilótafülkében
11.	Orrsegédszárnyak helyzete vagy beállításuk a pilótafülkében
12.	Sugárfék helyzete (csak sugárhajtású repülőgépeken)
13.	Földi spoiler (áramlásrontó) helyzete és/vagy féklap kiválasztás
14.	Külső levegőhőmérséklet vagy összes levegőhőmérséklet
15a.	Robotpilóta bekapcsolási állapota
15b.	Robotpilóta üzemmódjai, tolóerő-automata és AFCS-rendszerek bekapcsolási állapota és üzemmódjai

B. táblázat

További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre

Sz.	Paraméter
16.	Hosszirányú gyorsulás
17.	Oldalirányú gyorsulás
18.	Elsődleges kormányvezérlés-kormánylapok helyzete és/vagy pilóta beállításai (bólintás, dőlés, legyezőmozgás)
19.	Bólintási trim helyzete
20.	Rádió magasság
21.	Eltérés a sikló pályától
22.	Eltérés az iránysváttól
23.	Marker adó feletti áthaladás
24.	Master warning figyelmeztetés
25.	NAV 1 és NAV 2 frekvencia kiválasztás
26.	DME 1 és DME 2 távolság
27.	Futómű berugózás kapcsoló helyzete

Sz.	Paraméter
28.	Földmegközelítési rendszer
29.	Állásszög (támadási szög)
30.	Hidraulika, bármely rendszer (nyomás alacsony)
31.	Navigációs adatok
32.	Futómű működtető kar helyzete

Az OPS 1.725 1. függeléke

Fedélzeti adatrögzítő – 3. – Rögzítendő paraméterek listája

A. táblázat

5 700 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépek

Sz.	Paraméter
1.	Idő vagy relatív eltelt idő
2.	Barometrikus magasság
3.	Műszer szerinti sebesség
4.	Írányszög
5.	Normál gyorsulás

B. táblázat

További paraméterek 27 000 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű repülőgépekre

Sz.	Paraméter
6.	Bólintás
7.	Dőlés
8.	Kézi rádióadás jelkulcsa, kivéve, ha az FDR és CVR rögzítés szinkronizálására egy alternatív módszer áll rendelkezésre
9.	Minden egyes hajtómű teljesítménye
10.	Fékszárnyak helyzete vagy beállításuk a pilótafülkében
11.	Orrsegédszárnyak helyzete vagy beállításuk a pilótafülkében
12.	Sugárfék helyzete (csak sugárhajtású repülőgépeken)
13.	Földi spoiler (áramlásrontó) helyzete és/vagy féklap kiválasztás
14.	Külső levegőhőmérséklet vagy összes levegőhőmérséklet
15a.	Robotpilóta bekapcsolási állapota
15b.	Robotpilóta üzemmódjai, tolóerő-automata és afcs rendszerek bekapcsolási állapota és üzemmódjai
16.	Hosszirányú gyorsulás
17.	Oldalirányú gyorsulás
18.	Elsődleges kormányvezérlés – kormánylapok helyzete és/vagy pilóta beállításai (bólintás, dőlés, legyezőmozgás)
19.	Bólintási trim helyzete
20.	Rádió magasság
21.	Eltérés a sikló pályától
22.	Eltérés az irányástól
23.	Marker adó feletti áthaladás

Sz.	Paraméter
24.	Master warning figyelmeztetés
25.	NAV 1 és NAV 2 frekvencia kiválasztás
26.	DME 1 és DME 2 távolság
27.	Futómű berugózás kapcsoló helyzete
28.	Földmegközelítési rendszer
29.	Állásszög (támadási szög)
30.	Hidraulika, bármely rendszer (nyomás alacsony)
31.	Navigációs adatok (szélesség, hosszúság, földhöz viszonyított sebesség és széleltérítési szög)
32.	Futóműműködtető kar helyzete

Az OPS 1.770 1. függeléké

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: <ul style="list-style-type: none"> 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 engedélyezett üzemeltetési magasságáról 10 000 lábra 10 perc alatt és utána 20 percre 10 000 lábon.

3. megjegyzés: A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 10 000 lábra 10 perc alatt és utána 110 percre 10 000 lábon. Az OPS 1.780 a) pont 1. albekezdése által előírt oxigénmennyiség beszámítható a szükséges mennyiség kiszámításába.

4. megjegyzés: A megkövetelt legkisebb ellátás az oxigénnek egy egyenletes leereszkedési ütemhez szükséges mennyisége a repülőgép legnagyobb engedélyezett üzemeltetési magasságáról 15 000 lábra 10 perc alatt.

5. megjegyzés: A táblázat alkalmazásában »utasok« a ténylegesen szállított utasokat jelenti a csecsemőkkel együtt.

Az OPS 1.775 1. függeléke

Oxigén – Kiegészítő oxigén repülőgépekhez nem túlnyomásos kabinnal

1. táblázat

a)	b)
Ellátottak:	Időtartam és kabin barometrikus magasság
1. A pilótafülke üléseiben pilótafülkei szolgálatot teljesítő összes személy	A teljes repülési idő 10 000 láb feletti barometrikus magasságokon
2. Az összes szükséges légiutas-kísérő személyzet	A teljes repülési idő 10 000 láb feletti barometrikus magasságokon és bármely 30 percnél hosszabb idő 10 000 láb feletti, de legfeljebb 13 000 láb barometrikus magasságon.
3. Az utaslétszám 100 %-a (lásd megjegyzés)	A teljes repülési idő 13 000 láb feletti barometrikus magasságokon.
4. Az utaslétszám 10 %-a (lásd megjegyzés)	A 10 000 lábnál nagyobb, de legfeljebb 13 000 láb barometrikus magasságon eltöltött első 30 perc utáni teljes repülési idő

Megjegyzés: A táblázat alkalmazásában »utasok« a ténylegesen szállított utasokat jelenti a 2 éven aluli csecsemőkkel együtt.

L. RÉSZ

KOMMUNIKÁCIÓS ÉS NAVIGÁCIÓS BERENDEZÉSEK

OPS 1.845

Általános bevezetés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülést csak akkor kezdik meg, ha a jelen rész által megkövetelt kommunikációs és navigációs berendezéseket:
1. a rájuk vonatkozó követelményekkel összhangban jóváhagyták és beszerelték, ideértve a minimális teljesítményszintet és az üzemeltetési és légialkalmassági követelményeket;
 2. úgy szerelték be, hogy bármely egyes egység meghibásodása nem vonja maga után egy másik, kommunikációhoz vagy navigációhoz szükséges egység meghibásodását;
 3. a folytatott üzemeltetéshez működőképes állapotban van, kivéve ahogy az a MEL-ben (OPS 1.030 hivatkozása) elő van írva; és
 4. ha egy berendezést a hajózószemélyzet egy tagjának repülés közben szolgálati helyén kell használnia, az legyen szolgálati helyéről könnyen kezelhető. Ha egy példányt a hajózószemélyzet több tagjának kell használnia, azt úgy kell felszerelni, hogy valamennyi olyan szolgálati helyről könnyen kezelhető legyen, amelyről működtetni kell.
- b) A kommunikációs és navigációs berendezések minimális teljesítményszintjei az alkalmazandó Európai Műszaki Szabvány Utasítások (ETSO) Leírásaiban (CS-TSO) megadott vonatkozó Európai Műszaki Szabvány Utasításokban (ETSO) előírtak, kivéve, ha az üzemeltetési vagy légialkalmassági szabályok más teljesítményszinteket írnak elő. A OPS kiadásakor az ETSO-tól eltérő tervezési és teljesítmény-előírásoknak megfelelő kommunikációs és navigációs berendezések használatban vagy felszerelve maradhatnak, kivéve ha ez a rész további követelményeket ír elő. A már jóváhagyott kommunikációs és navigációs berendezéseknek nem kell megfelelniük a felülvizsgált ETSO-nak vagy egy, az ETSO-tól eltérő felülvizsgált előírásnak, kivéve, ha egy visszamenőleges hatályú követelmény van előírva.

OPS 1.850

Rádióberendezések

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha az fel van szerelve a folytatandó üzemeltetéshez szükséges rádióberendezéssel.

- b) Ahol ez a rész két független (különálló és teljes) rádiórendszert követel meg, mindegyik rendszer rendelkezzen egy független antennával azzal a kivétellel, hogy ahol merev tartójú nem huzalos vagy azzal egyenértékű megbízhatóságú antennát használnak, csak egy antenna szükséges.
- c) A fenti a) bekezdésnek megfelelő rádiókommunikációs berendezés biztosítson kommunikációt a 121,5 Mhz-es repülési vészfrekvencián is.

OPS 1.855

Hangcsatorna-választó pult

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet IFR szerint, ha fel van szerelve minden szükséges hajózási személyzeti tag által hozzáférhető hangcsatorna-választó pulttal.

OPS 1.860

Rádióberendezés VFR szerinti üzemeltetéshez látható referencia tereptárgyak alapján navigált útvonalon

Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet VFR szerint vizuális tereptárgyak szerint navigálható útvonalakon, ha fel van szerelve a következőket végző, normál üzemeltetési körülmények között szükséges 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.

OPS 1.865

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

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet IFR szerint, vagy VFR szerint olyan útvonalon, amely nem navigálható látható referencia tereptárgyak alapján, ha a repülőgép fel van szerelve rádiókommunikációs és SSR transzponder berendezéssel az üzemeltetés területének légiforgalmi irányító szolgálata követelményeivel összhangban.
- b) *Rádióberendezés.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a rádióberendezés legalább az alábbiakat tartalmazza:
 1. két, normál üzemeltetési körülmények között szükséges független rádiókommunikációs rendszer a földi állomással folytatott kommunikációra az útvonalkiterőket is magába foglaló bármely pontján; és
 2. SSR transzponder berendezés a megteendő útvonal követelményei szerint.
- c) *Navigációs berendezés.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a navigációs berendezés
 1. legalább a következőket tartalmazza:
 - i. egy VOR vételi rendszert, egy ADF rendszert, egy DME-t, azzal a kivétellel, hogy ADF rendszert nem kell felszerelni, ha a tervezett repülés egyik fázisában sem szükséges az ADF használata;
 - ii. egy ILS-t vagy MLS-t, ahol ILS vagy MLS szükséges a megközelítés navigálása céljára;
 - iii. egy marker adó vevő rendszert, ahol marker adó szükséges a megközelítés navigálása céljára;
 - iv. egy területi navigációs rendszert, ha területi navigáció szükséges a megtett útvonalhoz;
 - v. egy kiegészítő DME rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak a DME jelek szolgálnak; vagy
 - vi. egy kiegészítő VOR rendszert bármely olyan útvonalon, vagy az útvonal azon részein, ahol a navigáció alapjául csak a VOR jelek szolgálnak;
 - vii. egy 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. és/vagy 1.vii. albekezdéseiben előírt navigációs berendezéssel el nem látott repülőgépet, hogy fel van szerelve a megteendő útvonalra a Hatóság által engedélyezett alternatív felszereléssel. Az alternatív felszerelés megbízhatósága és pontossága tegye lehetővé a biztonságos navigációt a megtenni szándékozott útvonalon.
- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az IFR szerinti üzemeltetésre a repülőgépre felszerelt VHF kommunikációs berendezés, az ILS helymeghatározó és a VOR vevők olyan típusúak, amelyeket jóváhagytak, mint az FM védelmi teljesítmény szabványnak megfelelőeket.

OPS 1.866

Transzponder berendezés

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 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 üzemeltethet repülőgépet MNPS légtérben, ha fel vagy szerelve olyan navigációs berendezéssel, amely megfelel az ICAO 7030 dokumentumában regionális kiegészítő eljárások formájában előírt minimális navigációs teljesítménykövetelményeknek.
- b) A jelen bekezdés által megkövetelt navigációs berendezésnek láthatónak és használhatónak kell lennie mindegyik, szolgálati helyén ülő pilóta számára.
- c) MNPS légtérben folytatott korlátlan üzemeltetéshez a repülőgépet fel kell szerelni két független nagy hatótávolságú navigációs rendszerrel (LRNS).
- d) MNPS légtérben folytatott üzemeltetéshez a közzétett speciális útvonalakon a repülőgépet fel kell szerelni két független nagy hatótávolságú navigációs rendszerrel (LRNS), ha nincs másként előírva.

OPS 1.872

Berendezés csökkentett elkülönítési minimummal (RVSM) meghatározott légtérben

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az 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

REPÜLŐGÉPEK KARBANTARTÁSA

OPS 1.875

Általános

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet repülőgépet, ha a 145. résszel összhangban jóváhagyott/elfogadott szervezet tartja karban és engedélyezi használatbavételre, azzal a kivétellel, hogy a repülés előtti felülvizsgálatokat nem szükség szerűen 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 hajózoszemélyzet összetétele

(Lásd az OPS 1.940 1. és 2. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:
1. a hajózoszemélyzet összetétele és száma a kijelölt személyzeti szolgálati helyeken egyaránt megfeleljen a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvnek (AFM), és ne legyen kevesebb, mint amennyi minimumként abban elő van írva;
 2. a hajózoszemélyzethez tartozzanak további hajózoszemélyzeti tagok is, ha az üzemeltetés jellege megkívánja, és létszáma ne csökkenjen az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt szám alá;
 3. a hajózoszemélyzet 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 dolgozzon ki, hogy megakadályozza azt, hogy tapasztalatlan hajózoszemélyzeti tagok egymással legyenek beosztva;
 5. a hajózoszemélyzetből nevezzék ki parancsnokká az egyik, a hajózoszemélyzeti szakszolgálati engedélyeket meghatározó követelményekkel összhangban parancsnoki minősítéssel rendelkező pilótát, aki a repülés vezetésével másik megfelelően minősített pilótát bízhat meg; és
 6. ha az AFM előír külön Rendszerpult kezelőt, a hajózoszemélyzetnek legyen egy tagja, akinek fedélzeti mérnöki szakszolgálati engedélye van vagy megfelelően képzett hajózoszemélyzeti tag és elfogadható a Hatóság számára.
 7. amikor önálló vállalkozó és/vagy szabadúszó vagy részmunkaidőben dolgozó hajózoszemélyzeti 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 hajózoszemélyzet egy tagja repülhet a kereskedelmi célú légi szállításban, amely nem haladhatja meg az OPS 1.980-ban és az OPS 1.981-ben előírt értéket, beleértve azt, amikor szolgálatait egy másik üzemben tartó veszi igénybe. A személyzetnek az üzemben tartónál parancsnokként szolgálatot teljesítő tagjai végezzék el az üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát, mielőtt a felügyelet nélküli útvonalrepülést megkezdhenék, kivéve, ha a személyzet adott tagja előzőleg már elvégezte a Személyzeti erőforrás gazdálkodási alaptanfolyamot.
- b) *Minimális hajózoszemélyzet IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetés esetén.* IFR szerinti vagy éjszakai üzemeltetéshez az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy:
1. minden 9-nél nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú turbólégcsavaros és minden sugárhajtású repülőgépen a hajózoszemélyzet 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 hajózoszemélyzet 2 pilótából álljon.

JAR-OPS 1.943

Üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyama

- a) Ha a hajózoszemélyzet egy tagja nem végezte el előzőleg az üzemben tartó Személyzeti erőforrás gazdálkodási (Crew Resource Management, CRM) alaptanfolyamát (új alkalmazottak vagy meglévő személyzet), akkor az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózoszemélyzet ezen tagja végezzen el egy CRM alaptanfolyamot. Az új alkalmazottak az üzemben tartóhoz történő belépésüktől számított egy éven belül végezzék el az üzemben tartó CRM alaptanfolyamát.
- b) Ha a hajózoszemélyzet 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 hajózoszemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket) alapuló elméleti tanfolyamot.

- c) A CRM alaptanfolyamot legalább egy, a Hatóság részére elfogadható CRM oktatónak kell tartania, akinek speciális területeken szakértők segíthetnek.
- d) A CRM alaptanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban kell megtartani.

OPS 1.945

Típusátképzés és ellenőrzés

(Lásd az OPS 1.945 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó gondoskodik a következőkről:
1. A hajózószemélyzet tagjai végezzenek el egy, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket kielégítő Típusminősítési tanfolyamot, ha egy repülőgéptípusról másik típusra vagy osztályra helyezik át őket, amelyre új típus- vagy osztályminősítés szükséges.
 2. A hajózószemélyzet tagjai végezzenek el egy üzemben tartói típusátképzési tanfolyamot, mielőtt megkezdik a felügyelet nélküli útvonalrepülést:
 - i. ha egy olyan repülőgépre helyezik át őket, amelyre új típus- vagy osztályminősítés szükséges; vagy
 - ii. ha új üzemben tartóhoz kerülnek.
 3. A típusátképzést alkalmasan képzett személyzet tartsa az Üzemben Tartási Kézikönyvben foglalt részletes tanfolyami programmal összhangban. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a CRM elemeit a típusátképzésbe integráló személyzet megfelelően képzett legyen.
 4. Az üzemben tartói típusátképzés által szükséges oktatás mennyiségét a hajózószemélyzeti tag OPS 1.985-ben előírt tanfolyami nyilvántartásában szereplő korábbi tanfolyamainak figyelembevételével határozzák meg.
 5. A hajózószemélyzet tagjainak a típusátképzés előtt szükséges képzettségét és gyakorlatát az Üzemben Tartási Kézikönyvben írják elő.
 6. A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt az OPS 1.965 b) pontja által előírt ellenőrzésen és az OPS 1.965 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 üzemben tartói típusátképző tanfolyamot, ne vállaljon repülési feladatokat más típuson vagy osztályon, amíg a tanfolyamot el nem végezte vagy abba nem hagyta; és
 9. A CRM oktatás elemeit integrálják a típusátképzésbe.
- b) Repülőgéptípus vagy -osztály váltás esetén az OPS 1.965 b) pontja által előírt ellenőrzés kombinálható a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelmények szerinti típus- vagy osztályminősítési gyakorlati teszttel.
- c) Az üzemben tartói típusátképzési tanfolyam és a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadásához szükséges típus- vagy osztályminősítési tanfolyam kombinálhatók egymással.

OPS 1.950

Különbségek oktatása és szoktató képzés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja elvégezze a következőket:
1. különbségek oktatását, amely kiegészítő tudást és oktatást tesz szükségessé egy, a repülőgépnél 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. Szoktatót képzést *amely további tudás megszerzését teszi szükségessé, ha:*
 - i. ugyanazon típus vagy változat egy másik repülőgépet üzemelteti; vagy
 - ii. a jelenleg üzemeltetett típusokon vagy változatokon felszerelést és/vagy eljárásokat változtatnak.
- b) Az üzemben tartó írja elő az Üzemben Tartási Kézikönyvben, hogy mikor szükséges ilyen különbségek oktatása vagy szoktató képzés.

OPS 1.955

Kinevezés parancsnoknak

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a másodpilótából parancsnokká kinevezettek és a parancsnokként belépők:
 1. minimális gyakorlatát, amely a Hatóság számára elfogadható, előírják az Üzemben Tartási Kézikönyvben; és
 2. többtagú személyzettel folytatott üzemeltetés esetén a pilóta elvégezzen egy megfelelő parancsnoki tanfolyamot.
- b) A fenti a) pont 2. albekezdése által előírt parancsnoki tanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyvben le kell írni és az legalább a következőket tartalmazza:
 1. oktatást repülőgép-szimulátoron (STD) (beleértve az útvonal-orientált repülést) és/vagy repülő oktatást;
 2. parancsnoki üzemben tartói szakértelem ellenőrzést;
 3. a parancsnok felelősségeit;
 4. éles helyzetben történő oktatást parancsnokként felügyelet alatt. A repülőgéptípusra már minősített pilóták számára legalább 10 útvonalszakasz van előírva;
 5. az OPS 1.965 c) pontja által előírt parancsnoki útvonal ellenőrzés és az OPS 1.975-ben előírtak szerinti útvonal- és repülőter-ismeret minősítések 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 üzemeltethet parancsnokként olyan repülőgépet, amely a Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvben (AFM) egy pilótával történő üzemeltetésre jóváhagyott, ha biztosítottak a következő feltételek:
 - i. Látva repülési szabályok (VFR) szerinti üzemeltetéskor az indulási repülőterétől számított 50 tengeri mérföld sugarú körön kívüli utasszállító üzemeltetés esetén a pilóta rendelkezik legalább 500 óra összes repülési idővel repülőgépeken vagy érvényes műszeres minősítéssel; vagy
 - ii. egy többhajtóműves típust műszeres repülési szabályok (IFR) szerint üzemeltetve a pilóta rendelkezik legalább 700 óra összes repülési idővel repülőgépeken, amelyből 400 órát (a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyeket szabályozó követelményekkel összhangban) parancsnokló pilótaként, amelyből 100 órát IFR szerint és ebből 40 órát többhajtóműves repülőgépeken teljesített. A parancsnokló pilótaként teljesített 400 óra helyettesíthető másodpilótakénti üzemeltetéssel, két másodpilótaként teljesített órát egy parancsnokló pilótakénti órának véve, ha ezeket az órákat az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt többpilótás üzemeltetés során teljesítette.
 2. A fenti a) pont 1.ii. albekezdésének kiegészítéseképpen IFR szerint egyedüli pilótaként szolgálatot teljesítve kielégíti az OPS 1.940 2. függelékének követelményeit; és
 3. többpilótás üzemeltetéskor a fenti a) pont 1. albekezdésén túlmenően és mielőtt a pilóta parancsnokként teljesítene szolgálatot, elvégzi az OPS 1.955 a) pont 2. albekezdésében előírt parancsnoki tanfolyamot.

OPS 1.965

Időszakos oktatás és ellenőrzés

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

a) *Általános.* Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. A hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt időszakos oktatásban és ellenőrzésen, valamint hogy ez az oktatás és ellenőrzés arra a repülőgép-típusra vagy -változatra vonatkozzék, amelyen a hajózószemélyzet tagja szolgálatot teljesít.
2. Az időszakos oktatási és ellenőrzési programot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le és a Hatóság hagyja jóvá.
3. Az időszakos oktatást a következő személyzet folytassa:
 - i. földi és felfrissítő oktatást – alkalmasan képzett személyzet;
 - ii. repülőgépes/STD oktatást – Típusminősítő oktató (TRI), Osztályminősítő oktató (CRI) vagy az STD-tartalom esetén egy mesterséges eszközön repülést oktató (SFI), ha a TRI, CRI vagy SFI megfelel az üzemben tartó követelményeinek az OPS 1.965 1. függeléke a) pont 1.i.a) és b) bekezdéseiben foglalt témák oktatásához szükséges gyakorlatossági és tudáskövetelmények tekintetében;
 - iii. vészmentő és biztonsági berendezések oktatását – alkalmasan képzett személyzet; és
 - iv. személyzeti erőforrás gazdálkodást (CRM):
 - A) a CRM elemeinek integrálását az időszakos oktatás minden fázisába – az időszakos oktatást végző teljes személyzet. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatást tartó teljes személyzet megfelelően képzett legyen, hogy a CRM elemeit ebbe az oktatásba integrálni tudja;
 - B) CRM oktatási modult – legalább egy, a Hatóság számára elfogadható CRM oktató, akinek speciális területeken szakértők segíthetnek.
4. Az ellenőrzést a következő személyzet folytassa:
 - i. üzemeltetői szakértelem ellenőrzést – típusminősítő vizsgáztató (TRE), osztályminősítő vizsgáztató (CRE) vagy, ha az ellenőrzést STD-n végzik, egy TRE, CRE vagy egy mesterséges repülési vizsgáztató (SFE), akik a CRM elvek területén és a CFM képességek felmérésében képzettek;
 - ii. *útvonal*i ellenőrzéseket – az üzemben tartó által kinevezett és a Hatóság számára elfogadható, alkalmasan képzett parancsnokok;
 - iii. *vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzést* – alkalmasan képzett személyzet.

b) Üzemeltetői szakértelem ellenőrzés

1. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
 - i. a hajózószemélyzet minden tagja vegyen részt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésen, hogy demonstrálja szakértelmét a normál, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások végrehajtásában; és
 - ii. az ellenőrzést vizuális referencia nélkül végezzék, ha a hajózószemélyzet tagjának IFR szerint kell üzemeltetnie;
 - iii. a hajózószemélyzet minden tagja a normál hajózószemélyzeti létszám részeként vegyen részt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésen.
2. Az üzemben tartói szakértelem ellenőrzés érvénytartama 6 naptári hónap, plusz a kiadás hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző üzemben tartói szakértelem ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejárat dátumától 6 hónapig tart.

- c) *Útvonali ellenőrzés.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózőszemélyzet minden tagja részt vegyen egy útvonali ellenőrzésen a repülőgépen, hogy demonstrálja szakértelmét az Üzemben Tartási Kézikönyvben leírt normál útvonali üzemeltetésben. Az útvonali ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző útvonali ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárat dátumától számított 12 hónapig tart.
- d) *Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózőszemélyzet minden tagja vegyen részt oktatáson és ellenőrzésen minden fedélzeten szállított vészmentő és biztonsági berendezés elhelyezéséről és használatáról. A vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, és az előző ellenőrzés lejárat dátumától számított 12 hónapig tart.
- e) CRM. Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
1. A CRM elemeit integrálják az időszakos oktatás minden megfelelő fázisába, és;
 2. A 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 felfrissítő oktatás.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőszemélyzet minden tagja legalább minden 12 hónapban vegyen részt földi és felfrissítő oktatásban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárat előtti három hónapon belül tartják, a következő földi és felfrissítő oktatást a megelőző földi és felfrissítő oktatás lejárat utáni 12 naptári hónapon belül tartásuk meg.
- g) *Repülőgépes/STD oktatás.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózőszemélyzet minden tagja vegyen részt repülőgépes/STD oktatáson legalább minden 12 naptári hónapban. Ha az oktatást a 12 naptári hónapos időszak lejárat előtti három hónapon belül tartják, a következő repülőgépes oktatást a megelőző repülőgépes/STD oktatás lejárat utáni 12 naptári hónapon belül tartásuk meg.

OPS 1.968

Pilótaképesítés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez

(Lásd az OPS 1.968 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
1. A pilóta, aki bármelyik pilótaülésbe beosztható repülőgépet vezetni, vegyen részt megfelelő oktatásban és ellenőrzésben; és
 2. Az oktatási és ellenőrzési programot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le és legyen elfogadható a Hatóság számára.

OPS 1.970

A közelmúltban megszerzett gyakorlat

- a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
1. Egy pilótát csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen szolgálatra a minimális jóváhagyott személyzet tagjaként, repülőgépet vezető vagy repülőgépet nem vezető pilótának, ha három felszállást és három leszállást végrehajtott a legutóbbi 90 napban repülőgépet vezető pilótaként egy azonos típusú/osztályú repülőgépen vagy egy repülőgép-szimulátorban.
 2. Egy pilótát, aki nem rendelkezik érvényes műszeres minősítéssel, csak akkor jelöljenek ki egy repülőgépen parancsnoki szolgálatra, ha legalább egy éjszakai leszállást végrehajtott egy ugyanolyan típusú/osztályú repülőgépet vezető pilótaként vagy repülőgép-szimulátorban a megelőző 90 napban.

- b) Az a) pont fenti 1. és 2. albekezdéseiben előírt 90 napos időszakot legfeljebb 120 napra meg lehet hosszabbítani egy típusminősítő oktató vagy vizsgáztató felügyelete alatti repülés esetén. 120 napot meghaladó időszak esetén a közelmúltbeli gyakorlati követelményt oktató repüléssel vagy repülőgép-szimulátoron vagy a használandó repülőgéppel lehet teljesíteni.

OPS 1.975

Útvonal- és repülőtér-ismeret képzés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy mielőtt parancsnokká vagy olyan pilótává, akire a repülés vezetését bízták, kijelölnék, a pilóta tegyen szert kielégítő ismeretre a megteendő útvonalról és a repülőterekről (beleértve a kitérő repülőtereket), eszközökről és eljárásokról, amelyeket használni fog.
- b) Az útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés érvényessége 12 naptári hónap plusz a következők hátralévő része:
1. a minősítés hónapja; vagy
 2. az útvonalon vagy a repülőtérre teljesített legutolsó szolgálat hónapja.
- c) Az útvonal- és repülőtér-ismeret minősítést az adott útvonalon vagy repülőtérre teljesített szolgálatnak a fenti b) albekezdésben meghatározott érvényességi időtartamon belüli teljesítésével lehet újra érvényesíteni.
- d) Ha az útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés a legutolsó útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama meghosszabbodik az újraérvényesítéstől kezdődően az előző útvonal- és repülőtér-ismeret minősítés lejáratától számított 12 hónapra.

OPS 1.978

Felsőfokú minősítési program

- a) Az OPS 1.965 és az 1.970 érvényessége kiterjeszthető, ha a Hatóság jóváhagyott egy, az üzemben tartó által kidolgozott felsőfokú 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet tagja csak akkor teljesítsen szolgálatot egynél több típuson vagy változaton, ha kompetens erre.
- b) Egynél több típus vagy változat üzemben tartásának mérlegelése esetén az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgépek eltérései és/vagy hasonlóságai indokoltá tegyék ezt az üzemeltetést, figyelembe véve a következőket:
1. a technológia színvonalát;
 2. az üzemben tartási eljárásokat;
 3. a kezelési jellemzőket.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzet több típust vagy változatot üzemben tartó tagja teljesítse az N. részben leírt valamennyi követelményt minden típusra vagy változatra, kivéve ha a Hatóság jóváhagyta oktatás, ellenőrzés és közelmúltbeli gyakorlat beszámítását.
- d) Az üzemben tartó írjon elő a Hatóság által jóváhagyott megfelelő eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat egynél több típus vagy változat üzemeltetésére a következő területeken:
1. a hajózószemélyzet tagjának minimális gyakorlata;
 2. egy adott típuson vagy változaton szerzett minimális gyakorlat az oktatás és üzemeltetés megkezdése előtt másik típuson vagy változaton;
 3. az a folyamat, amelynek során a hajózószemélyzet egy típuson vagy változaton minősített tagját kiképzik és minősítik egy másik típuson vagy változaton;
 4. az összes alkalmazandó közelmúltbeli gyakorlati követelmény minden típusra vagy változatra.

OPS 1.981

Repülőgép és helikopter egyidejű üzemeltetése

- a) Ha a hajózószemélyzet egy tagja mind helikoptert, mind repülőgépet üzemeltet:
1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a helikopter- és a repülőgép-üzemeltetés mindegyike egy-egy típusra korlátozódjon.
 2. Az üzemben tartó írjon elő a Hatóság által jóváhagyott megfelelő eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat az Üzemben Tartási Kézikönyvben.

OPS 1.985

Oktatási okmányok

- a) Az üzemben tartó köteles a következőkre:
1. A hajózószemélyzet egy adott tagja által végzett valamennyi, az OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 és 1.975 által előírt oktatásról, ellenőrzésről és minősítésről nyilvántartást vezetni; és
 2. Kérés esetén elérhetővé tenni az összes típusátképzés, időszakos oktatás és az ellenőrzések rendelkezésre álló okmányait a hajózószemélyzet érintett tagja számára.

*Az OPS 1.940 1. függeléke***A hajózószemélyzet tagjainak repülés közbeni tehermentesítése**

- a) A hajózószemélyzet egy tagja mentesíthető repülés közbeni vezetési feladatai alól a hajózószemélyzet egy alkalmasan képzett másik tagja által.
- b) A parancsnok tehermentesítése
1. A parancsnok a repülés vezetését a következőkre bízhatja:
 - i. egy másik minősített parancsnokra; vagy
 - ii. csak FL 200 feletti üzemeltetés esetén az alábbi c) albekezdés szerint képzett pilótára.
- c) A parancsnokot tehermentesítő pilótára vonatkozó minimális követelmények:
1. érvényes kereskedelmi pilóta szakvizsgai engedély;
 2. az OPS 1.945-ben előírt típusátképző oktatás és ellenőrzés (beleértve a típusminősítési oktatást);
 3. az OPS 1.965 és OPS 1.968 által előírt valamennyi időszakos oktatás és ellenőrzés; és
 4. az OPS 1.975-ben előírtnak megfelelő útvonalismeret minősítés.
- d) A másodpilóta tehermentesítése
1. A másodpilótát tehermentesíthetik a következők:
 - i. egy másik megfelelően képzett pilóta; vagy
 - ii. egy utazórepülés során tehermentesítő másodpilóta, aki az alábbi e) albekezdésben leírt képzettséggel rendelkezik.
- e) Minimumkövetelmények az utazórepülés során tehermentesítő másodpilótával szemben
1. érvényes kereskedelmi pilóta szakvizsgai engedély műszeres minősítéssel;
 2. az OPS 1.945-ben előírt típusátképző oktatás és ellenőrzés, beleértve a típusminősítési oktatást, kivéve a felszállási és leszállási oktatási követelményt;
 3. az OPS 1.965 által előírt valamennyi időszakos oktatás és ellenőrzés, kivéve a felszállási és leszállási oktatási követelményt; és
 4. csak FL 200 magasságon és felette teljesítheti a másodpilótai feladatokat.
 5. Az OPS 1.970-ben előírt közelmúltbeli gyakorlat nem szükséges. A pilóta azonban hajtson végre repülőgép-szimulátoros rövid távú gyakorlást és felfrissítő készségoktatást 90 napnál nem hosszabb időszakonként. Ezt a felfrissítő oktatást lehet kombinálni az OPS 1.965 által előírt oktatással.

- f) *A rendszerpult-kezelő tehermentesítése.* A rendszerpult-kezelő repülés közben a személyzet fedélzeti mérnöki szakszolgálati engedéllyel rendelkező vagy a hajózószemélyzetnek a Hatóság által elfogadott képesítéssel rendelkező tagja által tehermentesíthető.

Az OPS 1.940 2. függeléke

Egy pilótás üzemeltetés IFR szerint vagy éjszaka

- a) Az OPS 1.940 b) pontjának 2. bekezdésében hivatkozott repülőgépek egy pilótával IFR szerint vagy éjszaka akkor üzemeltethetők, ha teljesítik a következő követelményeket:
1. Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvben szerepeltessen egy pilóta típusátképzési és időszakos oktatási programot, amely tartalmazza az egypilótás üzemeltetés többletkövetelményeit;
 2. A pilótafülke eljárásainak tartalmazniuk kell különösen a következőket:
 - i. hajtóművek vezérlése és vészhelyzetek kezelése;
 - ii. normál, rendkívüli és vészhelyzeti ellenőrző listák használata;
 - iii. ATC-kommunikáció;
 - iv. indulási és megközelítési eljárások;
 - v. robotpilóta kezelése; és
 - vi. egyszerűsített repülési dokumentáció használata;
 3. Az OPS 1.965-ben előírt időszakos ellenőrzéseket az egyedüli pilóta szerepében az üzemeltetésre jellemző 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 repült; és
 5. Az egypilótás üzemeltetésben IFR szerint vagy éjszaka szolgálatot teljesítő pilóta minimális közelmúltbeli gyakorlata 5 IFR szerinti repülés legyen, ebből 3 műszeres megközelítés a megelőző 90 napban az adott 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/repülőgép-szimulátoros oktatás és ellenőrzés; és
 4. útvonalrepülés felügyelet mellett és útvonal ellenőrzés.
- b) A típusátképzési tanfolyamot a fenti a) bekezdésben feltüntetett sorrendben kell lebonyolítani.
- c) Egy Nulla repült idős 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 üzemben tartói típusátképzési tanfolyamot, az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fenti a) albekezdésen kívül a hajózószemélyzet adott tagja általános elsősegélynyújtási, és ha érintett benne, vízre történő kényszerleszállási tanfolyamot is végezzen a berendezések vízre történő használatával.

Az OPS 1.965 1. függeléke

Időszakos oktatás és ellenőrzés – Pilóták

- a) *Időszakos oktatás* – Az időszakos oktatás tartalmazza a következőket:
1. földi és felfrissítő oktatást;
 - i. A földi és felfrissítő oktatás terjedjen ki a következőkre:
 - A) a repülőgép rendszerei;
 - B) üzemeltetési eljárások és követelmények, beleértve a földi jégtelenítést és jegesedésgátlást és a pilóta munkaképességét; és
 - C) baleset, esemény- és esetáttekintést.
 - ii. A földi és felfrissítő oktatás tudásellenőrzését kérdőívvel vagy más alkalmas módon kell elvégezni.
 2. *Repülőgépes/STD oktatás*;
 - i. A repülőgépes/STD oktatást úgy kell kialakítani, hogy a repülőgépen a megelőző 3 éves időszakban előfordult összes rendszermeghibásodást és a kapcsolódó eljárásokat érintse.
 - ii. Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképességét szimulálni kell.
 - iii. A repülőgépes/STD oktatás kombinálható az üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel.
 3. *Vészmentő és biztonsági berendezés oktatás*;
 - i. A vészmentő és biztonsági berendezés oktatás kombinálható a vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzéssel és repülőgépen vagy alkalmas alternatív oktatóberendezésen történjen.
 - ii. A vészmentő és biztonsági berendezés oktatás minden évben terjedjen ki a következőkre:
 - A) a mentőmellény tényleges felvétele, ahol fel van szerelve;
 - B) a légzésvédő felszerelés tényleges felvétele, ahol fel van szerelve;
 - C) a tűzoltókészülékek tényleges kezelése;
 - D) oktatás az összes, a repülőgépen szállított vészmentő és biztonsági berendezés elhelyezéséről és használatáról;
 - E) az összes fajta kijárat elhelyezkedése és használata; és
 - F) biztonsági eljárások.
 - iii. minden három évben az oktatási program terjedjen ki a következőkre:
 - A) minden fajta kijárat tényleges működtetése;
 - B) a csúszda használatának bemutatása, ahol fel van szerelve;
 - C) tűz tényleges eloltása a repülőgépen szállított jellemző berendezés használatával egy tényleges vagy szimulált tűzön, kivéve, hogy a halonos oltók esetén a Hatóság számára elfogadható alternatív módszer használható;
 - D) a füst hatása egy zárt térben és az összes vonatkozó felszerelés használata szimuláltan füsttel telített környezetben;
 - E) pirotechnikai (valódi vagy szimulált) eszközök tényleges alkalmazása, ahol fel vannak szerelve; és
 - F) a mentőtutajok használatának bemutatása, ahol fel vannak szerelve.
 4. *Személyzeti erőforrás gazdálkodás oktatása*
 - i. A CRM elemeit integrálni kell a felfrissítő oktatás minden megfelelő fázisába; és
 - ii. Olyan külön CRM-modul oktatást kell kialakítani, amely a CRM minden alább felsorolt fő témájára kiterjed egy legfeljebb 3 éves időszak folyamán:
 - A) emberi hiba és megbízhatóság, hibalánc, hibamegelőzés és -feltárás;
 - B) a cég biztonsági kultúrája, SOP-k, szervezeti tényezők;
 - C) stressz, stresszkezelés, fáradtság és élnkség;

- D) információgyűjtés és -feldolgozás, helyzetfelismerés, terhelésvezérlés;
 - E) döntéshozatal;
 - F) kommunikáció és koordináció a pilótafülkében és azon kívül;
 - G) vezetés és csoportviselkedés, együttműködés;
 - H) automatizálás és automatizálás alkalmazásának filozófiája (ha értelmezhető az adott típusra);
 - I) típusokkal kapcsolatos specifikus különbségek;
 - J) esettanulmányok;
 - K) külön figyelmet érdemlő további területek, ahogy a balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program azonosítja őket (Lásd az OPS 1.037-et).
- b) Időszakos ellenőrzés. Az időszakos ellenőrzés terjedjen ki a következőkre:
1. Üzemben tartói szakértelem ellenőrzés;
 - i. Ahol értelmezhető, az üzemben tartói szakértelem ellenőrzés terjedjen ki a következő manőverekre:
 - A) megszakított felszállás, ha rendelkezésre áll egy repülőgép-szimulátor, egyébként csak talajérintéses gyakorlatok;
 - B) felszállás hajtómű-meghibásodás esetén V1 és V2 között vagy olyan korán, ahogy azt a biztonsági megfontolások lehetővé teszik;
 - C) precíziós műszeres megközelítés minimumokon, többhajtóműves repülőgépek esetén egy üzemképtelen hajtóművel;
 - D) nem precíziós megközelítés minimumokon;
 - E) megszakított megközelítés műszerekkel a minimumokról, többhajtóműves repülőgép esetén egy üzemképtelen hajtóművel; és
 - F) leszállás egy üzemképtelen hajtóművel. Egyhajtóműves repülőgépeken egy kényszerleszállás szükséges.
 - ii. Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.
 - iii. A fenti i. A–F. albekezdésekben előírt ellenőrzések mellett minden 12 hónapban teljesíteni kell a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyek kiadására vonatkozó követelményeket, ezek kombinálhatóak az üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel.
 - iv. Csak VFR szerint üzemeltető pilóták esetén a fenti i. C–E. albekezdésekben előírt ellenőrzések elhagyhatóak, kivéve egy megközelítést és áttartolást egy többhajtóműves repülőgépen egy üzemképtelen hajtóművel.
 - v. Az üzemeltetői szakértelem ellenőrzéseket egy típusminősítő vizsgáztatónak kell végeznie.
 2. *Vészmentő és biztonsági berendezés ellenőrzés.* Azokat a témákat kell ellenőrizni, amelyeket oktattak a fenti a) pont 3. albekezdésével összhangban.
 3. Útvonal-ellenőrzések
 - i. Az útvonali ellenőrzéseken állapítsák meg a hajózó személyzet kielégítő üzemeltetés képességét a teljes útvonalon, beleértve a repülés előtti és repülés utáni eljárásokat és a rendelkezésre álló felszerelés használatát, az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt módon.
 - ii. A hajózószemélyzet Személyzeti erőforrás gazdálkodási CRM készségeit a Hatóság számára elfogadható és az Üzemben Tartási Kézikönyvben közzétett módszertannal összhangban kell ellenőrizni. Az ilyen kiértékelés célja:
 - A) Visszajelzés a személyzetnek egyénileg és kollektíve és a továbbképzési igény azonosítása; és
 - B) felhasználás a CRM oktatási rendszer javítására.
 - iii. Ha pilótákat repülőgépet vezető és repülőgépet nem vezető feladatokra jelölnek ki, mindkét funkcióban ellenőrzésen kell átmenniük.

- iv. Az útvonal-ellenőrzéseket repülőgépen kell végezni.
- v. Az útvonal-ellenőrzéseket az üzemben tartó által kijelölt és a Hatóság számára elfogadható parancsnokoknak kell végezni. Az útvonal-ellenőrzést végző személynek, aki az OPS 1.965 a) pont 4.ii. albekezdésében van leírva, képzettnek kell lennie a CRM elvek és a CRM képességek felmérésének területén és a megfigyelői ülésben foglaljon helyet, ha fel van szerelve. Hosszútávú járatok esetén, ahol többlet üzemeltető hajózárszemélyzetet visznek, ez a személy elláthatja az utazórepülés során tehermentesítő pilóta feladatát, és nem foglalhatja el egyik pilótaülést sem a felszállás, indulás, kezdeti emelkedés, süllyedés, megközelítés és leszállás folyamán. Az általa végzett CRM kiértékelést kizárólag a kezdeti eligazítás, légiutas-kísérő eligazítás, pilótafülkei eligazítás és azon fázisok során végzett megfigyeléseire alapozza, amelyek során a megfigyelői ülést foglalta el.

Az OPS 1.965 2. függeléke

Felfrissítő oktatás és ellenőrzés – Rendszerpanel-kezelők

- a) A rendszerpanel-kezelők felfrissítő oktatása feleljen meg a pilótákra vonatkozó követelményeknek és minden külön feladatuknak, elhagyva azokat a témákat, amelyek nem vonatkoznak a rendszerpanel-kezelőkre.
- b) A rendszerpanel-kezelők felfrissítő oktatása, ahol lehetséges, a pilóta felfrissítő oktatásával és ellenőrzésével párhuzamosan történjen.
- c) Az üzemben tartó által kijelölt és a Hatóság számára elfogadható parancsnok vagy egy rendszerpanel-kezelői típusminősítő oktató végezzen útvonali ellenőrzést.

Az OPS 1.968 1. függeléke

Pilótaképesítés bármely pilótaülésből történő repülőgép-vezetéshez

- a) Azon parancsnokok, akiknek a feladata szükségessé teszi azt is, hogy a jobboldali ülésben teljesítsenek szolgálatot és a másodpilóta feladatait végezzék vagy azok a parancsnokok, akiknek oktatási vagy vizsgáztatási feladatokat kell ellátniuk a jobboldali ülésben, az OPS 1.965 b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem ellenőrzéssel párhuzamosan vegyenek részt az Üzemben Tartói Kézikönyvben előírt kiegészítő oktatásban és ellenőrzésben. Ez a kiegészítő oktatás terjedjen ki legalább a következőkre:
1. egy hajtómű meghibásodása felszállás közben;
 2. egy megközelítés és ártartolás egy üzemképtelen hajtóművel; és
 3. leszállás egy üzemképtelen hajtóművel.
- b) Ha egy repülőgépen leállított hajtóműves manővereket hajtanak végre, a hajtómű üzemképtelenségét szimulálni kell.
- c) A jobboldali ülésben történő üzemeltetés teljesítésekor az OPS által a baloldali ülésben teljesített üzemeltetésre megkövetelt ellenőrzések szintén legyenek érvényesek és naprakészek.
- d) A parancsnokot tehermentesítő pilóta az OPS 1.965 b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésekkel párhuzamosan bizonyítsa gyakorlottságát azon gyakorlatok és eljárások területén, amelyek normál esetben nem lennének a tehermentesítő pilóta feladatai. Ha a baloldali és jobboldali ülések közötti különbségek nem jelentősek (például robotpilóta használata miatt), akkor a gyakorlat bármely ülésben végrehajtható.
- e) A baloldali ülésben helyet foglaló pilóta, aki nem parancsnok, az OPS 1.965 b) pontjában előírt üzemben tartói szakértelem ellenőrzésekkel párhuzamosan bizonyítsa gyakorlottságát azon gyakorlatok és eljárások területén, amelyek egyébként a repülőgépet nem vezető pilótaként szolgáló parancsnok feladatai lennének. Ha a baloldali és jobboldali ülések közötti különbségek nem jelentősek (például robotpilóta használata miatt), akkor a gyakorlat bármely ülésben végrehajtható.

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 repülőgépműködtető 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 turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat; vagy
 - iii. egy turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy dugattyús motorú repülőgéptípus vagy -változat; vagy
 - vi. egy turbólégcsavaros repülőgéptípus vagy -változat és egy bizonyos osztályon belüli bármilyen repülőgép.
 2. az OPS 1.965-öt minden üzemeltetett típusra vagy változatra, kivéve, ha az üzemben tartó bemutatott a Hatóság számára elfogadható speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat.
- b) Amennyiben a hajózószemélyzet egy tagja egynél több repülőgépműködtető típusot vagy változatot üzemeltet, egy vagy több, a hajózószemélyzet engedélyezésében meghatározott (típus – többpilótás) szakszolgálati engedély jóváhagyással, az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
1. az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt minimális hajózószemélyzet létszám azonos legyen mindegyik üzemeltetendő repülőgépműködtető típus vagy változat esetén;
 2. a hajózószemélyzet tagja nem üzemeltethet kettőnél több típust vagy változatot azon repülőgépműködtetőkből, amelyekhez külön szakszolgálati engedély jóváhagyás szükséges; és
 3. egy repülési szolgálati perióduson belül csak egy szakszolgálati engedély jóváhagyásban foglalt repülőgépműködtető üzemeltethető, kivéve, ha az üzemben tartó kidolgozta az eljárásokat annak biztosítására, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a felkészüléshez.
- Megjegyzés: Ha egynél több szakszolgálati engedély jóváhagyás érintett, lásd az alábbi c) és d) albekezdéseket.
- c) Ha a hajózószemélyzet tagja egynél több, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben felsorolt (típus – egypilótás és típus – többpilótás) repülőgépműködtető típusot vagy -változatot üzemeltet, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyás alapján, az üzemben tartó tartsa be a következőket:
1. a fenti b) bekezdés 1., 2. és 3. albekezdéseit;
 2. az alábbi d) albekezdést.
- d) Ha a hajózószemélyzet tagja egynél több, a hajózószemélyzeti szakszolgálati engedélyezési rendben felsorolt (típus – egypilótás és típus – többpilótás) repülőgépműködtető típusot vagy -változatot üzemeltet, de nem egy szakszolgálati engedély jóváhagyás alapján, az üzemben tartó tartsa be a következőket:
1. a fenti b) bekezdés 1., 2. és 3. albekezdéseit;
 2. mielőtt a 2 szakszolgálati engedély jogosultságait igénybe vennék:
 - i. a hajózószemélyzet tagjai végezzenek el két egymást követő üzemben tartói szakértelem ellenőrzést és rendelkezzenek 500 órával a vonatkozó személyzeti pozícióban ugyanazon üzemben tartó kereskedelmi célú légiszállítási üzemeltetésének keretében;
 - ii. Ha egy pilóta rendelkezik gyakorlattal egy üzemben tartónál és 2 szakszolgálati engedély jogosultságait veszi igénybe, és utána ugyanazon üzemben tartónál ezen típusok egyikére parancsnokká léptetik elő, a parancsnokkénti minimális gyakorlat 6 hónap és 300 óra, és a pilóta végezzen el 2 egymást követő üzemeltetői szakértelem ellenőrzést, mielőtt ismét jogosulttá válik a 2 szakszolgálati engedély kiváltságainak igénybevételére.
 3. Egy másik típuson vagy változaton történő oktatás és üzemeltetés megkezdése előtt a hajózószemélyzet tagja teljesítsen 3 hónap és 150 óra repülést az alaptípuson, és ebben legyen legalább egy szakértelem-ellenőrzés.
 4. Az új típuson az első útvonali ellenőrzés elvégzése után 50 órányi repülést és 20 szektort kell teljesíteni kizárólag az új típusminősítésnek megfelelő repülőgépműködtetőken.

5. Az OPS 1.970-et minden üzemeltetett típusra, kivéve, ha a Hatóság a lenti 7. albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyezett.
 6. Az időszakot, amelyen belül az útvonalrepülési gyakorlatot meg kell szerezni, az Üzemben Tartási Kézikönyvben kell előírni.
 7. Ahol az oktatási és ellenőrzési és közelmúltbeli tapasztalati követelmények csökkentése érdekében más repülőgépről beszámítást kérnek, az üzemben tartó mutassa be a Hatóságnak, hogy mely témákat nem kell megismételni az egyes típusokon és változatokon a hasonlóságok miatt
 - i. Az OPS 1.965 b) pontja minden évben két üzemeltetői szakértelem ellenőrzést követel meg. Ha a fenti 7. albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyeztek, hogy a szakértelem ellenőrzés két típus között egymást helyettesítheti, mindegyik üzemeltetői szakértelem ellenőrzés érvényesíti a másik típus üzemeltetői szakértelem ellenőrzését. Ha a szakszolgálati engedélyezési szakértelem ellenőrzések közötti időszak nem haladja meg az egyes típusokra a hajózószemélyzet engedélyezésében előírtat, a hajózószemélyzet engedélyezésének vonatkozó követelményei teljesülnek. Ezen túlmenően az Üzemben Tartási Kézikönyvben vonatkozó és jóváhagyott felfrissítő oktatást kell előírni.
 - ii. Az OPS 1.965 c) pontja évente egy útvonali ellenőrzést követel meg. Ha a fenti 7. albekezdéssel összhangban beszámítást engedélyeztek, hogy az útvonali ellenőrzés két típus között egymást helyettesítheti, mindegyik útvonali ellenőrzés újraérvényesíti a másik típus útvonali ellenőrzését.
 - iii. Az éves vészmentő és biztonsági berendezés oktatás terjedjen ki mindegyik típus követelményeire.
 8. Az OPS 1.965-öt minden üzemeltetett típusra vagy változatra, kivéve, ha a Hatóság beszámítást engedélyezett a fenti 7. albekezdéssel összhangban.
- e) Ha a hajózószemélyzet egy tagja repülőgéptípusok vagy változatok kombinációit üzemelteti a hajózószemélyzet engedélyezésében meghatározottak szerint (osztály – egypilótás és osztály – többpilótás), az üzemben tartó mutassa be, hogy speciális eljárásokat és/vagy üzemeltetési korlátozásokat hagytak jóvá az OPS 1.980 d) pontjával összhangban.

O. RÉSZ

LÉGIUTAS-KÍSÉRŐ-SZEMÉLYZET

OPS 1.988

Alkalmazhatóság

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden tagja megfeleljen a jelen rész követelményeinek és a légiutas-kísérő-személyzetre érvényes minden más biztonsági követelménynek.

A jelen rendelet alkalmazásában a »légiutas-kísérő-személyzet tagja« a személyzet bármely olyan tagja, aki nem a hajózó-személyzet tagja, és aki az utasok biztonsága érdekében az üzemben tartó vagy a parancsnok által rábízott feladatot lát el a repülőgép utasterében.

OPS 1.989

Azonosítás

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden tagja az üzemben tartó légiutas-kísérői egyenruháját viselje és az utasok számára légiutas-kísérőként világosan azonosítható legyen.
- b) A további személyzet, mint az egészségügyi, biztonsági személyzet, gyermekfelvigyázók, kísérők, szórakoztató személyzet, tolmácsok, akik az utasterben végeznek feladatokat, nem viselhetnek olyan egyenruhát, amely az utasok számára a légiutas-kísérő-személyzet tagjaként teszi őket azonosíthatóvá, hacsak meg nem felelnek a jelen rész követelményeinek és a jelen rendelet minden más alkalmazandó követelményének.

OPS 1.990

A légiutas-kísérő-személyzet létszáma és összetétele

- a) Az üzemben tartó csak akkor üzemeltethet 19 megengedett legnagyobb számú utasférőhely feletti repülőgépet egy vagy több utas szállítása során, ha a személyzetből legalább egy tag a légiutas-kísérő-személyzethez tartozik az utasok biztonságának érdekében az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt feladatok végrehajtására.
- b) A fenti a) albekezdés betartása során az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet létszáma legalább az alábbiak közül a nagyobbik legyen:
1. egy fő légiutas-kísérő-személyzet minden, a repülőgép azonos fedélzetén beállított 50 vagy annál kevesebb utasférőhelyre; vagy
 2. azon számú légiutas-kísérő-személyzet, akik a repülőgép utasterében a megfelelő vészkiürítési bemutatón részt vettek, vagy akiknek a megfelelő elemzésben részt kellett volna venniük, kivéve azt az esetet, ha a legnagyobb engedélyezett utasférőhely-kialakítás legalább 50-nel kevesebb, mint a bemutatón kiszállított személyek száma; ebben az esetben a légiutas-kísérő-személyzet létszáma 1 fővel csökkenthető minden 50. ülés után, amellyel a legnagyobb engedélyezett beállított utasférőhelyek száma kisebb a tanúsításon szereplő maximális befogadóképességnél.
- c) A Hatóság kivételes körülmények között megkövetelheti, hogy az üzemben tartó a személyzet tagjai közé további légiutas-kísérő-személyzetet vegyen fel.
- d) Előre nem látott körülmények között a légiutas-kísérő-személyzet szükséges legkisebb létszáma csökkenthető, ha:
1. az utasok számát az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt eljárásoknak megfelelően csökkentették; és
 2. a repülés befejezését követően jelentést tesznek a Hatóságnak.
- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ha a légiutas-kísérő-személyzet egyes tagjai önálló vállalkozó és/vagy szabadúszó vagy részmunkaidős alapon dolgoznak, az O. rész követelményeit betartsák. Ebben a tekintetben különös figyelmet kell fordítani a repülőgéptípusok vagy változatok számára, amelyen a légiutas-kísérő-személyzet egy tagja repülhet kereskedelmi célú légit közlekedés céljából; ez a szám nem haladhatja meg az OPS 1.1030 pontban előírt követelményeket, ideértve azt is, amikor a légiutas-kísérő szolgáltatásait egy másik üzemben tartó veszi igénybe.

OPS 1.995

Minimális követelmények

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden tagja:

- a) Legalább 18 éves legyen.
- b) Rendszeresen megfeleljen a Hatóság által megkövetelt orvosi vizsgálaton vagy értékelésen, amelyen ellenőrzik egészségügyi alkalmasságát feladatai ellátására.
- c) Sikeresen elvégezze az OPS 1.1005 pontnak megfelelő alapképzést és rendelkezze bizonyítvánnyal a biztonsági oktatásról.
- d) Elvégezze a megfelelő típusátképzés és/vagy típuskülönbségek oktatása tanfolyamot, amely legalább az OPS 1.1010 pontban felsorolt tárgyakat magában foglalta.
- e) Részt vegyen az OPS 1.1015 előírásainak megfelelő időszakos oktatásokon.
- f) Képes legyen feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni.

OPS 1.1000

Légiutas-kísérő-személyzet vezetője

- a) Az üzemben tartó köteles kinevezni a légiutas-kísérő-személyzet vezetőjét, ha a légiutas-kísérő-személyzet egynél több főből áll. Olyan üzemeltetés esetén, ahol a légiutas-kísérő-személyzet egynél több tagját jelölik ki, de csak egy tag szükséges, az üzemben tartó jelölje ki a légiutas-kísérő-személyzet egy tagját, aki felelős a parancsnok felé.
- b) A légiutas-kísérő-személyzet vezetője felelős a parancsnok felé az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott normál és vészhelyzeti eljárások elvégzéséért és irányításáért. Turbulencia fellépése esetén, ha a hajózószemélyzet nem ad utasítást, a légiutas-kísérő-személyzet vezetője jogosult megszakítani a nem a biztonsággal kapcsolatos feladatok elvégzését és értesíteni a hajózószemélyzetet az érzékelt turbulencia mértékéről és a biztonsági övek bekapcsolására figyelmeztető jelzés bekapcsolásának szükségességéről. Ezután a légiutas-kísérő-személyzet tegeye biztonságossá az utas-teret és a többi érintett területet.
- c) Ahol az OPS 1.990 pontja szükségessé teszi, hogy egynél több tagú légiutas-kísérő-személyzet legyen jelen, az üzemben tartó csak akkor nevezhet ki egy személyt a légiutas-kísérő-személyzet vezetőjének, ha az a személy legalább egyéves gyakorlattal rendelkezik egy üzemben tartó légiutas-kísérő-személyzetének tagjaként, és elvégzett egy megfelelő tanfolyamot, amely legalább a következőket tartalmazta:
1. repülés előtti eligazítás:
 - i. csapatmunka;
 - ii. légiutas-kísérő-személyzet elhelyezkedése és feladatainak elosztása;
 - iii. az adott járat ismerete, beleértve a repülőgéptípust és felszerelést, az üzemeltetés területét és típusát és az utasok fajtáit, különös tekintettel a fogyatékkal élőkre, gyermekekre és hordágyon szállított utasokra, és
 2. együttműködés a személyzetben belül:
 - i. fegyelem, felelőségek és hierarchia;
 - ii. a koordináció és kommunikáció fontossága;
 - iii. a pilóta munkaképtelensége, és
 3. az üzemben tartó követelményeinek és a jogszabályi követelményeknek az áttekintése:
 - i. utasbiztonsági eligazítás, biztonsági útmutatók;
 - ii. folyosók biztosítása;
 - iii. kézipoggyász elhelyezése;
 - iv. elektronikus berendezések;
 - v. utasokkal a fedélzeten történő üzemanyagfeltöltés eljárásai;
 - vi. turbulenciák;
 - vii. dokumentálás, és
 4. emberi tényezők és személyzeti erőforrás gazdálkodás, és
 5. balesetek és események jelentése, és
 6. repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozások és pihenési követelmények.
- d) Az üzemben tartó dolgozzon ki eljárásokat a légiutas-kísérő-személyzet második legalkalmasabb tagjának kiválasztására, hogy ez a személy léphessen a légiutas-kísérő-személyzet vezetőjének helyére abban az esetben, ha a légiutas-kísérő-személyzet vezetője képtelenné válik feladatai ellátására. Ezen eljárásoknak a Hatóság számára elfogadhatónak kell lenniük, és figyelembe kell venniük a légiutas-kísérő-személyzet tagjainak gyakorlatát a feladatok ellátásában.
- e) CRM oktatás: Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke 1. táblázatának a) oszlopát integrálják az oktatásba és az f), légiutas-kísérő-személyzet vezetői tanfolyam oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják.

OPS 1.1002

Üzemeltetés egytagú légiutas-kísérő-személlyel

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden újonnan belépő tagja, akinek nincs összehasonlítható előzetes gyakorlata, elvégezze a következőket, mielőtt egyedül látna el légiutas-kísérői feladatokat:
1. Az OPS 1.1005 és OPS 1.1010 pontjai által megkövetelten túlmenő oktatás fektessen különös hangsúlyt a következőkre, hogy alkalmazkodjon az egyfős légiutas-kísérő-személyzet munkájához:
 - i. felelősség a parancsnok felé az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt utastérbiztonsági és vészhelyzeti eljárás(ok) elvégzéséért;
 - ii. a hajózszeméllyel 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 légiutas-kísérő-személyzeti feladatok egyedül történő ellátására, az üzemben tartó bizonyosodjon meg, hogy ez a személy képes feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben meghatározott eljárásoknak megfelelően ellátni. A légiutas-kísérői feladatok egyedüli ellátására való alkalmasság kritériumait a légiutas-kísérők kiválasztásának, toborzásának, oktatásának és teljesítményértékelésének kritériumai között tárgyalni kell.

OPS 1.1005

Biztonsági alapképzés

(Lásd az OPS 1.1005 pont 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden tagja sikeresen elvégezze a legalább az OPS 1.1005 1. mellékletében felsorolt tárgyakat magában foglaló biztonsági alapképzést, mielőtt típusát-képzés tanfolyamon venne részt.
- b) A tanfolyamokat a Hatóság döntése szerint és jóváhagyásával megrendezi:
- vagy
1. az üzemben tartó
 - közvetlenül, vagy
 - közvetve, az üzemben tartó nevében egy oktató szervezet;
 - vagy
 2. egy engedéllyel rendelkező oktató szervezet.
- c) Az alapképzések programjának és felépítésének összhangban kell lennie a vonatkozó követelményekkel, és a Hatóság előzetes jóváhagyásával kell rendelkeznie.
- d) A Hatóság döntése szerint a Hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet a légiutas-kísérő-személyzet tagjának bizonyítványt ad ki a biztonsági tanfolyamról, miután elvégezte a biztonsági alapképzést és sikeresen átment az OPS 1.1025-ben említett ellenőrzésen.
- e) Ahol a Hatóság felhatalmazza az üzemben tartót vagy az engedéllyel rendelkező oktatási szervezetet, hogy a biztonsági tanfolyamról bizonyítványt adjon a légiutas-kísérő-személyzet tagjának, ennek a bizonyítványnak világosan említenie kell a Hatóság jóváhagyását.

OPS 1.1010

Típusátképzés és a különbségek oktatása

(Lásd az OPS 1.1010 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden tagja elvégezzen egy megfelelő típusátképzés és különbségek oktatása tanfolyamot a vonatkozó szabályoknak megfelelően és legalább az OPS 1.1010 1. függelékében felsorolt témákban. A tanfolyamot az Üzemben Tartási Kézikönyv írja le. A tanfolyam programját és felépítését a Hatóságnak előzetesen jóvá kell hagynia.
1. *Típusátképzés tanfolyam:* A típusátképzés tanfolyamot el kell végezni, mielőtt:
 - i. egy személyt először légiutas-kísérő-személyzet tagjának jelöl ki az üzemben tartó; vagy
 - ii. a személyt más repülőgéptípusra rendelik szolgálatra; és
 2. *Különbségek oktatása tanfolyam:* Különbségek oktatása tanfolyamot kell elvégeznie a személynek, mielőtt szolgálatba áll:
 - i. egy, a jelenleg repült repülőgéptípus egy változatán; vagy
 - ii. eltérő biztonsági felszereléssel, eltérő elhelyezésű biztonsági felszereléssel vagy normál vagy vészhelyzeti biztonsági eljárásokkal jelenleg repült repülőgéptípusokon vagy változatokon.
- b) Az üzemben tartó a típusátképzés és típuskülönbségek oktatása tanfolyam tartalmát a légiutas-kísérő-személyzet tagja részére az OPS 1.1035 által előírt tanfolyami nyilvántartásában szereplő korábbi tanfolyamainak figyelembevételével határozza meg.
- c) Az OPS 1.995 c) sérelme nélkül mind az alapképzés (OPS 1.1005), mind a típusátképzés tanfolyam és a típuskülönbségek oktatása tanfolyam (OPS 1.1010) egymáshoz kapcsolódó elemei kombinálhatóak.
- d) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
1. a típusátképzés tanfolyamot strukturált és reális módon bonyolítsák le, az OPS 1.1010 1. függelékével összhangban;
 2. a különbségek oktatása tanfolyamot strukturált módon bonyolítsák le; és
 3. a típusátképzés, valamint szükség esetén a különbségek oktatása tartalmazza a repülőgéptípus, illetve változat összes biztonsági berendezésének alkalmazását, valamint az összes vonatkozó normál és vészhelyzeti eljárást, továbbá terjedjen ki a gyakorlásra reprezentatív bemutató oktató berendezéseken vagy az érintett repülőgépen.
- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő-személyzet minden tagja elvégezze az üzemben tartói CRM és a repülőgépspecifikus CRM oktatást az OPS 1.1010 j) bekezdésének 1. függelékével összhangban. A légiutas-kísérő-személyzet azon tagjai, akik már légiutas-kísérőként dolgoznak az üzemben tartónál, és előzőleg nem végezték el az üzemben tartó CRM oktatását, az OPS 1.1010 j) bekezdésének 1. függelékével összhangban végezzék el ezt az oktatást a következő előírt időszakos oktatás és ellenőrzés idején, beleértve a repülőgépspecifikus CRM oktatást, ha releváns.

OPS 1.1012

Szoktató repülések

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a típusátképzést követően minden egyes légiutas-kísérő szoktató repüléseken vegyen részt, mielőtt az OPS 1.990 pontban előírt minimális légiutas-kísérő létszám egy tagjaként szolgálatot teljesít.

OPS 1.1015

Időszakos oktatás

(Lásd az OPS 1.1015 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutas-kísérő részesüljön időszakos oktatásban, amely kiterjed a légiutas-kísérők feladataira normál és vészhelyzetben, valamint azon repülőgéptípusokra és/vagy változatokra vonatkozó gyakorlatokra az OPS 1.1015 1. függeléke szerint, amelyekben szolgálatot teljesít.

- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatás és ellenőrzés program a Hatóság által jóváhagyott legyen, és tartalmazza az elméleti és gyakorlati utasításokat az önálló gyakorlatokkal együtt, az OPS 1.1015 1. függelékének előírásai szerint.
- c) Az időszakos oktatás, valamint az OPS 1.1025-ben ehhez kapcsolódóan előírt ellenőrzés érvényességének időtartama 12 naptári hónap, plusz a kiadási dátum hónapjából fennmaradt rész. Amennyiben a kiadás az előző időszakos ellenőrzés érvényességének utolsó 3 hónapjában történt, az érvényesség időtartama a kiadás dátumától kezdődik, s az előző ellenőrzés lejáratási dátumától számított 12 hónapig tart.

OPS 1.1020

Felfrissítő oktatás

(Lásd az OPS 1.1020 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes olyan légiutas-kísérő, aki több mint 6 hónapig hiányzott a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól, és az előző ellenőrzése – amely az OPS 1.1025 b) 3. által előírt – még érvényben marad, elvégezzen egy, az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt felfrissítő oktatást, az OPS 1.1020 1. függelékében előírtak szerint.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az a légiutas-kísérő, aki a megelőző 6 hónap folyamán a repülőgépen történő szolgálat teljesítése alól nem hiányzott, azonban egy adott repülőgéptípuson nem teljesített szolgálatot az OPS 1.990 b) pontjában előírtak szerint légiutas-kísérőként, mielőtt újból szolgálatba áll ezen a repülőgéptípuson, teljesítse a következők egyikét:
1. felfrissítő oktatás elvégzése az érintett típuson, vagy
 2. két újraszoktató szektor elvégzése el az adott típus kereskedelmi célú üzemelése során.

OPS 1.1025

Ellenőrzés

- a) A Hatóság döntése szerint a Hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet gondoskodjon arról, hogy az OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 és 1.1020 pontokban előírt oktatások elvégzése folyamán vagy után minden egyes légiutas-kísérő részt vegyen az oktatás tartalmára vonatkozó ellenőrzésen, ezáltal meggyőződve a légiutas-kísérő szakértelméről a normál és vészhelyzeti eljárások végrehajtása tekintetében.

A Hatóság döntése szerint a Hatóság, az üzemben tartó vagy a tanfolyamot tartó, engedéllyel rendelkező oktató szervezet köteles gondoskodni arról, hogy az ezen ellenőrzést végző személyzet megfelelő képesítéssel rendelkezzen.

- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutas-kísérő vegyen részt ellenőrzéseken a következő témákban:
1. Biztonsági alapképzés. Az OPS 1.1005 1. függelékében felsorolt témákban.
 2. Típusátképzés és különbségek oktatása. Az OPS 1.1010 1. függelékében felsorolt témákban.
 3. Időszakos oktatás. Az OPS 1.1015 1. függelékében felsorolt témákban; és
 4. Felfrissítő oktatás. Az OPS 1.1020 1. függelékében felsorolt témákban.

OPS 1.1030

Egynél több repülőgéptípuson, vagy változaton történő üzemeltetés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a légiutas-kísérő csak abban az esetben teljesíthessen szolgálatot háromnál több repülőgéptípuson, ha a Hatóság azt engedélyezte; négy repülőgéptípuson pedig csak akkor teljesíthet szolgálatot, ha legalább két típus esetében:
1. azonosak a nem típus-specifikus normál és vészhelyzeti eljárások; és
 2. hasonlóak a biztonsági felszerelések és a típus-specifikus normál és vészhelyzeti eljárások.

- b) A fenti a) pont alkalmazásában egy repülőgéptípus változatait eltérő típusúnak kell tekinteni, ha a következő vonatkozásokban nem hasonlók egymáshoz:
1. vészkijárat működtetése;
 2. a hordozható biztonsági berendezések elhelyezése és típusa; és
 3. a típuspecifikus vészhelyzeti eljárások.

OPS 1.1035

Oktatási okmányok

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. vezessen nyilvántartást az OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 és 1.1025 pontokban előírt oktatásokról és ellenőrzésektől; és
2. tartson meg egy másolatot a biztonsági oktatás igazolásáról; és
3. tartsa naprakészen az oktatási okmányokat és az orvosi vizsgálatok vagy értékelések dokumentumait, amelyek oktatási okmányok esetében tartalmazzák a típusátképzés tanfolyam, a típuskülönbségek oktatása és az időszakos oktatás dátumát és tartalmát; és
4. kérés esetén tegye elérhetővé az összes alapképzés, típusátképzés, időszakos oktatás és az ellenőrzések okmányait az érintett légiutas-kísérő számára.

Az OPS 1.1005 1. függeléke

Biztonsági alapképzés

Az OPS 1.1005 pontban említett biztonsági alapképzés által legalább tárgyalandó tárgyak a következők:

- a) Tűz és füst elleni védelem oktatása
1. a légiutas-kísérő-személyzet felelőségének 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 tűzesetek alkalmával, a tűzoltóközegek alkalmazásának technikái, a téves alkalmazás és a zárt térben történő használat következményei; és
 5. a repülőtér földi vészmentő szolgáltatásainak 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 utasítások;
 2. az életmentés/túlélés oktatásával kapcsolatos elsősegélynyújtás, valamint a vonatkozó higiéniai követelmények; és
 3. a repülés élettani hatásai, különös figyelemmel a hypoxiára.

e) Bánásmód az utasokkal

1. útmutatás azon utasok felismerésére és irányítására, akik alkohol vagy 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 fogantatózó óvintézkedések;
7. oktatás a veszélyes áruk szállításáról, beleértve az R. rész előírásait;
8. biztonsági eljárások, beleértve az S. rész előírásait.

f) Kapcsolattartás

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

g) Fegyelem és felelősség

1. annak fontossága, hogy a légiutas-kísérő-személyzet feladatait az Üzemben Tartási Kézikönyvben előírtaknak megfelelően lássa el;
2. folyamatos képesség és alkalmasság a légiutas-kísérő-személyzet tagjaként való munkára, különös tekintettel a repülési és szolgálati időre vonatkozó korlátozásokra és a pihenési követelményekre;
3. a légiutas-kísérő-személyzetre vonatkozó légügyi előírások ismerete és a Polgári Légiközlekedési Hatóság szerepe;
4. a vonatkozó repülési terminológiának, a repülés elméletének, az utasok elosztásának, a meteorológiának és az üzemeltetési területeknek az általános ismerete;
5. a légiutas-kísérő-személyzet repülés előtti eligazítása, valamint a speciális szolgálati feladataikra vonatkozó szükséges biztonsági információ megadása;
6. a vonatkozó dokumentumoknak és kézikönyveknek az üzemben tartó által biztosított módosításokkal történő naprakészen tartásának fontossága;
7. a vészelhagyás és más vészhelyzeti eljárások légiutas-kísérő-személyzet általi kezdeményezési joga és felelősségei 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 kereskedelmi célú légiszállítás területén, és nem végeztek előzőleg alaptanfolyamot, a következő szükséges időszakos oktatás és ellenőrzés idején, végezzenek el egy CRM alaptanfolyamot;
- ii. az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléké 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. függelék

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 vészkijaratát; és
2. bemutassák az összes többi kijárat, mint a pilótafülke ablakainak működtetését.

d) A vészcsúszda működtetésének oktatása:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. minden egyes légiutas-kísérő ereszkedjen le egy vészcsúszdán a repülőgép főfedélzetének küszöbmagasságával megegyező magasságból;
2. a csúszda egy repülőgéphez, vagy megfelelő oktatási berendezéshez legyen rögzítve; és
3. a légiutas-kísérőnek ismét le kell ereszkednie egy vészcsúszdán, ha egy olyan repülőgéptípusra kap képzést, melynek főfedélzeti küszöbmagassága jelentősen eltér a korábban használttól.

e) Vészkiürítési (vészelhagyás) eljárások és egyéb vészhelyzetek:

Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

1. a vészkiürítés oktatása tartalmazza a tervezett és nem tervezett vészkiürítések ismertetését szárazföldön és vízben. 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az oktatás tartalmazza a tömeg irányításának gyakorlati szempontjait a repülőgéptípusra vonatkozó különböző vészhelyzetekben.

g) A pilóta munkaképtelensége.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózószemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a hajózószemélyzet valamely tagjának munkaképtelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózószemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózószemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatással történjen.

h) Biztonsági berendezések.

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden egyes légiutas-kísérő vegyen részt reális oktatásban és bemutatón a biztonsági berendezések elhelyezéséről és használatáról, beleértve a következőket:

1. csúszdák, és ahol nem önördő csúszdákat alkalmaznak, az összes kapcsolódó kötélnyújtó 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. tűzoltó balta és feszítővas;
8. vészvilágítás, beleértve a kézvilágítást;
9. kommunikációs berendezések, beleértve a hangbeszélőket;
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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az oktatás tartalmazza 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 üzemben tartói CRM tanfolyamot, amely kiterjed az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függelék 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeire a c) oszlop által megkövetelt szinten, mielőtt ezt követően a repülőgéptípus-specifikus és/vagy időszakos CRM oktatáson venne részt.
2. Ha a légiutas-kísérő-személyzet egy tagja egy másik repülőgéptípusra típusát képzési tanfolyamon vesz részt, az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függelék 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeit a d), repülőgép-specifikus CRM oszlopa által megkövetelt szinten tárgyalják.
3. A üzemben tartói CRM oktatást és a repülőgéptípus-specifikus CRM oktatást legalább egy légiutas-kísérő CRM oktató tartsa.

Az OPS 1.1015 1. függelék

Időszakos oktatás

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időszakos oktatást megfelelően képzett személyek végezzék.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden 12 naptári hónapban a gyakorlati oktatás programja tartalmazza a következőket:
 1. vészhelyzeti eljárások, beleértve a pilóta munkaképtelenségét;
 2. kiürítési eljárások, beleértve a tömeg irányításának technikáit;
 3. gyakorlatok minden egyes légiutas-kísérő által az utasok kiszállítására szolgáló normál és vészkijáratok kinyitására;

4. a vészmentő berendezések elhelyezése és kezelése, beleértve az oxigénellátó rendszereket, valamint minden egyes légiutas-kísérő által a mentőmellények, hordozható oxigén- és légzőkészülék (PBE) felvételét;
 5. elsősegélynyújtás és az elsősegélynyújtó-készletek tartalma;
 6. tárgyak elhelyezése az utastérben;
 7. a veszélyes árukra vonatkozó eljárások az R. részben előírtak szerint;
 8. események és balesetek áttekintése; és
 9. személyzetgazdálkodás. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a CRM oktatás megfeleljen a következőknek:
 - i. Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléké 1. táblázata a) oszlopának oktatási elemeit az e), éves időszakos CRM oktatás oszlop által megkövetelt szinten tárgyalják egy hároméves cikluson belül.
 - ii. Ezen tanmenet meghatározását és alkalmazását egy légiutas-kísérő CRM oktató irányítsa.
 - iii. Ha a CRM oktatást önálló modulokban tartják, legalább egy légiutas-kísérő CRM oktató tartsa.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy legalább 3 évenként az időszakos oktatás tartalmazza a következőket is:
1. az utasok kiszállítására szolgáló minden normál és vészkijárat működtetése és tényleges kinyitása a repülőgépen vagy a megfelelő oktatóeszközön;
 2. az összes többi kijárat működéskének 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 csúszda-mentőtutaj használatának bemutatása, amennyiben van a repülőgépen;
 6. az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy abban az esetben, ha a minimális hajózószemélyzeti létszám kettőnél nem több, minden egyes légiutas-kísérő kapjon oktatást a hajózószemélyzet valamely tagjának munkaképzetelensége esetére vonatkozó eljárásról és működtesse az ülések és hevederek mechanizmusait. A hajózószemélyzet tagjai oxigénellátó rendszereinek használatáról és a hajózószemélyzet tagjai ellenőrzőlistáinak használatáról tartott oktatás, ahol ezt az üzemben tartó SOP-jai megkövetelik, gyakorlati bemutatóval történjék.
- d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az OPS I III. mellékletének valamennyi vonatkozó követelményét érintse a légiutas-kísérő-személyzet tagjainak oktatása.

Az OPS 1.1020 1. függeléké

Felfrissítő oktatás

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a felfrissítő oktatást megfelelően képzett személyek végezzék, valamint minden egyes légiutas-kísérő esetében tartalmazza legalább a következőket:

1. vészhelyzeti eljárások, beleértve a pilóta munkaképzetelenségét;
2. kiürítési eljárások, beleértve a tömeg irányításának technikáit;
3. az utasok vészkiállítására szolgáló minden normál és vészkijárat működtetése és tényleges kinyitása repülőgépen vagy a megfelelő oktatóeszközön;
4. az összes többi kijárat – beleértve a pilótafülke-ablakokat – működéskének bemutatása; és
5. a vészmentő berendezések elhelyezése és kezelése, beleértve az oxigénellátó rendszereket, és a mentőmellények, hordozható oxigén- és légzőkészülékek felvételét.

Az OPS 1.1005, 1.1010 és 1.1015 2. függeléke

Oktatás

1. A CRM oktatás tanmenetét a CRM módszertannal és terminológiával együtt az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza.
2. Az 1. táblázat adja meg, hogy a CRM mely elemeit kell az egyes oktatástípusokban tárgyalni.

1. táblázat

CRM oktatás

Oktatási elemek	CRM alaptanfolyam	Üzemeltetői CRM oktatás	Repülőgéptípus-specifikus CRM	Éves időszakos CRM oktatás	Légiutas-kísérővezetői tanfolyam
a)	b)	c)	d)	e)	f)

Általános elvek

Emberi tényezők a repülésben	Részletesen	Nem szükséges	Nem szükséges	Áttekintés	
Általános oktatás a CRM elveiről és céljairól			Nem szükséges		
Emberi teljesítmény és korlátok					

A légiutas-kísérő személyzet egyes tagja szempontjából

Ismeretek a személyiségről, emberi hibák és megbízhatóság, attitűdök és viselkedés, önértékelés					
Stressz és a stressz kezelése					
Fáradtság és élnétség	Részletesen Nem szükséges	Nem szükséges	Áttekintés	(3 éves ciklusban)	Nem szükséges

Magabiztosság

Helyzetfelismerés, információ-szerzés és -feldolgozás					
---	--	--	--	--	--

A repülőgép teljes személyzetének szempontjából

Hibamegelőzés és -feltárás					
Közös helyzetfelismerés, információ-szerzés és -feldolgozás				Áttekintés	
Terhelésvezérlés				(3 éves ciklusban)	
Hatékony kommunikáció és koordináció a személyzet összes tagja között beleértve a hajózárszemélyzetet és a légiutas-kísérő személyzet tapasztalatlan tagjait, kulturális különbségek	Nem szükséges	Részletesen	A típus(ok)ra vonatkoztatva		Ismétlés (a légiutas-kísérő személyzet vezetői feladatokhoz vonatkoztatva)

Oktatási elemek	CRM alaptanfolyam	Üzemeltetői CRM oktatás	Repülőgéptípus-specifikus CRM	Éves időszakos CRM oktatás	Légiutas-kísérővezetői tanfolyam
a)	b)	c)	d)	e)	f)
Vezetés, együttműködés, szinergia, döntéshozatal, delegálás					
Egyéni és csoportfelelősségek, döntéshozatal és cselekvés					
Az utasok emberi tényezőinek felismerése és kezelése: a tömeg irányítása, stressz az utasokban, konfliktus-kezelés, egészségügyi tényezők					
A repülőgéptípusok sajátosságai (keskeny/széles törzs, egy/több fedélzet), hajózószemélyzet és légiutas-kísérő-személyzet utasok összetétele és létszáma		Nem szükséges	Részletesen		

Az üzemben tartó és a szervezet szempontjából

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

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

P. RÉSZ

KÉZIKÖNYVEK, NAPLÓK ÉS FELJEGYZÉSEK

OPS 1.1040

Az Üzemben Tartási Kézikönyvekre vonatkozó általános szabályok

- Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv minden utasítást és információt tartalmazzon, amely az üzemben tartó személyzetnek szükséges feladatainak ellátásához.
- A üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv, összes módosításával és javításával, nem mond ellent a légi jármű üzemben tartási engedély (AOC) feltételeinek vagy bármely más rendeletnek és elfogadható a Hatóság számára, illetve ahol szükséges, azt a Hatóság jóváhagyta.

- c) Ha a Hatóság nem másként hagyta jóvá vagy nemzeti törvény nem írja elő másként, az üzemben tartó angol nyelven készítse el az Üzemben Tartási Kézikönyvet. Az üzemben tartó emellett lefordíthatja vagy használhatja a kézikönyvet vagy részeit más nyelven.
- d) Ha az üzemben tartó számára szükségessé válik az Üzemben Tartási Kézikönyveket vagy annak főbb részeit/köteteit újra elkészíteni, be kell tartania a fenti c) albekezdést.
- e) Az üzemben tartó az Üzemben Tartási Kézikönyvet külön kötetekben is kiadhatja.
- f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az üzemben tartó személyzet könnyen hozzáférjen az Üzemben Tartási Kézikönyv minden olyan részének egy példányához, amely feladatai ellátása szempontjából rájuk vonatkozik. Ezenkívül az üzemben tartó lássa el a személyzet tagjait az Üzemben Tartási Kézikönyv A. és B. részének vagy azok személyes oktatásuk szempontjából releváns fejezeteinek egy saját példányával.
- g) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvet módosítsák és kijavítsák, hogy a benne foglalt utasításokat és információt naprakészen tartsák. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes üzemben tartó személyzet figyelmét felhívják a feladataik szempontjából vonatkozó ilyen változásokra.
- h) Az Üzemben Tartási Kézikönyv vagy egyes részei minden birtokosa tartsa azt naprakészen az üzemben tartó által biztosított módosításokkal vagy javításokkal.
- i) Az üzemben tartó adja át a Hatóságnak a szándékolt módosításokat és javításokat hatályba lépésük előtt. Ha a módosítás az Üzemben Tartási 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv korrektül tükrözi a jóváhagyott dokumentumokból és ezen jóváhagyott dokumentáció valamennyi módosításából vett információt és hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvben nincs olyan információ, amely ellentmondana bármely jóváhagyott dokumentációnak. Ez a követelmény azonban nem gátolja meg az üzemben tartót abban, hogy konzervatívabb adatokat és eljárásokat alkalmazzon.
- l) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmát olyan formában jelenítse meg, amely nehézség nélkül használható. Az Üzemben Tartási Kézikönyv kialakítása vegye figyelembe az emberi tényező elveit.
- m) A Hatóság engedélyezheti, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv vagy részei a papírra nyomtatott megjelenítéstől eltérő módon is megjeleníthetők legyenek. Ilyen esetben biztosítani kell a hozzáférhetőséget, a használhatóságot és a megbízhatóságot elfogadható színvonalát.
- n) Az Üzemben Tartási Kézikönyv rövidített formában történő alkalmazása nem mentesíti az üzemben tartót az OPS 1.130 előírásai alól.

OPS 1.1045

Üzemben Tartási Kézikönyv – szerkezet és tartalom

(Lásd az OPS 1.1045 1. függelékét)

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv szerkezete a következő legyen:
- A. rész: Általános/alapok
- Ez a rész tartalmazza az összes nem típushoz kötődő üzemeltetési irányelvet, utasítást és eljárást, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez.
- B. rész: Repülőgép üzemeltetési témakörök
- Ez a rész tartalmazza az összes típushoz kötődő utasítást és eljárást, amelyek szükségesek a biztonságos üzemeltetéshez. Ebben figyelembe kell venni az üzemben tartó által alkalmazott repülőgéptípusok, változatok, illetve az egyes repülőgépek közötti eltéréseket.

- C. rész: Útvonalra és repülőtérre vonatkozó utasítások és információk
Ezen rész tartalmazza az üzemeltetési területre vonatkozó összes szükséges utasítást és információt.
 - D. rész: Oktatás
Ezen rész tartalmazza a személyzet számára az összes olyan oktatási utasítást, amely a biztonságos üzemeltetés érdekében szükséges.
- b) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalma összhangban legyen az OPS 1.1045 1. függelékével és releváns legyen az üzemeltetés területe és típusa szempontjából.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv részletes szerkezete elfogadható legyen a Hatóság számára.

OPS 1.1050

Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyv

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész, jóváhagyott Repülőgép Üzemben Tartási Kézikönyvvel, vagy ezzel egyenértékű dokumentációval minden egyes általa üzemeltetett repülőgépre vonatkozóan.

OPS 1.1055

Fedélzeti napló

- a) Az üzemben tartó minden egyes repülésről a következő információkat rögzítse Fedélzeti napló formájában:
1. repülőgép lajstromjele;
 2. dátum;
 3. személyzet tagjának (tagjainak) neve(i);
 4. a személyzet tagjainak szolgálati beosztása;
 5. indulás helye;
 6. érkezés helye;
 7. indulás időpontja (fékoldás [off-block] időpontja);
 8. érkezés időpontja (befékezés [on-block] időpontja);
 9. repült órák;
 10. repülés jellege;
 11. események, megjegyzések (ha vannak); és
 12. parancsnok aláírása (vagy azzal egyenértékű).
- b) Az üzemben tartó számára a hatóság engedélyezheti, hogy ne vezessen Fedélzeti Naplót, vagy ennek bizonyos részeit, ha a vonatkozó információk rendelkezésre állnak egyéb dokumentációkban.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az összes bejegyzés az eseményekkel egyidejűleg történjen, és e bejegyzések véglegesek legyenek.

OPS 1.1060

Operatív repülési terv

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az alkalmazott operatív repülési terv és a repülés folyamán tett bejegyzések tartalmazzák a következő tételeket:
1. a repülőgép lajstromjele;
 2. a repülőgép típusa és változata;
 3. a repülés dátuma;
 4. a járat száma;
 5. a hajózószemélyzet tagjainak nevei;

6. a hajózószemélyzet tagjainak szolgálati beosztása;
 7. indulás helye;
 8. indulás időpontja (fékoldás [off-block] tényleges időpontja, felszállás időpontja);
 9. érkezés helye (tervezett és tényleges);
 10. érkezés időpontja (tényleges leszállás és fékbehúzás [on-block] időpontja);
 11. üzemeltetés típusa (ETOPS, VFR, átszállító járat stb.)
 12. útvonal és az útvonal szakaszai az ellenőrzési pontokkal/fordulópontokkal, távolságokkal, idővel és repülési irányokkal;
 13. tervezett utazósebesség és repülési idők az ellenőrzési pontok/fordulópontok között; Becsült és tényleges repülési idők;
 14. biztonságos magasságok és minimális szintek;
 15. tervezett magasságok és repülési szintek;
 16. üzemanyag számítások (repülés közbeni üzemanyag-ellenőrzések feljegyzései);
 17. a fedélzeten lévő üzemanyag a hajtóművek elindításakor;
 18. kitérő célrepülőterek, és, ahol értelmezhető, kitérő felszálló és útbaeső repülőterek, beleértve a fenti 12., 13., 14., és 15. albekezdések által előírt információkat;
 19. ATS repülési program kiinduló engedély és későbbi ismételt engedély;
 20. repülés közbeni újratervezés számításai; és
 21. vonatkozó meteorológiai információ.
- b) Azok a tételek, amelyek rendelkezésre állnak egy más dokumentációkban, vagy egyéb elfogadható forrásokban, vagy pedig nem értelmezhetők az üzemeltetés típusára, kihagyhatók az operatív repülési tervből.
- c) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az operatív repülési tervet és használatát leírja az Üzemben Tartási Kézikönyv.
- d) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az összes bejegyzés az operatív üzemeltetési tervbe az eseményekkel egyidejűleg történjen, és ezen bejegyzések véglegesek legyenek.

OPS 1.1065

Okmányok megőrzési ideje

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden feljegyzést és vonatkozó üzemeltetési és műszaki információt az OPS 1.1065 1. függelékében előírt ideig megőrizzenek.

OPS 1.1070

Az üzemben tartó folyamatos légialkalmasság irányítási szabályzata

Az üzemben tartó rendelkezzen naprakész jóváhagyott, az M. rész, M.A.704 bekezdés előírásai szerinti folyamatos légi-alkalmasság irányítási szabályzattal.

OPS 1.1071

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 Üzemben Tartási Kézikönyv tartalma

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyv tartalmazza a következőket:

A. ÁLTALÁNOS/ALAPOK

0. AZ ÜZEMBEN TARTÁSI KÉZIKÖNYV KEZELÉSE ÉS VEZETÉSE
- 0.1. Bevezetés
- a) Egy nyilatkozat, hogy a kézikönyv megfelel minden vonatkozó rendeletnek és a vonatkozó légi jármű-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 (szövegoldalokon, és amennyire lehetséges, térképeken és ábrákon).
 - g) Ideiglenes javítások.
- A kézikönyv, a módosítások és javítások elosztási rendszerének leírása.
1. SZERVEZET ÉS FELELŐSÉGEK
- 1.1. *Szervezeti struktúra.* A szervezeti struktúra leírása, beleértve a cég általános szervezeti ábráját és az üzemeltetési részleg szervezeti ábráját. A szervezeti ábra ábrázolja az üzemeltetési részleg és a cég többi részlegének kapcsolatát. Be kell mutatni különösen az összes főosztály, osztály stb. hierarchiáját és alárendeltségi kapcsolatait, amelyek a légiüzemeltetés biztonságát érintik.
- 1.2. *Kinevezett tisztségviselők.* Minden, a légiüzemeltetésért, a karbantartási rendszerért, a személyzet oktatásáért és a földi üzemeltetésért az OPS 1.175 i. pontja szerint felelős kinevezett tisztségviselő nevét. Ez tartalmazza funkcióik és felelősségeik leírását.
- 1.3. *Az üzemeltetési irányító személyzet felelősségei és feladatai.* Az üzemeltetést irányító személyzetnek a légiüzemeltetés biztonságát és a vonatkozó szabályzatok betartását érintő feladatainak, felelősségének és hatáskörének leírása.
- 1.4. *A parancsnok hatásköre, feladatai és felelősségei.* Egy nyilatkozat, amely leírja a parancsnok hatáskörét, feladatait és felelősségeit.
- 1.5. A személyzet parancsnokon kívüli többi tagjának feladatai és felelősségei.
2. AZ ÜZEMELTETÉS IRÁNYÍTÁSA ÉS FELÜGYELETE
- 2.1. *Az üzemeltetés üzemben tartó általi felügyelete.* Az üzemeltetés üzemben tartó általi felügyeleti rendszerének leírása (lásd az OPS 1.175 g) pontját). Ez mutassa be, hogy hogyan felügyelik a légiüzemeltetés biztonságát és a személyzet képzettségét. A következő témákra vonatkozó eljárásokat különösen be kell mutatni:
- a) szakszolgálati engedélyek és minősítések érvényessége;
 - b) az üzemben tartó személyzet szakértelme; és
 - c) a feljegyzések, repülési okmányok, és a kiegészítő információ és adatok ellenőrzése, elemzése és megőrzése.

- 2.2. *A kiegészítő üzemeltetési utasítások és információk hatálybaléptetési rendszere.* Az olyan információ hatálybaléptetésének rendszere, amely üzemeltetési jellegű, de az Üzemben Tartási Kézikönyvet kiegészíti. Tartalmazza ennek az információnak az alkalmazhatóságát és hatálybaléptetésének felelősségeit.
- 2.3. *Balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program.* A repülésbiztonsági program fő vonásainak leírása.
- 2.4. *Üzemeltetés irányítása.* Az üzemeltetés repülésbiztonsági szempontból történő irányításához szükséges eljárások és felelősségek leírása.
- 2.5. *A Hatóság jogköre.* A Hatóság jogkörének leírása és útmutatás a személyzetnek, hogy hogyan könnyítse meg a Hatóság vizsgálatait.

3. MINŐSÉGÜGYI RENDSZER

Az alkalmazott minőségügyi rendszer leírása, amely legalább a következőket tartalmazza:

- a) minőségi politika;
- b) a minőségügyi rendszer szervezetének leírása; és
- c) a feladatok és felelősségek megosztása.

4. A SZEMÉLYZET ÖSSZETÉTELE

- 4.1. *A személyzet összetétele.* A személyzet összetétele meghatározási módszerének leírása, figyelembe véve a következőket:
 - a) a használt repülőgép típusa;
 - b) a folytatandó üzemeltetés területe és típusa;
 - c) a repülés fázisa;
 - d) a minimális személyzeti követelmény és a tervezett repülési szolgálati idő;
 - e) a személyzet tagjainak gyakorlottsága (összesen és a típuson), közelmúltbeli gyakorlata és képzettsége; és
 - f) a parancsnok kinevezése és, ha a repülés időtartama szükségessé teszi, a parancsnok és a személyzet többi tagjainak tehermentesítési eljárásai (Lásd az OPS 1.940 1. függelékét).
 - g) a légiutas-kísérő-személyzet vezetőjének kinevezése és, ha a repülés időtartama szükségessé teszi, a légiutas-kísérő-személyzet vezetőjének és a légiutas-kísérő személyzet valamely másik tagjának tehermentesítési eljárásai.
- 4.2. *A parancsnok kinevezése.* A parancsnok kinevezésére vonatkozó szabályok.
- 4.3. *A hajózószemélyzet munkaképtelensége.* Utasítások a parancsadási jogkör sorrendjére a hajózószemélyzet munkaképtelensége esetén.
- 4.4. *Üzemeltetés egyenlő több típuson.* Nyilatkozat arról, hogy mely repülőgépeket tekintik egy típusnak a következők céljára:
 - a) a hajózószemélyzet beosztása; és
 - b) a légiutas-kísérő-személyzet beosztása.

5. KÉPESÍTÉSI KÖVETELMÉNYEK

- 5.1. Az üzemben tartó személyzet szolgálati kötelességeinek ellátásához előírt szakszolgálati engedély, minősítés(ek), képzés/ismeret (pl. útvonalakra és repülőterekre), gyakorlat, oktatás, ellenőrzés és közelmúltban teljesített gyakorlat ismertetését tartalmazza. Figyelembe kell venni a repülőgép típusát, az üzemeltetés típusát és a személyzet összetételét.

- 5.2. Hajózőszemélyzet
- 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) hajózőszemélyzet részére;
 - b) légiutas-kísérő-személyzet részére.
- 5.5. Egyéb üzemben tartó személyzet
6. EGÉSZSÉGÜGYI ÓVINTÉZKEDÉSEK A SZEMÉLYZET RÉSZÉRE
- 6.1. *Egészségügyi óvintézkedések a személyzet részére. A személyzet tagjaira vonatkozó releváns szabályozások és útmutatás egészségügyi tekintetben, ezen belül:*
- a) alkohol és más bódító italok;
 - b) narkotikumok;
 - c) 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) az eljárást a VFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására; és
 - b) az eljárást az IFR szerinti repülések minimális magasságainak/repülési szintjeinek meghatározására.

- 8.1.2. A repülőterek használata engedélyezésének feltételei és felelősségei, figyelembe véve a D., E., F., G., H., I. és J. részek vonatkozó követelményeit.
- 8.1.3. *Módszerek a repülőtéren üzemben tartási minimumok megállapítására.* A repülőtéren üzemben tartási minimumok meghatározásának módszere IFR szerinti repülésekre az OPS I 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 és megválasztására.
- 8.1.5. A repülőtéren és repülés közbeni üzemeltetési minimumok bemutatása és alkalmazása
- 8.1.6. Meteorológiai információ értelmezése. Magyarázó anyag az üzemeltetés területére vonatkozó MET előrejelzések és MET jelentések dekódolásához, beleértve a feltételes kifejezések dekódolását.
- 8.1.7. A repülőgépen szállított üzemanyag, olaj és víz-metanol mennyiségének meghatározása. A módszerek, amelyekkel repülés közben meg lehet határozni és követni lehet a szállítandó üzemanyag, olaj és víz-metanol mennyiségét. Ez a fejezet tartalmazza az 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 újratervezést és a repülőgép egy vagy több hajtóműve meghibásodásának lehetőségét. Ugyancsak le kell írni az üzemanyag és olaj feljegyzések vezetésének rendszerét.
- 8.1.8. *Tömeg és tömegközéppont.* A tömeg és tömegközéppont általános elvei, beleértve:
- a) a meghatározásokat;
 - b) a tömeg- és tömegközéppont számítások elkészítésének és elfogadásának módszereit, eljárásait és felelősségeit;
 - c) a standard és/vagy tényleges tömeg használatának politikáját;
 - d) az alkalmazandó utas-, csomag-, és rakománytömeg meghatározásának módszerét;
 - e) a különböző típusú üzemeltetésekhez és repülőgéptípusokhoz alkalmazandó utas- és csomagtömegeket;
 - f) általános utasításokat és információt, amely a különböző típusú használt tömeg és súlypont számítások verifikálásához szükséges;
 - g) az utolsó pillanatban történt változásokkal kapcsolatos eljárásokat;
 - h) az üzemanyag, olaj és a víz-metanol fajsúlyát; és
 - i) ültetési politikát/eljárásokat.
- 8.1.9. *ATS repülési terv.* A légiforgalmi irányító szolgálati terv elkészítésének és benyújtásának eljárásai. A figyelembe vett tényezők között szerepeljen mind az egyedi, mind az ismétlődő repülési tervek benyújtása.
- 8.1.10. *Operatív repülési terv.* Az operatív repülési terv elkészítésének és elfogadásának eljárásai. Le kell írni az operatív repülési terv használatát példákkal a használt operatív repülési terv formátumokról.
- 8.1.11. *Üzemben tartói repülőgép műszaki napló.* Le kell írni az üzemben tartó repülőgép műszaki naplójával kapcsolatos felelősségeket és használatát, példákkal a használt formátumról.
- 8.1.12. *A fedélzeten szállítandó okmányok, űrlapok és kiegészítő információ.*
- 8.2. Földi kiszolgálási utasítások
- 8.2.1. *Üzemanyag-feltöltési/-leeresztési eljárások.* Az üzemanyag feltöltési/leeresztési eljárások leírása, beleértve a következőket:
- a) az üzemanyag-feltöltés és -leeresztés folyamán betartandó biztonsági óvrendszabályok, beleértve ezen műveletek végrehajtását az APU működésekor, vagy ha egy gázturbinás hajtómű működik, miközben a légszivattyúk bekapcsolt helyzetben vannak;
 - b) üzemanyag-feltöltés és -leeresztés az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállítása során; 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 elérését 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 befűvási és kiszívási területeket;
 - i) eljárások a hajtómű indításakor, a parkolóból történő elindulásakor 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 kábítószer befolyása alatt állnak, kivéve az orvosi pácienseket és a megfelelő felügyelet alatt lévő személyeket, nem engedik beszállni. Ez nem vonatkozik a megfelelő felügyelet alatt álló orvosi páciensekre.
- 8.2.4. *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) vonatkozó összes navigációs eljárás leírása. Figyelembe kell venni a következőket:
- a) standard navigációs eljárások a billentyűzeti bevitel ellenőrzésére, ahol ezek befolyásolják egy repülőgép által követett repülési útvonalat;
 - b) MNPS- és POLAR-navigáció más kijelölt területeken;
 - c) RNAV;
 - d) repülés közbeni újratervezés;
 - e) eljárások a rendszer teljesítménycsökkenése esetén; és
 - f) RVSM.

- 8.3.3. Magasságmérő beállítási eljárások, ideértve, ahol értelmezhető, a következők használatát:
- metrikus magasságmérési és átszámítási táblázatok,
 - és
 - QFE üzemeltetési eljárások.
- 8.3.4. Magasságra figyelmeztető rendszer eljárásai
- 8.3.5. *Földközelségjelző rendszer/Terepelkerülésre figyelmeztető rendszer.* Eljárások és utasítások a terepnek való szabályozott nekirepülés elkerülésére, beleértve a nagy leereszkedési sebesség korlátozását a talajfelszínhez közel (a kapcsolódó oktatási követelményeket a D.2.1. pont tartalmazza).
- 8.3.6. TCAS/ACAS használati politikája és eljárásai
- 8.3.7. Repülés közbeni üzemanyag-gazdálkodás politikája és eljárásai
- 8.3.8. *Kedvezőtlen és potenciálisan veszélyes légköri körülmények.* Eljárások kedvezőtlen és potenciálisan veszélyes légköri körülmények között és/vagy ezek elkerülésére, beleértve:
- a) zivatarokat;
 - b) jegesedési körülményeket;
 - c) turbulenciát;
 - d) szélnyírást;
 - e) orkáncsatornát;
 - f) vulkáni hamufelhőket;
 - g) erős csapadékokat;
 - h) homokviharokat;
 - i) hegyek által keltett légörvényeket; és
 - j) jelentős hőmérsékletváltozásokat.
- 8.3.9. *Légi jármű által keltett turbulencia.* A légi jármű által keltett turbulencia 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 hajózárszemélyzethez 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:
- az utastér előkészítése a repüléshez, repülés közbeni követelmények és felkészülés a leszállásra, ideértve az utastér és a konyhák biztonságossá tételének eljárásait;
 - eljárások annak biztosítására, hogy az utasokat olyan helyre ültessék, ahol, ha vészkiürítésre van szükség, a legjobban segítik és nem gátolják a repülőgép kiürítését;
 - az utasok be- és kiszállása során követendő eljárások; és
 - eljárások, amikor üzemanyagot töltenek/eresztenek le az utasok beszállításakor, utasokkal a fedélzeten, illetve az utasok kiszállításakor;
 - 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 Üzemben Tartási Kézikönyvben előírt határértékeket. Kiegészítésként a követendő eljárások – beleértve az ATS eljárásait – abban az esetben, ha döntés történt a süllyedésre vagy az útvonal módosítására.
- 8.3.18. Robotpilóta és tolóerő-automata alkalmazásának politikája.
- 8.4. *Üzemeltetés minden időjárásban.* A minden időjárásban folytatott üzemeltetéssel kapcsolatos eljárások (Lásd az OPS D. és E. részeit is).
- 8.5. *ETOPS.* Az ETOPS üzemeltetési eljárások leírása.
- 8.6. A minimális felszereltségi lista és a Konfigurációtól való eltérések jegyzéke használata.
- 8.7. Nem kereskedelmi célú repülések. Eljárások és korlátozások a következőkhöz:
- oktatórepülések;
 - tesztrepülések;
 - átadó repülések;
 - átszállító repülések;
 - bemutató repülések; és
 - 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:
- hajózószemélyzet;
 - légiutas-kísérő-személyzet; és
 - utasok.
9. **VESZÉLYES ÁRUK ÉS FEGYVEREK**
- 9.1. Információ, utasítások és általános útmutatás a veszélyes áruk szállításához, beleértve a következőket:
- az üzemben tartó politikája a veszélyes áruk szállítására;
 - útmutatás a veszélyes áruk átvételének, címkézésének, kezelésének, elhelyezésének és elkülönítésének követelményeiről;
 - eljárások a veszélyes árukkal kapcsolatos vészhelyzetek kezelésére;
 - az összes érintett személyzet feladatai az OPS 1.1215 szerint; és
 - utasítások az üzemben tartó alkalmazottainak szállítására.
- 9.2. Azok a feltételek, amelyek között fegyverek és hadi és sportfegyverek lőszerai szállíthatóak.

10. BIZTONSÁG

10.1. Nem bizalmas jellegű biztonsági utasítások és útmutatás, amelyeknek tartalmazniuk kell az üzemben tartó személyzet hatáskörét és felelősségeit. A fedélzeten megtörtént bűncselekmények, mint a jogellenes beavatkozás, szabotázs, bombafenyegetés és 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 felelősségeinek definíciói.
- b) Mindenfajta esemény jelentésére használt űrlapok szemléltetése (vagy maguknak az űrlapoknak a másolatai), utasítások kitöltésükre, a címek, amelyekre el kell őket küldeni és az erre engedélyezett idő.
- c) Baleset esetére annak leírása, hogy a cég mely részlegeit, mely Hatóságokat és más szervezeteket kell értesíteni, ezt hogyan kell végrehajtani és milyen sorrendben.
- d) Eljárások a légiforgalmi irányító egységek szóbeli értesítésére az ACAS RA-kat, madárveszélyt, 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 felelőségeknek a leírása.

B. REPÜLŐGÉP ÜZEMELTETÉSI TÉMAKÖRÖK – TÍPUSHOZ KAPCSOLÓDÓK

A típusok és a típusok változatai közötti különbségek figyelembevétele a következő fejezetekben:

0. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓ ÉS MÉRTÉKEGYSÉGEK

- 0.1. Általános információ (pl. a repülőgépek méretei), beleértve az érintett repülőgéptípus üzemeltetésekor használt mértékegységeket és átszámítási táblázatokat.

1. KORLÁTOZÁSOK

- 1.1. A engedélyezett korlátozások és az alkalmazandó üzemeltetési korlátozások leírása, beleértve a következőket:

- a) engedélyezett státus (pl. CS-23, CS-25, ICAO 16. 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) sebességkorlátozások;
- 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) repülőgépsárkány szennyezettsége; és
- m) rendszerekre vonatkozó korlátozások.

2. NORMÁL ELJÁRÁSOK

- 2.1. A személyzet normál eljárásai és a rájuk ruházott feladatok, a megfelelő ellenőrző listák, az ellenőrző listák használatának rendszere és egy utasítás a szükséges koordinációs eljárásokról a hajózószemélyzet és a légiutas-kísérő-személyzet között. A következő normál eljárásokat és feladatokat kell tartalmazza:

- a) repülés előtti;
- b) indulás előtti;
- c) magasságmérő beállítása és ellenőrzése;
- d) gurulás, felszállás és emelkedés;
- e) zajcsökkentés;
- f) utazórepülés és süllyedés;
- g) megközelítés és leszállás előkészítési eligazítás;
- h) VFR szerinti megközelítés;
- i) műszeres megközelítés;
- j) látással történő 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 hajózősemélyzet és a légi-utas-kísérő-semélyzet 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 utastéri túlnyomás esetén;
- d) szerkezeti korlátok túllépése, mint amilyen a leszállás túlsúlyal;
- 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) gradiensvesztéség bedöntött emelkedés esetén;
- e) útvonal-emelkedési korlátok;
- f) megközelítési emelkedési korlátok;
- g) leszállási emelkedési korlátok;
- h) leszállópálya hossza (száraz, nedves, szennyezett) beleértve egy rendszer vagy eszköz repülés közbeni meghibásodásának hatását, ha befolyásolja a leszállási úthosszat;
- i) 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 engedélyezett 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 Üzemben Tartási Kézikönyv alternatívaként tartalmazhat keresztivatkozást 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:
- emelkedési gradiens az összes hajtóművel;
 - széleltérítési adatok;
 - a jégmentesítő/jegesedésgátló folyadékok hatása;
 - repülés kieresztett futóművel;
 - 3 vagy több hajtóműves repülőgépekre egy üzemképtelen hajtóművel végzett műszaki átrepülések; és
 - 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 üzemben tartást, ETOPS-ot (különösen az utazósebességet egy üzemképtelen hajtóművel és a maximális távolságot egy megfelelő repülőtértől, az OPS 1.245-tel összhangban meghatározva) és a repüléseket elszigetelt repülőterekre.
- 5.2. A repülés különböző fázisaiban szükséges üzemanyag kiszámítása az OPS 1.255-tel összhangban.
6. TÖMEG ÉS SÚLYPONT
- Utasítások és adatok a tömeg és súlypont számításához, ideértve:
- a számítási rendszert (pl. indexrendszer);
 - információt és utasításokat a tömeg- és súlypont-dokumentáció elkészítéséhez, beleértve a kézzel és számítógéppel elkészített típusokat;
 - tömegek és tömegközéppontok korlátozását az üzemben tartó által használt típusokra, változatokra vagy egyedi repülőgépekre; és
 - 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 repülőgép CDL-jének feltételei szerint indítanak el.
9. MINIMÁLISAN SZÜKSÉGES FELSZERELÉSEK LISTÁJA
- A minimálisan szükséges felszerelések listája (MEL), figyelembe véve az üzemeltetett repülőgéptípusokat és -változatokat és az üzemeltetési típusokat/területeket. A MEL tartalmazza a navigációs berendezéseket és vegye figyelembe az üzemeltetési útvonalra és területre szükséges teljesítményt.
10. ÉLETMENTŐ ÉS VÉSZHELYZETI ESZKÖZÖK, BELEÉRTVE AZ OXIGÉNT
- 10.1. A megteendő útvonalakon szállítandó életmentő és vészhelyzeti eszközök listája és ezen felszerelés felszállás előtti működőképességi 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 léginnavigációs térképek leírása, beleértve érvényességük ellenőrzésének módszereit;
 - i) léginnavigációs információ és MET-szolgáltatások rendelkezésre állása;
 - j) repülés közbeni COM/NAV eljárások;
 - k) repülőterek csoportosítása a hajózószemélyzet ismeretminősítése szempontjából;
 - l) speciális repülőtéri korlátozások (teljesítménykorlátozások és üzemeltetési eljárások).

D. OKTATÁS

1. Az oktatási tanmenetek és ellenőrzési programok minden, a repülés előkészítésével és/vagy lebonyolításával kapcsolatos üzemeltetési feladattal megbízott üzemeltető személyzet számára.
2. Az oktatási tanmenetek és ellenőrzési eljárások tartalmazzák a következőket:
 - 2.1. *Hajózószemélyzet számára.* Az összes, az E. és N. részben előírt vonatkozó témát.
 - 2.2. *Légiutas-kísérő-személyzet számára.* Az összes, az O. részben előírt vonatkozó témát.
 - 2.3. *Az érintett üzemben tartó személyzet számára, beleértve a személyzet tagjait:*
 - a) az összes, az R. (Veszélyes áruk légi szállítása) részben előírt vonatkozó témát; és
 - b) az összes, az S. (Védelem) részben előírt vonatkozó témát.
 - 2.4. *Azon üzemben tartó személyzet számára, akik a személyzetnek nem tagjai (pl. diszpécser, kiszolgáló személyzet stb.).* Az összes, az OPS-ben előírt releváns téma, amely feladataikra vonatkozik.

3. Eljárások
 - 3.1. Oktatási és ellenőrzési eljárások.
 - 3.2. Abban az esetben követendő eljárások, ha a személyzet nem éri el vagy nem tartja fent az előírt szintet.
 - 3.3. Eljárások annak biztosítására, hogy kereskedelmi célú légiszállítási repüléseken nem szimulálnak rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások vagy azok egy részének alkalmazását igénylő rendkívüli vagy vészhelyzeteket vagy IMC-szimulációt.
4. A megőrzendő dokumentáció és a megőrzési idők előírása. (Lásd az OPS 1.1065 1. függelékét.)

Az OPS 1.1065 1. függeléke

Dokumentumok megőrzési ideje

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az alábbi információt elfogadható formában, a Hatóság által hozzáférhetően megőrizzenek az alábbi táblázatokban szereplő ideig.

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

1. táblázat

Egy repülés előkészítése és végrehajtása során használt információ

Egy repülés előkészítése és végrehajtása során használt, az OPS 1.135-ben előírt információ	
Operatív repülési terv	3 hónap
Repülőgép műszaki napló	36 hónap az utolsó bejegyzés dátuma után, az M rész M. A.306c)-vel összhangban
Útvonalspecifikus NOTAM/AIS tájékoztató dokumentáció, ha az üzemben tartó szerkesztette	3 hónap
Tömeg- és súlypont-dokumentáció	3 hónap
Értesítés a speciális rakományokról, beleértve a veszélyes árukat	3 hónap

2. táblázat

Jelentések

Jelentések	
Fedélzeti napló	3 hónap
Minden, az OPS 1.420-ban leírt vagy bármely olyan eset részleteinek feljegyzésére szolgáló repülési jelentés(ek), amelyek feljegyzését/jelentését a parancsnok szükségesnek tartja	3 hónap
Jelentések a szolgálati idők túllépéséről és/vagy a pihenési idők megrövidítéséről	3 hónap

3. táblázat

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 repülőter ismeret (OPS 1.975 hivatkozása)	3 év
Oktatás és képzés speciális üzemeltetéshez, ha az OPS előírja (pl. ETOPS II./III. kategóriás üzemeltetés)	3 év
Veszélyes áruk oktatás, ahogy megfelelő	3 év

4. táblázat

Légiutas-kísérő személyzet dokumentációi

Légiutas-kísérő személyzet dokumentációi	
Repülési, szolgálati és pihenési idő	15 hónap
Alapképzés, típusátállási oktatás és különbségek oktatása (beleértve az ellenőrzést)	Amíg a légiutas-kísérő-személyzet tagját az üzemben tartó alkalmazza
Időszakos és felrisszító oktatás (beleértve az ellenőrzést)	12 hónapig, miután a légiutas-kísérő-személyzet tagja kilépett az üzemben tartó alkalmazásából
Veszélyes áruk oktatás, ahogy megfelelő	3 év

5. táblázat

Egyéb üzemeltető személyzet dokumentációi

Egyéb üzemeltető személyzet dokumentációi	
Egyéb olyan személyzet oktatási/minősítési dokumentációi, akik számára az OPS jóváhagyott oktatási programot ír elő	Utolsó két oktatás feljegyzései

6. táblázat

Egyéb dokumentációk

Egyéb dokumentációk	
Kozmikus és napból származó sugárzás dózisének dokumentációja	12 hónapig miután a személyzet tagja kilépett az üzemben tartó alkalmazásából
Minőségügyi rendszer dokumentációi	5 év
Veszélyes áruk szállításának dokumentációja	3 hónap a repülés befejezése után
Veszélyes áruk jóváhagyásának ellenőrzőlistája	3 hónap a repülés befejezése után

Q. RÉSZ

REPÜLÉSI ÉS SZOLGÁLATI IDŐ KORLÁTAI ÉS PIHENÉSI KÖVETELMÉNYEK

OPS 1.1090

Cél és hatókör

1. Az üzemben tartó alakítson ki a személyzet tagjai számára egy, a repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszert (FTL).
2. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy minden járatán:
 - 2.1. A repülési és szolgálati idő korlátozásaira és a pihenési követelményekre vonatkozó rendszer megfelel:
 - a) mind a jelen rész előírásainak;
 - b) mind bármely, a Hatóság által a jelen rész előírásainak megfelelően a biztonság fenntartása érdekében rögzített további előírásnak.
 - 2.2. A járatokat úgy kell megtervezni, hogy a megengedhető repülési szolgálati időn belül teljesítsék azokat, figyelembe véve a repülés előtti feladatokhoz szükséges időt, a repülési és fordulási időt.
 - 2.3. A szolgálati beosztási jegyzékeket a személyzet tagjai számára a megfelelő pihenés megtervezése céljából elegendő idővel előre kell elkészíteni és közzétenni.
3. Az üzemben tartó felelőssége
 - 3.1. Az üzemben tartó a személyzet minden tagja számára jelöljön ki egy bázishelyet.
 - 3.2. Az üzemben tartóktól elvárt, hogy értékeljék a repülési szolgálati időszakok és pihenési időszakok gyakorisága és elosztása közötti kapcsolatokat, és megfelelően figyelembe vegyék a hosszú szolgálati idők között minimális pihenési idővel történő munkavégzés halmozódó hatásait.
 - 3.3. Az üzemben tartók úgy kötelesek megállapítani a szolgálatok ütemezését, hogy elkerüljék az olyan nemkívánatos gyakorlatot, mint a váltakozó nappali/éjszakai szolgálat vagy a személyzet tagjainak olyan beosztása, amely a rögzült alvás/munka mintát jelentősen megzavarja.
 - 3.4. Az üzemben tartók kötelesek helyi szabadnapokat betervezni és a személyzet tagjait erről előzetesen értesíteni.
 - 3.5. Az üzemben tartók kötelesek gondoskodni arról, hogy a pihenési időszakok elegendő időt biztosítsanak, hogy a személyzet az előző szolgálatok hatásán túl legyen és jól kipihent legyen a következő repülési szolgálati időszak kezdetére.
 - 3.6. Az üzemben tartók gondoskodjanak arról, hogy a repülési szolgálati időszakokat úgy tervezzék, hogy a személyzet tagjai kellőképpen kipihentek legyenek, és biztonsági szempontból minden körülmények között kielégítő színvonalon tudjanak dolgozni.

4. A személyzet tagjának felelőssége
 - 4.1. A személyzet egy tagja sem dolgozhat úgy egy repülőgépen, hogy tudja, fáradt vagy fáradt lehet, vagy ha olyan mértékben nem érzi magát alkalmas állapotban, hogy a járatot veszélyeztetheti.
 - 4.2. A személyzet tagjainak optimálisan ki kell használniuk a pihenésre rendelkezésre álló lehetőségeket és időt, és megfelelően kell megtervezniük és kihasználniuk pihenési időszakaikat.
5. A Polgári Légiközlekedési Hatóság felelőssége
 - 5.1. Eltérések
 - 5.1.1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel, a Hatóság a jelen rész előírásaitól eltéréseket engedélyezhet az érintett tagállamban hatályos törvényeknek és eljárásoknak megfelelően és az érdekelt felekkel konzultálva.
 - 5.1.2. Minden üzemben tartó az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve köteles bemutatni a Hatóságnak, hogy az eltérés iránti kérelme egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

Ezen eltéréseket megfelelő enyhítő intézkedéseknek kell kísérniük, ahol ez szükséges.

OPS 1.1095

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározások érvényesek:

- 1.1. Megerősített hajózószemélyzet:

Egy hajózószemélyzet, amely a repülőgép üzemeltetéséhez szükséges legkisebb létszámnál nagyobb létszámú, és amelyben bármely tag elhagyhatja beosztását és a hajózószemélyzet másik, megfelelő képzettséggel rendelkező tagja léphet helyébe.
- 1.2. Blokkidő:

Az eltelt idő a között, hogy a repülőgép először elhagyja parkolóhelyét felszállás céljából és a között, hogy megáll a kijelölt parkolóhelyen és minden motor és légcsavar leáll.
- 1.3. Szünet:

Minden szolgálat alól mentes idő, amely szolgálati időnek számít, mert a pihenőidőnél rövidebb.
- 1.4. Szolgálat:

Bármely feladat, amelyet a személyzet egy tagjának el kell látnia egy AOC birtokosának üzemével kapcsolatban. Ahol a jelen rendeletben nincsenek külön szabályok meghatározva, a Hatóságnak kell meghatároznia, hogy a készenlétet kell-e és milyen mértékben kell szolgálatnak tekinteni.
- 1.5. Szolgálati idő:

Az az időszak, amely akkor kezdődik, 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 személyzetnek tagja teljesít szolgálatot. Az FDP akkor kezdődik, amikor a személyzet tagjának az üzemben tartó előírja, hogy jelentkezzen egy járathoz vagy járatok egy sorához; és az utolsó olyan járat befejezésekor ér véget, amelyen a személy a személyzet tagjaként teljesít szolgálatot.
- 1.7. Bázishely:

Az üzemben tartó által a személyzet tagja számára kijelölt hely, ahol az rendszerint megkezdési és befejezési 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes szolgálati időszak, amelyre a személyzet egy tagját kijelöli, ne haladja meg:

- a) a 190 szolgálati órát bármely 28 egymást követő napon belül, a lehető legegyszerűbben elosztva ezen időszakban; és
- b) a 60 szolgálati órát bármely 7 egymást követő napon belül.

1.2. Blokkidő korlátozása

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy azon járatok összes blokkideje, amelyekre a személyzet egy tagja a személyzet munkát végző tagjaként ki van rendelve, ne haladja meg

- a) a 900 blokkórát egy naptári évben;
- b) a 100 blokkórát bármely 28 egymást követő napon belül.

OPS 1.1105

Maximális napi repülési szolgálati idő (FDP)

1.1. Ez az OPS nem vonatkozik az egypilótás üzemeltetésre és a vészhelyzeti egészségügyi szolgálati üzemeltetésre.

1.2. Az üzemben tartó olyan jelentkezési időket köteles előírni, amelyek reálisan alkalmazkodnak a Hatóság által jóváhagyott, biztonsággal kapcsolatos földi feladatok idejéhez.

1.3. A legnagyobb napi alap FDP 13 óra lehet.

1.4. Ezen 13 óra a harmadik 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 üzemben tartó az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve köteles bemutatni a Hatóságnak, hogy kérelme a meghosszabbított FDP iránt egyenértékű biztonsági szintet nyújt.

OPS 1.1110

Pihenés

1. Minimális pihenés
 - 1.1. A bázishelyen kezdődő repülési szolgálati idő megkezdése előtt biztosított minimális pihenésnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint a megelőző szolgálati időszak vagy 12 óra, amelyik hosszabb.
 - 1.2. A bázishelytől eltérő helyen kezdődő repülési szolgálati idő megkezdése előtt biztosított minimális pihenésnek legalább olyan hosszúnak kell lennie, mint a megelőző szolgálati időszak vagy 10 óra, amelyik hosszabb; ha a bázishelytől távol van a legkisebb pihenés, az üzemben tartó köteles legalább 8 óra alvási lehetőséget biztosítani az utazás és egyéb élettani szükségletek figyelembevételével.
 - 1.3. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az időzóna-eltéréseknek a személyzet tagjaira gyakorolt hatását többletpihenéssel kompenzálja, ahogy azt a Hatóság a 8. cikk előírásait is figyelembe véve szabályozza.
 - 1.4.1. Az 1.1. és 1.2. sérelme nélkül és a 8. cikk előírásaira is tekintettel a Hatóság csökkentett pihenési követelményeket engedélyezhet.
 - 1.4.2. Minden üzemben tartó köteles az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve bemutatni a Hatóságnak, hogy kérelme a csökkentett pihenés iránt egyenértékű biztonsági szintet nyújt.
2. Pihenési időszakok
 - 2.1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a fent körvonalazott minimális pihenést rendszeresen kiegészíti egy heti pihenőre, amely két helyi éjszakát magában foglaló 36 órás időszak, úgy, hogy egy heti pihenési időszak vége és a következő kezdete között soha nem telik el több, mint 168 óra. Az OPS 1.1095 1.9. pont alóli kivételként a Hatóság dönthet úgy, hogy ezen helyi éjszakák közül a második 20.00 órakor kezdődhet, ha a heti pihenési időszak legalább 40 órán át tart.

OPS 1.1115

A repülési szolgálati idő meghosszabbítása repülés közbeni pihenés miatt

1. A 8. cikk előírásaira is figyelemmel és ha mindegyik üzemben tartó bemutatja a Hatóságnak, az üzemeltetés tapasztalatát felhasználva és a többi idevonatkozó tényezőt, mint az aktuális tudományos ismereteket figyelembe véve, hogy kérelme egyenértékű biztonsági szintet nyújt:
 - 1.1. Hajózószemélyzet megerősítése

A Hatóság rögzíti az alapvető hajózószemélyzet megerősítésével kapcsolatos követelményeket a repülési szolgálati időnek a fenti OPS 1.1105 követelményein túlmenő meghosszabbításának céljára.
 - 1.2. Légiutas-kísérő-személyzet

A Hatóság rögzíti a légiutas-kísérő-személyzet minimális repülés közbeni pihenésével kapcsolatos követelményeket, ha az FDP meghaladja az OPS 1.1105 fenti korlátait.

OPS 1.1120

Előre nem látott körülmények tényleges repülés közben – a parancsnok döntési hatásköre

1. Figyelemmel az alábbiakban feltételezett körülmények alapos ellenőrzésének szükségességére, a jelentkezési idővel kezdődő tényleges repülési üzemeltetés közben, a repülési szolgálati, a szolgálati és a pihenőidőre vonatkozó, jelen részben előírt határok előre nem látható körülmények esetén módosíthatóak. Minden ilyen módosítást a személyzet összes tagjával folytatott konzultáció után a parancsnoknak el kell fogadnia, és a módosításoknak minden körülmények között meg kell felelniük a következőknek:
 - 1.1. Az OPS 1.1105 fenti 1.3. pontjában említett maximális FDP nem növelhető két órát meghaladóan, hacsak a hajózószemélyzet nincs megerősítve, amely esetben a repülési szolgálati időszak legfeljebb 3 órával hosszabbítható meg.

- 1.1.2. 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. Meg kell határozni, hogy a készenléti időt hogyan kell a halmozott szolgálati órák számításakor figyelembe venni.

OPS 1.1130

Élelmezés

Étkezési és ivási lehetőséget kell biztosítani, hogy a személyzet tagjának teljesítményére gyakorolt kedvezőtlen hatást elkerüljék, különösen, ha az FDP meghaladja a 6 órát.

OPS 1.1135

Repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidők nyilvántartása

1. Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet tagjáról vezetett nyilvántartás tartalmazza a következőket:
 - a) blokkidők;
 - b) minden szolgálati és repülési szolgálati időszak kezdete, időtartama és befejezése;
 - c) pihenési időszakok és minden szolgálat alól mentes napok;és hogy úgy vezessék a nyilvántartásokat, hogy biztosítsák a jelen rész követelményeinek betartását; ezen nyilvántartások másolatát kérése esetén a személyzet tagjának rendelkezésére kell bocsátani.
2. Ha az üzemben tartó által az 1. bekezdés szerint vezetett nyilvántartások nem terjednek ki minden repülési szolgálati, szolgálati és pihenőidejére, a személyzet érintett tagja saját egyedi nyilvántartást köteles vezetni
 - a) blokkidőről;
 - 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 öt 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 árukat és tárgyakat szállít, de nem szállít utasokat. Ebben az összefüggésben a következők nem tekintendők utasoknak:
 - i. a személyzet tagjai;
 - ii. az üzemben tartó alkalmazottja, akinek szállítását az Üzemben Tartási Kézikönyv utasításai engedélyezik és akinek szállítása azokkal összhangban történik;
 - iii. a Hatóság meghatalmazott képviselője; vagy
 - iv. a fedélzeten szállított adott rakománnyal kapcsolatos feladatokat ellátó személy.
 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 légi jármű fedélzetén történik, amely személyi sérülést, anyagi kárt, tüzet, töréskárt, kiömlést, folyadék szivárgását vagy sugárzást vagy más olyan jelenséget okoz, amely arra mutat, hogy a csomagolás épsége nem maradt meg. A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos valamennyi eset, amely súlyosan veszélyezteti a repülőgépet vagy a rajta lévőket, szintén veszélyes árukkal kapcsolatos eseménynek tekintendő.
5. **Veszélyes áruk fuvarokmányai.** A Műszaki utasításokban meghatározott okmány. A veszélyes árukat légi szállításra felajánló személy tölti ki és információt tartalmaz ezekről a veszélyes árukról. Az okmány tartalmaz egy aláírt nyilatkozatot arról, hogy a veszélyes árukat teljesen és pontosan azonosították korrektt 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. **Többszörös csomagtároló.** Az egyéni szállító által használatos zárt burkolat egy vagy több csomag tárolására, ezekből egy kezelési egység képzésére, a kezelés és tárolás megkönnyítése céljából. (Megjegyzés: egy egységcsomagolási eszköz nem tartozik ez alá a meghatározás alá).
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 szerez és amely:
 - i. több, mint 48 órás kórházi kezelést tesz szükségessé, amely a sérülés elszennvedésétől 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 árurogzító hálóval vagy egy repülőgépes raklap egy burkolófedél fölötti árurogzító hálóval. (Megjegyzés: egy többszörös csomagtároló nem tartozik ez alá a meghatározás alá; radioaktív anyagokat tartalmazó konténerre lásd az árukonténer meghatározását.)

OPS 1.1155

Jóváhagyás a veszélyes áruk szállítására

Az üzemben tartó csak akkor szállíthat 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 szállít, 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 eszközeként;
 4. egy beteg számára repülés közbeni egészségügyi segítségnyújtás céljából szállítják őket, ha:
 - i. a gáztartályokat kifejezetten az adott gáz tárolására és szállítására gyártották;
 - ii. a kábítószeres, 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.

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 szállításuk minden körülmények között tilos, egyáltalán nem szállítanak repülőgépen.
- b) 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 szállításuk 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 1.1170

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, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket a Műszaki utasításokban 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy, ha 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 átvétele

- a) Az üzemben tartó csak akkor vegyen át szállításra veszélyes árukat, ha a csomagokat, többszörös csomagtárolókat 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, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket közvetlenül a repülőgépbe vagy egy egységcsomagolási eszközbe történő berakodás előtt a Műszaki utasításokban előírtak szerint vizsgálják meg a szivárgás és sérülés jeleire;
 2. egy egységcsomagolási eszközt csak akkor rakodjanak be a repülőgépbe, ha a Műszaki utasításokban előírt módon megvizsgálták és a benne tárolt veszélyes áruk szivárgásának és károsodásának semmilyen jelét nem találták;
 3. a szivárgó vagy sérült csomagokat, többszörös csomagtárolókat vagy árukonténereket nem rakodják be a repülőgépbe;
 4. valamennyi a repülőgépen talált veszélyes áru csomagot, amely sérültnek vagy szivárogni látszik, távolítsák el vagy eltávolítására 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, többszörös csomagtárolókat és árukonténereket a repülőgépből vagy egységcsomagolási eszközökből történő kirakodásukkor vizsgálják meg a szivárgás és sérülés jeleire, és ha sérülés vagy szivárgás jeleit találják, vizsgálják meg a sérülés vagy szennyeződés jeleire azt a területet, ahol a veszélyes árukat tárolták.

OPS 1.1205

Szennyeződés eltávolítása

- a) Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:
1. a 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy ne szállítsanak veszélyes árukat az utasok által elfoglalt utastérben vagy a pilótafülkében, kivéve ha a Műszaki utasítások mást írnak elő.
- b) *Rakterek.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes árukat 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a »Csak teherszállító repülőgépen szállítható« (Cargo Aircraft Only) címkével ellátott veszélyes árukat teherszállító repülőgépen szállítsák és úgy rakodják be, ahogy a Műszaki utasítások előírják.

OPS 1.1215

Információs szolgáltatás

- a) *A földi személyzet tájékoztatása.* Az üzemben tartó gondoskodjon 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 tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a Műszaki utasítások által előírt információt közlik, hogy az utasokat figyelmeztessék, hogy milyen típusú árukat nem szabad egy repülőgépen szállítaniuk; és
 2. az üzemben tartó, vagy, ahol értelmezhető, kezelő ügynöke gondoskodjon arról, hogy a rakomány átvételi pontjain a veszélyes áruk szállításáról tájékoztatást adó figyelmeztetéseket helyezzenek el.
- c) *A személyzet tagjainak tájékoztatása.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az Üzemben Tartási Kézikönyvben megadják az információt, amely lehetővé teszi a személyzet tagjainak, hogy a veszélyes áruk szállításával kapcsolatos felelősségeiknek megfelelően, beleértve a veszélyes árukat érintő vészhelyzetek esetén végrehajtandó tevékenységeket.
- d) *A parancsnok tájékoztatása.* Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a parancsnok a Műszaki utasításokban előírt módon írásos tájékoztatást kapjon. (Lásd az OPS 1.1065 1. függelék 1. táblázatát az okmányok megőrzési idejéről).
- e) *Információs szolgáltatás repülőesemény 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.

OPS 1.1220

Oktatási programok

- a) Az üzemben tartó dolgozzon ki és tartson fenn a Műszaki utasítások által előírt személyzeti oktatási programokat, amelyeket a hatóságnak kell jóváhagynia.
- b) *Veszélyes áruk szállítására állandó engedéllyel nem rendelkező üzemben tartók.* Az üzemben tartó gondoskodjon 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

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.

1. táblázat

Oktatási területek	1	2
Általános elvek	X	X
Veszélyes áruk korlátozása a légi szállításban		X
Csomagok jelölése és címkézése	X	X
Veszélyes áruk az utasok csomagjaiban	X	X
Vészhelyzeti eljárások	X	X

Megjegyzés: »X« jelzi a tárgyalandó területet.

- c) *Veszélyes áruk szállítására állandó engedéllyel rendelkező üzemben tartók.* Az üzemben tartó gondoskodjon a következőkről:

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

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 csomagkezelésben 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 hajózószemélyzet 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 hajózószemélyzeten 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 ellenőrizzék felelősségeik megértését.
- e) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes, veszélyes árukról oktatást kapott személyzet kapjon időszakos oktatást 2 évnél nem hosszabb időközönként.
- f) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes árukról szóló oktatás okmányait minden oktatott személyzetre 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				
Veszélyes áruk listája	X	X		X	
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				
Veszélyes áruk átvétele, beleértve ellenőrző lista használatát	X				
Tárolási és rakodási eljárások	X	X	X	X	
Sérülés és szivárgás vizsgálata és szennyezésmentesítési eljárások	X	X			
A parancsnok tájékoztatása	X	X		X	
Veszélyes áruk az utaspoggyászbán	X	X	X	X	X
Vészhelyzeti eljárások	X	X	X	X	X

Megjegyzés: »X« jelzi a tárgyalandó területet.

OPS 1.1225

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

VÉDELEM

OPS 1.1235

Biztonsági előírások

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a teljes érintett személyzet ismerje és betartsa az üzemben tartó állama védelmi programjainak vonatkozó előírásait.

OPS 1.1240

Oktatási programok

Az üzemben tartó dolgozzon ki, tartson fenn és hajtson végre jóváhagyott oktatási programokat, amelyek lehetővé teszik az üzemben tartó személyzete tagjainak, hogy megfelelően cselekedjenek, hogy megakadályozzák a jogellenes beavatkozást, mint amilyen a szabotázs vagy repülőgépek jogellenes elrablása és hogy minimalizálják ezeknek az eseményeknek a következményeit, ha megtörténnének. Az oktatási program legyen kompatibilis a Nemzeti Légi Biztonsági Programmal. A személyzet egyes tagjai rendelkezzenek tudással és szakértelemmel az oktatási program minden releváns eleméről.

OPS 1.1245

Jogellenes beavatkozások jelentése

A repülőgép fedélzetén történt jogellenes beavatkozást követően a parancsnok, vagy távollétében az üzemben tartó késelelem nélkül nyújtson be jelentést egy ilyen cselekményről a kijelölt helyi hatóságnak és az üzemben tartó állama Hatóságának.

OPS1.1250

Repülőgép-átkutatási ellenőrző lista

Az üzemben tartó gondoskodjon arról, hogy legyen a fedélzeten egy ellenőrző lista egy bomba vagy improvizált robbanószerkezet (IED) kutatása során követendő eljárásokról szabotázs gyanúja esetén és a repülőgép elrejtett fegyverek, robbanóanyagok és egyéb veszélyes eszközök utáni átkutatásáról, ha megalapozott gyanúja áll fenn, hogy a repülőgép jogellenes beavatkozásnak lehet kitéve. Az ellenőrző listát támogassa egy útmutatás a megfelelő tennivalókról, ha a fedélzeten bombát vagy gyanús tárgyat találnának és a repülőgépre jellemző legkisebb kockázatú helyről egy bomba számára, ha a típusbizonyítvány birtokosa ezt megadta.

OPS 1.1255

A hajózószemélyzet fülkéinek biztonsága

- a) Minden olyan repülőgépen, amely el van látva hajózószemélyzeti fülkeajtóval, ez az ajtó legyen zárható, és álljanak rendelkezésre vagy készüljenek a Hatóság számára elfogadható eszközök és eljárások, amelyekkel a légiutas-kísérőszemélyzet értesíteni tudja a hajózószemélyzetet az utastérben folyó gyanús tevékenységről vagy a biztonsági előírások megsértéséről.

- b) Minden 45 500 kg feletti legnagyobb engedélyezett felszálló tömegű vagy 60-nál nagyobb maximális engedélyezett utasülésszámú utasokat szállító repülőgép legyen ellátva egy jóváhagyott hajózószemélyzeti fülkeajtóval, amely zárható és nyitható minden egyes pilótaülésből és amelynek kialakítása képessé teszi a vonatkozó visszamenőleges hatályú légi-alkalmassági üzemeltetési követelmények betartására. Ennek az ajtónak a kialakítása ne akadályozza a vészhelyzeti műveleteket, ahogy azt a visszamenőleges hatályú légi-alkalmassági üzemeltetési előírások megkövetelik.
- c) Minden repülőgépen, amely el van látva a b) albekezdéssel összhangban egy hajózószemélyzeti fülkeajtóval:
1. ezt az ajtót be kell csukni a hajtóművek felszálláshoz történő elindítása előtt és be kell zárni, ha biztonsági eljárás vagy a parancsnok megköveteli, amíg a leszállás után a hajtóműveket le nem állítják, kivéve, ha jogosult személyek a Nemzeti Légi Biztonsági Programmal összhangban belépés vagy kilépés céljából szükségesnek ítélik meg;
 2. eszközökről kell gondoskodni, hogy mindegyik pilótaülésből olyan mértékben figyelemmel lehessen kísérni a hajózószemélyzeti fülke előtti területet, hogy azonosítani lehessen a személyeket, akik be kívánnak lépni a hajózószemélyzeti fülkébe és hogy észlelni lehessen a gyanús viselkedést vagy a potenciális fenyegetést.”
-