



Tartalom

II *Nem jogalkotási aktusok*

RENDELETEK

- ★ A Bizottság 379/2014/EU rendelete (2014. április 7.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról 1

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 379/2014/EU RENDELETE

(2014. április 7.)

a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

- (1) Bizonyos légi járművek üzemben tartói és az üzemben tartásban részt vevő szakszemélyzet köteles megfelelni a 216/2008/EK rendelet IV. függelékében szereplő vonatkozó alapvető előírásoknak.
- (2) A 216/2008/EK rendelet értelmében az Európai Bizottság a légi járművek biztonságos üzemben tartásához szükséges feltételek biztosítása érdekében végrehajtási szabályokat fogad el. E szabályok kidolgozásakor mindenekelőtt figyelembe kell venni a légi járművek, a szervezetek és a légi műveletek összetettségét, valamint a különböző műveletekkel összefüggő kockázatokat.
- (3) A 965/2012/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ végrehajtási szabályokat határoz meg a repülőgépekkel és a helikopterekkel végzett kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vonatkozóan. A 216/2008/EK rendelet alapelveinek és alkalmazásának való megfelelés érdekében a ballonokkal és a vitorlázó repülőgépekkel végzett kereskedelmi célú légi szállítási műveletekre vonatkozóan is szabályokat kell meghatározni. Továbbá foglalkozni kell az ugyanazon repülőtéren vagy műveleti területen kezdődő és végződő, repülőgépekkel és helikopterekkel végzett egyes kereskedelmi légi szállítási műveletek sajátosságaival, figyelembe véve e műveletek mértékét, alkalmazási körét és a kapcsolódó kockázatokat.
- (4) A 800/2013/EU bizottsági rendelet ⁽³⁾ módosítja a 965/2012/EU rendeletet, és azt a nem kereskedelmi célú műveletekre vonatkozó, a légi járművek összetettsége szerint meghatározott szabályokkal egészíti ki. A 965/2012/EU rendeletet továbbá azért is módosítani kell, hogy tükrözze a technika állását, és arányos intézkedéseket biztosítson a komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel végzett egyes szigorúan meghatározott tevékenységek, és a tevékenységben részt vevő szervezetek számára.

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság 2012. október 5-i 965/2012/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 2013. augusztus 14-i 800/2013/EU rendelete a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 965/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 227., 2013.8.24., 1. o.).

- (5) A rendeletet továbbá ki kell egészíteni a repülőgépekkel, helikopterekkel, ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett egyedi műveletekre vonatkozó szabályokkal, figyelembe véve a szóban forgó műveletek sajátosságait és a kapcsolódó kockázatokat. Az arányosság szempontjából nem indokolt, hogy az összes kereskedelmi üzemben tartó és különösen az egyedi kereskedelmi üzemben tartók engedélyezési kötelezettség alá essenek. Az ilyen üzemben tartóknak annak ellenére, hogy kereskedelmi célú tevékenységet végeznek, engedély helyett képességyilatkozással kell rendelkezniük. A biztonság érdekében azonban a földön tartózkodó harmadik személyeket veszélyeztető, egyes magas kockázatú kereskedelmi célú műveletek esetében meg kell határozni a művelet végzésének feltételeit, és ily módon e műveleteket engedélyezési kötelezettség alá kell vonni.
- (6) A 965/2012/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (7) Az átmenet zökkenőmentessége és a polgári repülésbiztonság Unión belüli magas színvonalának megvalósulása érdekében a végrehajtási intézkedéseknek tükrözniük kell a technika állását – beleértve a legjobb gyakorlatokat is –, valamint a tudományos és műszaki fejlődést a légi jármű-üzembentartás területén. Ennek megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és az Egyesült Európai Légügyi Hatóság védnöksége alatt 2009. június 30-ig elfogadott műszaki előírásokat és adminisztratív eljárásokat éppúgy, mint az egyedi nemzeti környezetre vonatkozó érvényes törvényi szabályozást.
- (8) A légiközlekedési ágazat és a tagállamok számára elegendő időt kell biztosítani az új szabályozói keretekhez történő alkalmazkodásra.
- (9) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.
- (10) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg a repülőgépekkel, helikopterekkel, ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett légi szállítási műveletekre vonatkozóan, ideértve a valamely másik állam biztonsági felügyelete alá tartozó üzemben tartók légi járműveinek földi ellenőrzését is abban az esetben, ha azok a Szerződés rendelkezéseinek hatálya alá tartozó területen található repülőtereken szállnak le.

(2) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett, kereskedelmi légi szállítási üzemben tartásban érintett légi járműveket üzemben tartók engedélyeinek kiállítására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételekre, az engedélyek birtokosainak jogaira és kötelezettségeire, valamint azon feltételekre vonatkozóan, amelyek esetében az üzemben tartást meg kell tiltani, korlátozni kell, valamint a biztonság érdekében egyedi feltételekhez kell kötni.

(3) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett egyedi kereskedelmi légi szállítási műveleteket és nem kereskedelmi célú műveleteket, így többek között hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett egyedi nem kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartók által tett nyilatkozatokra, és az ő felügyeletükre vonatkozó feltételekre és eljárásokra.

(4) Ez a rendelet részletes szabályokat határoz meg továbbá azon feltételekre, amelyek mellett – a biztonság érdekében – egyes magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezési kötelezettség alá tartoznak, valamint az engedélyek kiállítására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételekre.

(5) A 216/2008/EK rendelet 1. cikke (2) bekezdése a) pontjának alkalmazási körébe tartozó légi szállítási műveletekre ez a rendelet nem alkalmazandó.

(6) Ez a rendelet nem vonatkozik a kötött ballonokkal és léghajókkal végzett műveletekre, valamint a kötött ballonokkal végzett repülésekre.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) Az első bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

- „7. »egyedi művelet«: bármely, a kereskedelmi légi szállítástól eltérő művelet, amelynek során a légi járművet olyan egyedi tevékenységre használják, mint például mezőgazdasági vagy építőipari tevékenység, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrzőszolgálat, légi hirdetés.
8. »magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási művelet«: minden olyan kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet, amelyet olyan terület fölött végeznek, ahol vészhelyzet esetén a földön tartózkodó harmadik személyek biztonsága valószínűsíthetően veszélybe kerülhet, vagy – a művelet helyszíne szerinti illetékes hatóság meghatározása alapján – minden olyan kereskedelmi célú egyedi légi szállítási művelet, amely jelleghatás vagy a művelet helyszínénél szolgáló környezetnél fogva magas kockázatot jelent, különösen a földön tartózkodó harmadik személyek számára.
9. »bevezető repülés«: díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás ellenében végrehajtott, rövid időtartamú repülés, amelyet jóváhagyott képzési szervezet vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezet kínál új tanulóknak vagy új tagok toborzása céljából.
10. »versenyrepülés«: minden olyan repülés, amikor a légi járművet repülőverseny során, repülőversenyre való felkészülés céljából, vagy a repülőverseny helyszínének elérése, illetve onnan való távozás céljából használják.
11. »légi bemutató«: minden olyan repülés, amelyet a nagyközönség számára meghirdetett esemény keretében, kifejezetten bemutató vagy szórakoztatás céljából végeznek, ideértve a bemutatóra való felkészülést, valamint a meghirdetett esemény helyszínének elérése, illetve onnan való távozás során végrehajtott repüléseket is.”

b) A második bekezdésben a „VII” szövegrész helyébe a „VIII” szövegrész lép.

3. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A »B« teljesítményosztályú repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett, ugyanazon repülőterén/műveleti területen kezdődő és végződő kereskedelmi légi szállítási műveletekre a III. és IV. melléklet vonatkozó rendelkezései vonatkoznak”;

b) A (3), (4) és (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek és helikopterek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak nyilatkozatot kell tenniük arról, hogy rendelkeznek a légi járműveknek a III. és VI. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban történő üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel. Ezzel szemben nem kereskedelmi célú egyedi műveletek végzésekor az ilyen üzemben tartóknak a légi járműveket a III. és VIII. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban kell üzemben tartaniuk.

(4) A hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek, valamint a ballonok és vitorlázó repülőgépek üzemben tartóinak nem kereskedelmi célú műveletek, és többek között nem kereskedelmi célú egyedi műveletek végzésekor a légi járműveket a VII. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban kell üzemben tartaniuk.

(5) Azoknak a képzési szervezeteknek, amelyek székhelye valamely tagállam területén található, és amelyeket az 1178/2011/EU rendelettel összhangban hagytak jóvá, az Unióba irányuló, az Unión belüli és onnan kiinduló repüléseket az alábbiak szerint kell végezniük:

- a) a hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek és helikopterek esetében a VI. melléklet rendelkezéseivel összhangban;
 - b) a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek, valamint a ballonok és vitorlázó repülőgépek esetében a VII. melléklet rendelkezéseivel összhangban.”;
- c) A cikk a következő (6) és (7) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Az üzemben tartók a légi járműveket kizárólag a III. és VIII. mellékletben meghatározott egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek céljából tarthatják üzemben.

(7) Az egyedi műveleteket közvetlenül megelőzően, azok folyamán vagy közvetlenül azok után végrehajtott és azokhoz közvetlenül kapcsolódó repüléseket – értelemszerűen – a (3), (4) és (6) bekezdés alapján kell végrehajtani. Az ejtőernyős ugrások kivételével a személyzet tagjain felül legfeljebb 6, a küldetéshez elengedhetetlen személy szállítható a fedélzeten.”

4. A 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) bekezdést el kell hagyni;
- b) A cikk a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) Az 5. cikk (1) és (6) bekezdésétől eltérve, a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel az alábbi légi szállítási műveletek végezhetőek a VII. melléklettel összhangban:

- a) magánszemélyek által végrehajtott, megosztott költségű repülések, feltéve, hogy a közvetlen költségeket a légi járműben tartózkodó összes személy között megosztják, beleértve a pilótát is, és a költségeket egymás között megosztó személyek száma nem haladja meg a hatot;
- b) versenyrepülések vagy légi bemutatók, feltéve, hogy az ilyen repülésekért kapott díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás a közvetlen költségek fedezésére, az éves költségekhez való arányos hozzájárulásra, illetve az illetékes hatóság által megállapított értékű díjra korlátozódik;
- c) a tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelettel összhangban jóváhagyott képzési szervezetek, vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által kínált bemutató repülések, ejtőernyős ugrások, vitorlázórepülő-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a légi jármű az adott szervezet tulajdonában van vagy azt sima légijármű-bérbéveteli szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezetnek kívüli felek számára kiosztható nyereséget, és a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét adják a szervezet tagjai közé nem tartozó személyek részvételével zajló repülések.”

5. A 8. cikk a következőképpen módosul:

- a) A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A helikopterrel végzett CAT műveleteknek, a ballonokkal végzett CAT műveleteknek és a vitorlázó repülőgépekkel végzett CAT műveleteknek a nemzeti szabályoknak kell megfelelniük.”

- b) A cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A nem kereskedelmi célú üzemben tartást, így többek között a hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépekkel és helikopterekkel végzett nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket, valamint a repülőgépek, helikopterek, ballonok és vitorlázó repülőgépek kereskedelmi célú üzemben tartását a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásáig és hatálybalépéséig továbbra is a repülési idő korlátozására vonatkozó nemzeti jogszabályokkal összhangban kell végezni.”

6. A 10. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

- a) Az a) pontban a „III. melléklet” szövegrész helyébe a „II. és III. melléklet” szövegrész lép;
- b) A b) pontban az „V., VI. és VII. melléklet” szövegrész helyébe a „II., V., VI. és VII. melléklet” szövegrész lép.

7. A 10. cikk a következő (4), (5), (6) és (7) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy az egyedi műveletekre 2017. április 21-ig nem alkalmazzák a II., III., VII. és VIII. melléklet előírásait.

(5) Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a következő esetekben nem alkalmazzák a II., III. és IV. melléklet rendelkezéseit:

a) a »B« teljesítményszintű repülőgépekkel vagy nem komplex helikopterekkel végzett, ugyanazon repülőtéren/műveleti területen kezdődő és végződő CAT-műveletekre 2017. április 21-ig; és

b) a ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett CAT-műveletekre 2017. április 21-ig.

(6) Amennyiben egy tagállam alkalmazza az (5) bekezdés a) pontja szerinti eltérést, a következő szabályok érvényesülnek:

a) repülőgépek esetében a 3922/91/EGK rendelet III. melléklete és a vonatkozó, a 3922/91/EGK rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján biztosított nemzeti szintű mentességek;

b) helikopterek esetében a nemzeti szintű előírások.

(7) Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy alkalmazza a (3), (4) és (5) bekezdés szerinti eltéréseket, erről értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget. Az értesítésben ismertetni kell az eltérés indokait és időtartamát, valamint a tervezett intézkedésekről és ütemezésükről szóló végrehajtási programot.”

8. A 965/2012/EU rendelet I–VII. melléklete az e rendelet I. mellékletében meghatározottak szerint módosul.

9. A 965/2012/EU rendelet a VIII. melléklettel (SPO-rész) egészül ki, az e rendelet II. mellékletében foglaltak szerint.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2014. július 1-jétől kell alkalmazni.

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

Kelt Brüsszelben, 2014. április 7-én.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

1. A 965/2012/EU rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

a) A melléklet címének helyébe „A II–VIII. mellékletben használt fogalmak meghatározása” szöveg lép.

b) A melléklet a következő 11a. ponttal egészül ki:

„11a. »Ballon üres tömege«: a ballonnak az AFM-ben meghatározott valamennyi beépített berendezéssel együtt mért tömege.”

c) A 40. pont helyébe a következő szöveg lép:

„40. »Sima légi jármű-bérelti szerződés« (dry lease agreement): vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérlő légi jármű-üzembentartási engedélye (AOC) szerint, vagy – a CAT műveletektől eltérő kereskedelmi műveletek esetében – a bérlő felelősségére tartják üzemben.”

d) A melléklet a következő ponttal egészül ki:

„117a. »feladatspecialista«: az üzemben tartó vagy harmadik fél által kijelölt olyan személy vagy vállalkozás, aki vagy amely az egyedi feladathoz közvetlenül kapcsolódó feladatokat végez a földön, illetve egyedi feladatokat végez a fedélzeten vagy a légi járműből.”

e) A 120. pont helyébe a következő szöveg lép:

„120. »Forgalmi terhelés«: az utasok, a poggyász, a teheráru, a fedélzeten található speciális berendezések együttes tömege, beleszámítva – a ballonok kivételével – a ballasztot is.”

f) A 127. pont helyébe a következő szöveg lép:

„127. »Teljes légi jármű-bérelti szerződés« (wet lease agreement):

— CAT műveletek esetében vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérbeadó légi jármű-üzembentartási engedélye (AOC) alapján tartják üzemben, vagy

— CAT műveletektől eltérő kereskedelmi műveletek esetében vállalkozások közötti olyan szerződés, amelynek értelmében a légi járművet a bérlő felelősségére tartják üzemben.”

2. A 965/2012/EU rendelet II. melléklete a következőképpen módosul:

a) Az ARO.GEN.120 pont d) bekezdésének 1. pontja a „jóváhagyását” kifejezés után egy vesszővel és az „egyedi légi szállítási engedélyét” szövegrésszel egészül ki.

b) Az ARO.GEN.200 pont c) bekezdése a „jogosításukat” kifejezés után a „vagy engedélyüket” szövegrésszel egészül ki.

c) Az ARO.GEN.205 pont a) bekezdése az „első jogosításával” kifejezés után egy vesszővel és az „egyedi légi szállítási engedélyével” szövegrésszel egészül ki.

d) Az ARO.GEN.205 pont b) bekezdése a „jogosítással” kifejezés után egy vesszővel és az „engedéllyel” szövegrésszel egészül ki.

e) Az ARO.GEN.220 pont a) bekezdése a következők szerint módosul:

i. a bekezdés a következő szövegrésszel egészül ki:

- „4a. a magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási művelet engedélyezésének folyamata és az engedélyes folyamatos ellenőrzése;”;
- ii. a 7. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „7. a tagállam területén tevékenykedő, de egy másik tagállam illetékes hatósága vagy az Ügynökség által ellenőrzött, minősített vagy jóváhagyott személyek és szervezetek ellenőrzése az érintett hatóságok közötti megállapodás alapján;”;
- iii. a 9. pont a „minősítésköteles” szövegrész után a „vagy jóváhagyás-köteles” szövegrésszel egészül ki.
- f) Az ARO.GEN.220 pont b) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „b) Az illetékes hatóságnak jegyzéket kell vezetnie az általa kibocsátott összes szervezeti jogosításról és egyedi légi szállítási műveleti engedélyről, valamint a hozzá benyújtott nyilatkozatokról.”
- g) Az ARO.GEN.300 pont a) bekezdésének 1. és 2. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „1. a szervezetekre vagy művelet típusokra vonatkozó követelményeknek való megfelelés a minősítés, jóváhagyás vagy engedély kiadása előtt, az adott helyzettől függően;
2. az általa minősített szervezeteknek, az általa jóváhagyott egyedi műveleteknek, valamint a hozzá nyilatkozatot benyújtott szervezeteknek a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelése;”
- h) Az ARO.GEN.305 pont a következők szerint módosul:
- i. a d) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „d) A tevékenységükről az illetékes hatóság részére nyilatkozatot tevő szervezetek esetében az ellenőrzési programot a szervezet egyedi jellegét, tevékenységének összetettségét, a korábbi ellenőrzési tevékenységek adatait és a végzett tevékenység típusával összefüggő kockázatokat figyelembe véve kell kialakítani. Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a szükséges ellenőrzéseket és vizsgálatokat, és ezen belül földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat.”;
- ii. a pont a következő d1) bekezdéssel egészül ki:
- „d1) Egyedi légi szállítási műveleti engedéllyel rendelkező szervezetek esetében az ellenőrzési programot a d) bekezdésnek megfelelően kell kialakítani, és figyelembe kell venni a korábbi és az aktuális engedélyezési folyamatot, valamint az engedély érvényességi idejét.”
- i) Az ARO.GEN.350 pont b) bekezdésének helyébe az alábbi szöveg lép:
- „b) Az illetékes hatóságnak 1. szintű megállapítást kell tennie bármilyen, a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt követelményeknek, a szervezet eljárásainak és kézikönyveinek, illetve egy jóváhagyás, jogosítás vagy egyedi légi szállítási műveleti engedély feltételeinek vagy egy nyilatkozat tartalmának való olyan jelentős meg nem felelés észlelésekor, amely csökkenti vagy súlyosan veszélyezteti a repülésbiztonságot.”
- j) Az ARO.GEN.350 pont b) bekezdésének 2. pontja a „szervezet bizonyítványának” szövegrész után a „vagy egyedi légi szállítási műveleti engedélyének” szövegrésszel, 3. pontja pedig a „szervezet bizonyítványát” szövegrész után a „vagy egyedi légi szállítási műveleti engedélyét” szövegrésszel egészül ki.

- k) Az ARO.GEN.350 pont c) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:
- „c) Az illetékes hatóságnak 2. szintű megállapítást kell tennie bármilyen, a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban előírt követelményeknek, a szervezet eljárásainak és kézikönyveinek, illetve egy jóváhagyás, jogosítás vagy egyedi légi szállítási műveleti engedély feltételeinek vagy egy nyilatkozat tartalmának való olyan meg nem felelés észlelésekor, amely csökkentheti vagy veszélyeztetheti a repülésbiztonságot.”
- l) Az ARO.GEN.350 pont d) bekezdésének 1. pontja a „bizonyítványának” kifejezés után egy vesszővel és az „egyedi légi szállítási engedélyének” szövegrésszel egészül ki.
- m) Az ARO.GEN.350 pont e) bekezdése az „Ügynökség által minősített” szövegrész után a „vagy engedélyezett” szövegrésszel egészül ki.
- n) Az ARO.GEN.355 pont a) bekezdésében a 290/2012/EU rendeletre való utalás helyébe az 1178/2011/EU rendeletre való utalás lép.
- o) Az alrész a következő ARO.GEN.360 ponttal egészül ki:

„ARO.GEN.360 Megállapítások és végrehajtási intézkedések valamennyi üzemben tartó esetében

Ha ellenőrzés során vagy bármilyen más módon bizonyíték merül fel arra nézve, hogy egy olyan üzemben tartó, akire a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban leírt követelmények vonatkoznak, nem tesz eleget a vonatkozó követelményeknek, a hiányosságokat észlelő illetékes hatóságnak minden szükséges végrehajtási intézkedést meg kell tennie az adott meg nem felelés kiküszöbölésére.”

- p) Az ARO.OPS.100 pont a következő c) bekezdéssel egészül ki:
- „c) Az illetékes hatóság egyedi üzembentartási korlátozásokat határozhat meg. Ezeket a korlátozásokat az üzembentartási előírásokban kell dokumentálni.”
- q) Az OPS ALRÉSZ a következő Ia. SZAKASSZAL egészül ki:

„Ia. SZAKASZ

Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezése

ARO.OPS.150 Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezése

- a) Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveleti engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság egy vagy több tervezett műveletre vonatkozóan áttekinti az üzemben tartó által a VIII. melléklettel (SPO-rész) összhangban kidolgozott kockázatértékelési dokumentációt és standard üzembentartási eljárásokat (SOP).
- b) Miután meggyőződött a kockázatértékelési dokumentáció és a standard üzembentartási eljárások megfelelőségéről, az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság kiadja a VI. függelék szerinti jóváhagyást. Az engedélyt korlátozott és korlátlan időtartamra is ki lehet adni. Az engedélyben fel kell tüntetni azokat a feltételeket, amelyek mellett az üzemben tartó egy vagy több magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási művelet végzésére engedélyt kap.
- c) Az engedély módosítására irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság az a) és b) bekezdéssel összhangban jár el. Előírja, hogy az üzemben tartó milyen feltételek mellett végezhet üzembentartási tevékenységet a változtatás ideje alatt, kivéve, ha az illetékes hatóság úgy dönt, hogy az engedélyt erre az időre fel kell függeszteni.
- d) Az engedély megújítására irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság az a) és b) bekezdéssel összhangban jár el. Figyelembe veheti a korábbi engedélyezési eljárást és felülvizelt tevékenységeket.

- e) Ha az üzemben tartó anélkül vezet be változtatásokat, hogy módosított kockázatértékelést és standard üzembentartási eljárásokat nyújtott volna be, az illetékes hatóságnak – minden további végrehajtási intézkedés sérelme nélkül – fel kell függesztenie, korlátoznia kell vagy vissza kell vonnia az engedélyt.
- f) Magas kockázatú, nemzetközi egyedi kereskedelmi légi szállítási műveleti engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság – a művelet végzésének tervezett helyszínén illetékes hatósággal közösen – a tervezett műveletre vonatkozóan áttekinti az üzemben tartó kockázatértékelési dokumentációját és standard üzembentartási eljárásait (SOP). Miután mindkét hatóság meggyőződött a kockázatértékelés és a standard üzembentartási eljárások megfelelőségéről, az üzemben tartó tekintetében illetékes hatóság kiadja az engedélyt.

ARO.OPS.155 Légijármű-bérleti szerződések

- a) Az illetékes hatóság akkor hagyhat jóvá harmadik országban lajstromozott légi járművet vagy harmadik országbeli üzemben tartót érintő légijármű-bérleti szerződést, ha a kereskedelmi légi szállítást végző üzemben tartó bizonyítja az ORO.SPO.100 pontban előírt követelményeknek való megfelelést.
- b) A sima légijármű-bérbevételi szerződés jóváhagyását fel kell függeszteni vagy vissza kell vonni, ha a légi jármű légialkalmassági bizonyítványa felfüggesztésre vagy visszavonásra került.
- r) Az ARO.OPS.200 pont b) bekezdésének 2. pontja a „nem kereskedelmi légi szállítási műveletek” szövegrész után az „és egyedi légi szállítási műveletek” szövegrésszel egészül ki.
- s) Az ARO.OPS.210 pont helyébe a következő szöveg lép:

„ARO.OPS.210 Távolság vagy helyi légtér meghatározása

Az illetékes hatóság a műveletek végzéséhez bizonyos távolságot vagy helyi légteret határozhat meg.”

- t) Az OPS alrész a következő III. SZAKASSZAL egészül ki:

„III. SZAKASZ

A műveletek felügyelete

ARO.OPS.300 Bemutató repülések

Az illetékes hatóság a tagállam területén az NCO-résszel összhangban végrehajtott bemutató repülések tekintetében további feltételeket határozhat meg. E feltételeknek biztosítaniuk kell a műveletek biztonságos végrehajtását, és arányosaknak kell lenniük.”

- u) Az I. függelék az alábbiak szerint módosul:
 - i. ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti;
 - ii. az „Egyedi kereskedelmi légi szállítás (SPO)” szövegrészt és a 2. lábjegyzetet el kell hagyni.
- v) A II. függelékben az ismétlődő „felszállás” szót el kell hagyni és 10. lábjegyzet helyébe az alábbi szöveg lép:

„(10) A vonatkozó precíziós megközelítési kategória feltüntetése: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB vagy CAT IIIC. A legkisebb futópálya menti látótávolság (RVR) feltüntetése méterben, valamint az elhatározási magasság (DH) feltüntetése lábban. Minden felsorolt megközelítési kategóriát külön sorba kell írni.”
- w) Az V. függelék a „nem kereskedelmi műveletek” szövegrész alatt az „Egyedi légi szállítási műveletek” szövegrésszel egészül ki.
- x) A melléklet a következő VI. függelékkel egészül ki:

„VI. függelék

MAGAS KOCKÁZATÚ EGYEDI KERESKEDELMI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEKRE VONATKOZÓ ENGEDÉLY	
Kibocsátó hatóság ⁽¹⁾ :	
Engedély száma ⁽²⁾ :	
Az üzemben tartó neve ⁽³⁾ :	
Az üzemben tartó címe ⁽⁴⁾ :	
Telefon ⁽⁵⁾ :	
Fax:	
E-mail:	
A légi jármű típusa és lajstromjele ⁽⁶⁾ :	
Engedélyezett egyedi légi szállítási műveletek ⁽⁷⁾ :	
Engedélyezett műveleti terület vagy helyszín ⁽⁸⁾ :	
Speciális korlátozások ⁽⁹⁾ :	
..... ezúton engedélyt kap arra, hogy magas kockázatú kereskedelmi légi szállítási művelet(ek)et hajtson végre ezen engedéllyel, az üzemben tartó standard üzembentartási eljárásaival, a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletével és annak végrehajtási szabályaival összhangban.	
A kibocsátás időpontja ⁽¹⁰⁾ :	Név és aláírás ⁽¹¹⁾ :
	Megnevezés:

151-es számú EASA-úrlap, 1. kibocsátás

⁽¹⁾ Az illetékes hatóság neve és elérhetősége.⁽²⁾ Kapcsolódó engedély száma.⁽³⁾ Az üzemben tartó bejegyzett neve és – ha attól eltérő – kereskedelmi neve. A kereskedelmi név elé illessze be a „Dba” (Doing business as = kereskedelmi név) rövidítést.⁽⁴⁾ Az üzemben tartó székhelyének címe.⁽⁵⁾ Az üzemben tartó székhelyének telefon- és faxszáma (országihívó számmal együtt). Ha van, adjon meg e-mail címet is.⁽⁶⁾ A légi jármű gyártójának, típus- és altípuszámának, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatszámának CAST/ICAO-jelölése (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232). A CAST/ICAO-taxonómia megtalálható a következő webcímen: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

A lajstromjeleket vagy az Egyedi jóváhagyások jegyzékében, vagy az üzembentartási kézikönyvben fel kell tüntetni. Ha az utóbbiban tüntetik fel, az Egyedi jóváhagyások jegyzékének hivatkozni kell az üzembentartási kézikönyv megfelelő oldalszámára.

⁽⁷⁾ Adja meg a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrzővizelés, légi hirdetés).⁽⁸⁾ Azon földrajzi területek vagy helyszínek felsorolása, ahol a légi jármű üzemben tartása engedélyezett (földrajzi koordináták, repüléstájékoztató körzetek, illetve nemzeti vagy régióhatárok szerint).⁽⁹⁾ A vonatkozó különleges korlátozások felsorolása (pl. csak VFR, csak nappal stb.).⁽¹⁰⁾ Az engedély kiadásának dátuma (éééé-hh-nn).⁽¹¹⁾ Az illetékes hatóság képviselőjének beosztása, neve és aláírása. Az engedély hivatalos pecséttel is ellátható.

3. A 965/2012/EU rendelet III. melléklete a következőképpen módosul:

- a) Az 1702/2003/EK rendeletre való valamennyi utalás helyébe az 748/2012/EU rendeletre ⁽¹⁾ való utalás lép.
- b) A 290/2012/EU rendeletre való valamennyi utalás helyébe az 1178/2011/EU rendeletre való utalás lép.

c) Az ORO.GEN.005. pont helyébe a következő szöveg lép:

„Ez a melléklet meghatározza a légi járművek üzemben tartói által az alábbi műveletek végzésekor teljesítendő előírásokat:

- a) kereskedelmi légi szállítási (CAT) műveletek;
 - b) kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek;
 - c) hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek;
 - d) hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel végzett kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletek.”
- d) Az ORO.GEN.105 pont a „nyilatkozattételi kötelezettség” szövegrész után a „vagy egyedi légi szállítási műveleti engedély” szövegrésszel egészül ki.
- e) Az ORO.GEN.110 pont a) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„a) Az üzemben tartó felel légi járműveinek – adott esetben – a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete, e melléklet vonatkozó előírásai, valamint saját légijármű-üzembentartási engedélye (AOC), egyedi légi szállítási műveleti engedélye (SPO engedély) vagy nyilatkozata szerint történő üzemben tartásáért.”

f) Az ORO.GEN.110 pont c) bekezdése az „engedélyében” kifejezés után egy vesszővel és az „egyedi légi szállítási műveleti engedélyében” szövegrésszel egészül ki.

g) Az ORO.GEN.110 pont a következő bekezdéssel egészül ki:

„k) A j) bekezdés sérelme nélkül azoknak az üzemben tartóknak, amelyek vitorlázó repülőgéppel vagy ballonnal végeznek műveletet, illetve ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti területen fel- és leszálló légi járművel VFR szerint nappal hajtanak végre repüléseket:

- i. egy hajtóműves, légcsavaros, 5 700 kg-t nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgéppel; vagy
- ii. hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő, egy hajtóműves, 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú helikopterrel,

gondoskodniuk kell arról, hogy a repülőszemélyzet megfelelő eligazítást vagy képzést kapjon, amely alapján képes felfedezni a be nem jelentett veszélyes árukat a rakományban vagy a szállított postai küldemények között.”

h) Az ORO.GEN.115 pontban:

- i. a cím helyébe a következő szöveg lép: „Légijármű-üzembentartási engedély (AOC) iránti kérelem”;
- ii. az a) bekezdésben az „Üzembentartási engedélyt” szövegrész helyébe a „Légijármű-üzembentartási engedélyt” szövegrész lép.

⁽¹⁾ A Bizottság 2012. augusztus 3-i 748/2012/EU rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HL L 224., 2012.8.21., 1. o.).

- i) Az ORO.GEN.120 pont a következő bekezdéssel egészül ki:
- „d) Ha egy SPO-engedélyköteles üzemben tartó alternatív megfelelési módozatokat kíván használni, a b) bekezdés előírásait kell betartania, amennyiben az alternatív megfelelési módozat befolyásolja az engedélyben foglalt standard üzembentartási eljárásokat, és a c) bekezdés előírásait kell betartania a szervezet és a működés bejelentett része tekintetében.”
- j) Az ORO.GEN.125 pont címének helyébe a következő szöveg lép: **„A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosának jóváhagyási feltételei és jogosultságai”**.
- k) Az ORO.GEN.130 pont címének helyébe a következő szöveg lép: **„A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosára vonatkozó változások”**.
- l) Az ORO.GEN.135 pont címének helyébe a következő szöveg lép: **„A légi jármű-üzembentartási engedély folyamatos érvényessége”**.
- m) Az ORO.GEN.140 pont a) bekezdése az „engedélye” kifejezés után egy vesszővel és a „légi jármű-üzembentartási engedélye” szövegrésszel egészül ki.
- n) Az ORO.GEN.140 pont b) bekezdése az „Az a) bekezdésben említett légi járművekhez való hozzáférésnek” szövegrész után a „CAT műveletek esetében” szövegrésszel egészül ki.
- o) Az ORO.GEN.205 pont helyébe a következő szöveg lép:

„ORO.GEN.205 Szerződés alapján végzett tevékenységek

- a) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy amikor tevékenységének bármely részét szerződéssel kiszervezi vagy bér munkában végezteti el, a szerződés alapján vagy bér munkában végeztetett szolgáltatás vagy a beszerzett termék megfeleljen a vonatkozó követelményeknek.
- b) Amikor az engedéllyel rendelkező üzemben tartó vagy a légi jármű-üzembentartási engedély birtokosa tevékenységének bármely részét szerződés útján olyan szervezetnek szervezi ki, amely önmagában nem rendelkezik az adott tevékenység végzéséhez szükséges, az e résznek megfelelő engedéllyel, a szerződés alapján dolgozó szervezetnek az üzemben tartó jóváhagyása alatt kell tevékenykednie. A szerződés alapján dolgozó szervezetnek biztosítania kell, hogy az illetékes hatóság hozzáférhessen a szerződés alapján dolgozó szervezethez, és ellenőrizhesse a vonatkozó követelményeknek való folyamatos megfelelést.”
- p) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
- q) Az ORO.AOC.100 pont b) és c) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „b) Az üzemben tartó az alábbi információkat köteles megadni az illetékes hatóságnak:
1. a kérelmező hivatalos neve, kereskedelmi neve, címe és levelezési címe;
 2. a tervezett tevékenység leírása az üzemben tartani kívánt légi járművek típusaival és számával együtt;
 3. a felügyeleti rendszer leírása (a szervezeti felépítéssel együtt);
 4. a felelős vezető neve;
 5. az ORO.AOC.135 pont a) bekezdésében előírtaknak megfelelően kinevezett személyek, valamint képesítésük és tapasztalatuk;
 6. az ORO.MLR.100. pontban előírt üzembentartási kézikönyv egy példánya;
 7. egy nyilatkozat arról, hogy a kérelmező az illetékes hatóságnak megküldött valamennyi dokumentumot ellenőrizte, és úgy ítélte, hogy azok az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek.

- c) A kérelmezőnek bizonyítania kell az illetékes hatóság felé, hogy:
1. megfelel a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete, e melléklet, valamint e rendelet IV. melléklete (CAT rész) és V. melléklete (SPA rész) előírásainak;
 2. mindegyik üzemben tartott légi jármű rendelkezik légialkalmassági bizonyítvánnyal (CofA), ahogy azt a 748/2012/EU rendelet előírja; és
 3. szervezete és irányítása megfelel a tevékenység mértékének és a tevékenységi körnek, és teljes mértékben illeszkedik ahhoz.”

r) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.

s) Az ORO.DEC.100 pontban az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„A hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel nem kereskedelmi célú műveleteket vagy nem kereskedelmi célú egyedi műveleteket végző üzemben tartók, illetve az egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek végző üzemben tartók:”.

t) A melléklet a DEC ALRÉSZ – NYILATKOZAT szövegrész után a következő alrészszel egészül ki:

„SPO ALRÉSZ

KERESKEDELMI CÉLÚ EGYEDI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK

ORO.SPO.100 A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveletekre vonatkozó közös követelmények

- a) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az ORO.DEC.100 pont előírásain túl meg kell felelniük az ORO.AOC.135, az ORO.AOC.140 és az ORO.AOC.150 pontnak is.
- b) A légi járműveknek rendelkezniük kell légialkalmassági bizonyítvánnyal (CofA), ahogy azt a 748/2012/EU rendelet előírja, vagy azokat a c) bekezdéssel összhangban kell bérelni.
- c) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az illetékes hatóságtól előzetes engedélyt kell szerezniük, és be kell tartaniuk az alábbi követelményeket:
 1. légi járművek harmadik országbeli üzemben tartótól való teljes bérbevétele esetén:
 - i. a harmadik országbeli üzemben tartó repülésbiztonsági előírásai a folyamatos légialkalmasság és a repülési műveletek tekintetében egyenértékűek a 2042/2003/EK rendelet és az e rendelet szerint alkalmazandó rendelkezésekkel;
 - ii. a harmadik országbeli üzemben tartó légi járműve rendelkezik az ICAO 8. melléklete alapján kiállított szabványos légialkalmassági bizonyítvánnyal;
 - iii. a sima bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot; illetve
 2. harmadik országban lajstromozott légi jármű sima bérbevétele esetén:
 - i. olyan operatív igény lépett fel, amely nem elégíthető ki EU-ban lajstromozott légi jármű bérbevételel;
 - ii. a sima bérbevétel időtartama 12 egymást követő hónap során nem haladja meg a hét hónapot;
 - iii. biztosítva van a 2042/2003/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseinek való megfelelés;

iv. a légi jármű a VIII. mellékletnek (SPO rész) megfelelően van felszerelve.

ORO.SPO.110 Magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási műveletek engedélyezése

a) A kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az illetékes hatóságtól előzetes engedélyt kell kérniük és szerezniük minden olyan, magas kockázatú, egyedi kereskedelmi légi szállítási művelet megkezdése előtt:

1. amelyet olyan terület fölött végeznek, ahol vészhelyzet esetén a földön tartózkodó harmadik személyek biztonsága valószínűsíthetően veszélybe kerülhet, vagy
2. amely – a művelet helyszíne szerinti illetékes hatóság meghatározása alapján – jellegénél vagy a művelet helyszínénél szolgáló környezetnél fogva magas kockázatot jelent, különösen a földön tartózkodó harmadik személyek számára.

b) Az üzemben tartó az alábbi információkat köteles megadni az illetékes hatóságnak:

1. a kérelmező hivatalos neve, kereskedelmi neve, címe és levelezési címe;
2. a felügyeleti rendszer leírása (a szervezeti felépítéssel együtt);
3. a tervezett művelet leírása, az üzemben tartani kívánt légi jármű(vek) típusával és számával együtt;
4. az SPO.OP.230 ponttal összhangban kidolgozott kockázatértékelési dokumentáció és standard üzemben-tartási eljárások;
5. egy nyilatkozat arról, hogy a kérelmező az illetékes hatóságnak megküldött valamennyi dokumentumot ellenőrizte, és úgy ítélte, hogy azok az alkalmazandó követelményeknek megfelelnek.

c) Engedélyt kérelmezni vagy annak módosítása iránti kérelmet benyújtani az illetékes hatóság által meghatározott módon és formában kell, figyelembe véve a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak vonatkozó követelményeit.

ORO.SPO.115 Változtatások

a) Az engedély vagy az engedélyezett műveletek hatályának bárminemű változtatásához az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása szükséges. Az eredeti kockázatértékelés keretében nem vizsgált változtatások bevezetése előtt az illetékes hatósághoz be kell nyújtani a kockázatértékelés és a standard üzemben-tartási eljárások módosítását.

b) A változtatás jóváhagyására irányuló kérelmet még a változtatás végrehajtása előtt be kell nyújtani, hogy az illetékes hatóság megállapíthassa, hogy az üzemben tartó továbbra is megfelel-e a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak, és hogy szükség esetén módosíthassa az engedélyt. Az üzemben tartóknak minden vonatkozó dokumentumot be kell nyújtania az illetékes hatóság részére.

c) A változtatást az ARO.OPS.150 ponttal összhangban csak az illetékes hatóság hivatalos jóváhagyásának kézhezvétele után lehet végrehajtani.

d) Megfelelő esetben az üzemben tartóknak a változtatás ideje alatt az illetékes hatóság által előírt feltételek szerint kell az üzemben tartást végeznie.

ORO.SPO.120 Folyamatos érvényesség

a) Az egyedi légi szállítási engedéllyel rendelkező üzemben tartóknak be kell tartania az engedély üzemben-tartási előírásaiban meghatározott illetékességet és jogosultságokat.

- b) Az üzemben tartó engedélye mindaddig érvényes marad, amíg:
1. az üzemben tartó megfelel a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő vonatkozó követelményeknek, figyelembe véve a megállapítások kezelésével kapcsolatos, az ORO.GEN.150 pontban meghatározott rendelkezéseket;
 2. az illetékes hatóság hozzáférést kap a szervezethez az ORO.GEN.140 pontban meghatározott módon, hogy meg tudja állapítani, a szervezet folyamatosan megfelel-e a 216/2008/EK rendeletben és a rendelet végrehajtási szabályaiban szereplő követelményeknek; és
 3. az engedélyről nem mondanak le, illetve azt nem vonják be.
- c) Amennyiben az engedély bevonásra kerül vagy lemondanak róla, azt haladéktalanul vissza kell szolgáltatni az illetékes hatóságnak.”
- u) Az ORO.MLR.100 pont b) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „b) Az üzembentartási kézikönyv tartalmának tükröznie kell – az esettől függően – az e mellékletben, a IV. mellékletben (CAT rész), az V. mellékletben (SPA rész), a VI. mellékletben (NCC rész) és a VIII. mellékletben (SPO rész) meghatározott követelményeket, és nem kerülhet ellentmondásba – értelemszerűen – a légi jármű-üzembentartási engedély, az egyedi légi szállítási műveleti engedély vagy a nyilatkozat üzembentartási előírásaiban, valamint az egyedi jóváhagyásokat tartalmazó listában megadott feltételekkel.”
- v) Az ORO.MLR.100 pont a) bekezdés g1) bekezdéssel egészül ki:
- „g1) Egyedi légi szállítási műveleti engedéllyel rendelkezők esetében a jóváhagyott standard üzembentartási eljárásokat érintő módosítások előzetes jóváhagyás után léphetnek hatályba.”
- w) Az ORO.MLR.100 pont h) bekezdése a „g)” szövegrész után az „és a g1)” szövegrésszel egészül ki.
- x) Az ORO.MLR.101 pont első mondata helyébe a következő szöveg lép:
- „Az 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, egy hajtóműves, légsaváros repülőgépekkel végrehajtott műveletek, az 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, egy hajtóműves, nem komplex helikopterrel VFR szerint nappal, ugyanazon induló és ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen végrehajtott műveletek, valamint a vitorlázó repülőgépekkel és ballonokkal végrehajtott műveletek kivételével az üzembentartási kézikönyv fő szerkezeti elemei a következők:”
- y) Az ORO.MLR.115 pont a) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „a) Az alábbi nyilvántartásokat legalább öt évig meg kell őrizni:
1. a kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzemben tartóknak az ORO.GEN.200 pontban említett tevékenységekre vonatkozó nyilvántartásokat;
 2. a nyilatkozat alapján működő üzemben tartóknak a nyilatkozat egy példányát, a jóváhagyások részletes adatait és az üzembentartási kézikönyvet;
 3. egyedi légi szállítási műveleti engedéllyel rendelkezőknek az SPO.OP.230 ponttal összhangban végrehajtott kockázatértékelésre vonatkozó adatokat, és a kapcsolódó standard üzembentartási eljárásokat.”
- z) Az ORO.MLR.115 b) bekezdésének 4. pontja az „értésítések,” szövegrész után az „adott esetben” szövegrésszel egészül ki.
- aa) Az ORO.SEC.100.A pont címe helyébe a következő szöveg lép:

„ORO.SEC.100 A pilótafülke védelme – repülőgépek”

ab) Az ORO.SEC.100.H pont címe helyébe a következő szöveg lép:

„ORO.SEC.105 A pilótafülke védelme – helikopterek”

ac) Az ORO.FC.005. címe helyébe a következő szöveg lép:

„ORO.FC.005 Hatály

Ez az alrész az üzemben tartó által a hajózószemélyzet képzésével, tapasztalatával és alkalmasságával kapcsolatban teljesítendő követelményeket határozza meg az alábbiak szerint:

- a) 1. SZAKASZ: a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartására és a kereskedelmi légi szállítási műveletekre egyaránt vonatkozó közös követelményeket határoz meg;
- b) 2. SZAKASZ: kiegészítő követelményeket határoz meg a kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozóan, az alábbi esetek kivételével:
 1. vitorlázó repülőgépekkel vagy ballonokkal végzett kereskedelmi légi szállítási műveletek; vagy
 2. az alábbi légi járművekkel, látvarepülési szabályok (VFR) szerint nappal, ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen, és az illetékes hatóság által meghatározott helyi területen végrehajtott kereskedelmi utasszállító műveletek:
 - egy hajtóműves, légcavaros, 5 700 kg-t nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgép, vagy
 - egy hajtóműves, 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, hajtóművel rendelkező komplex helikopternek nem minősülő helikopter.
- c) 3. SZAKASZ: kiegészítő követelményeket határoz meg a kereskedelmi célú egyedi műveletekre és a b) bekezdés 1. és 2. pontjában említett műveletekre vonatkozóan.”

ad) Az ORO.FC.105 pontban:

- i. a c) bekezdés első mondatának eleje az „A repülőgépekkel és helikopterekkel végrehajtott kereskedelmi célú műveletek esetében” szövegrésszel egészül ki;
- ii. a d) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„d) A c) bekezdés nem alkalmazandó:

1. VFR szerint, nappal, kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző »B« teljesítményosztályú repülőgépekre; valamint
2. egy hajtóműves, 5-öt meg nem haladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, hajtóművel rendelkező komplex helikopternek nem minősülő helikopterrel VFR szerint nappal, ugyanazon induló és érkező repülőtéren vagy üzemeltetési helyszínen vagy az illetékes hatóság által meghatározott helyi légtérben végrehajtott kereskedelmi utasszállító műveletekre.”

ae) Az ORO.FC.145 c) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

- „c) CAT műveletek esetében a képzési és vizsgaprogramokat a tantervekkel és az egyes alkalmazandó repülésszimulációs oktatóeszközökkel (FSTD) együtt az illetékes hatóságnak kell jóváhagynia.”

af) Az ORO.FC.H.250 pont után a szöveg a következő SZAKASSZAL egészül ki:

„3. SZAKASZ

Kiegészítő követelmények a kereskedelmi célú egyedi műveletekre és az ORO.FC.005 pont b) bekezdésének 1. és 2. pontjában említett CAT műveletekre vonatkozóan

ORO.FC.330 Szinten tartó képzés és vizsgák – ellenőrző jártassági vizsga

- a) Az üzemeltetési kézikönyvben szereplő egyedi műveletekkel kapcsolatos szempontokból a hajózószemélyzet minden egyes tagjának sikeres jártassági vizsgát kell tennie, hogy bizonyítsa normál, rendkívüli és vészhelyzetekben végrehajtandó eljárásokban való jártasságát.
 - b) Kellő figyelmet kell szentelni az IFR szerint vagy éjjel végzett műveleteknek.
 - c) A jártassági vizsga érvényességi időszaka 12 naptári hónap. Az érvényességi időszak annak a hónapnak a végétől számítandó, amikor a vizsgát letették. Amennyiben az ellenőrző jártassági vizsgát az érvényességi időszak utolsó három hónapjában tették le, az új érvényességi időszak az eredeti érvényességi időszak lejárat dátumától számítandó.”
- ag) Az ORO.CC.100 pont a) bekezdésének második mondata a mondat elején az „A ballonok kivételével” szövegrésszel egészül ki.
- ah) Az I. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„I. függelék

NYILATKOZAT	
a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendeletnek megfelelően	
Üzemben tartó	
Név:	
Az üzemben tartó székhelye vagy telephelye, valamint az a hely, ahonnan a műveleteket irányítják:	
A felelős vezető neve és kapcsolattartási adatai:	
Folyamatos légialkalmasság-irányító szervezet a 2042/2003/EK rendelettel összhangban	
A szervezet neve, címe és a jóváhagyás hivatkozási szám (a 14. EASA-úrlap szerint)	
Légi járművek üzemben tartása	
Az üzemben tartás kezdetének/a változás hatálybalépésének időpontja:	
Az üzemben tartás típusa(i):	
<input type="checkbox"/> NCC rész: (kérjük, adja meg: személy- és/vagy áruszállítás)	
<input type="checkbox"/> SPO rész: (adja meg a tevékenység típusát)	
A légi járművek típusa(i), nyilvántartása(i) és bázisrepülőtere:	
A jóváhagyások részletes adatai (kérjük, megfelelő esetben csatolja a nyilatkozathoz az egyedi jóváhagyások jegyzékét)	
Az egyedi légi szállítási engedély adatai (adott esetben csatolja az engedélyeket)	
Alternatív megfelelési módzatok jegyzéke az általuk helyettesített AMC-kre való hivatkozással (kérjük, csatolja a nyilatkozathoz)	
Megállapítások	
<input type="checkbox"/> A felügyeleti rendszerre vonatkozó dokumentáció, ezen belül az üzembentartási kézikönyv, megfelel az ORO, az NCC, az SPO és az SPA részben meghatározott alkalmazandó előírásoknak. Minden repülés az üzembentartási kézikönyv szerinti eljárásokkal és utasításokkal összhangban történik.	
<input type="checkbox"/> Valamennyi üzemben tartott légi jármű rendelkezik érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal és megfelel a 2042/2003/EK rendelet előírásainak.	
<input type="checkbox"/> A hajózási személyzet minden tagja és – megfelelő esetben – valamennyi légiutas-kísérő az alkalmazandó előírásoknak megfelelő képzésben részesült.	
<input type="checkbox"/> (Megfelelő esetben)	
Az üzemben tartó egy hivatalosan elismert ágazati előírást hajtott végre, és igazolta az annak való megfelelést.	
Hivatkozás az előírásra:	
Tanúsító szerv:	
Az utolsó megfelelési vizsgálat időpontja:	
<input type="checkbox"/> Az üzemben tartásban bekövetkező bármely olyan változásról, amely érinti az ebben a nyilatkozatban foglalt adatokat, az illetékes hatóság értesítést fog kapni.	
<input type="checkbox"/> Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban foglalt adatok a valóságnak megfelelnek.	
Dátum, a felelős vezető neve és aláírása”	

4. A 965/2012/EU rendelet IV. melléklete a következőképpen módosul:

- a) Az 1702/2003/EK rendeletre való valamennyi utalás helyébe a 748/2012/EU rendeletre való utalás lép.
- b) A melléklet a következő CAT.GEN.105 ponttal egészül ki:

„CAT.GEN.105 Segédmotoros vitorlázó repülőgépek, motoros vitorlázó repülőgépek és vegyes ballonok

- a) A motoros vitorlázó repülőgépeket – a segédmotoros vitorlázó repülőgépek kivételével – a vitorlázó repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni.
- b) A motoros vitorlázó repülőgépeket az alábbi légi járművekre vonatkozó előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani:
1. amikor bekapcsolt hajtóművel repülnek, akkor a repülőgépekre vonatkozóak szerint; illetve
 2. amikor hajtómű használata nélkül repülnek, akkor a vitorlázó repülőgépekre vonatkozóak szerint.
- c) A segédmotoros vitorlázó repülőgépeket a repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni, kivéve azokat az eseteket, amelyekről a CAT.IDE.A alrész másként rendelkezik.
- d) A vegyes ballonokat a hőlégballonokra vonatkozó előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani.”
- c) A CAT.GEN.MPA.180 pont a) bekezdésének 5. és 6. pontja helyébe a következő szöveg lép:
- „5. a légi jármű-üzembentartási engedély (AOC) hiteles másolata, és amennyiben az engedélyt nem angol nyelven adták ki, az engedély angol fordítása;
6. a légi jármű-típusra vonatkozó, a légi jármű-üzembentartási engedéllyel együtt kiadott üzemben tartási előírások, és amennyiben az üzemben tartási előírásokat nem angol nyelven adták ki, azok angol fordítása;”
- d) Az A ALRÉSZ – ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK a következő SZAKASSZAL egészül ki:

„2. SZAKASZ

Hajtóművel nem rendelkező légi járművek

CAT.GEN.NMPA.100 A légi jármű-parancsnok feladatai

- a) A parancsnok:
1. felelős a fedélzeten tartózkodó személyzet és az utasok biztonságáért attól a pillanattól fogva, hogy a parancsnok a légi jármű fedélzetére lép, egészen addig a pillanatig, amíg a repülés befejeztével elhagyja a légi járművet;
 2. felelős a légi jármű üzemben tartásáért és biztonságáért:
 - i. ballonok esetében a ballon felfúvásának kezdetétől annak leeresztéséig, kivéve, ha a feltöltési szakasz során az üzemben tartási kézikönyvben meghatározottak szerint a parancsnok – a helyszínrre érkezéséig – a felelősséget egy másik, megfelelő képzéssel rendelkező személyre ruházta át;
 - ii. repülőgépek esetében az indítási eljárás kezdetétől mindaddig, amíg a vitorlázó repülőgép a repülés végeztével nyugalmi állapotba nem kerül;
 3. a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.c. pontja alapján jogosult utasításokat adni és megfelelő lépéseket tenni a légi jármű és a fedélzeten található személyek és/vagy vagyontárgyak biztonságának védelme érdekében;

4. joga van megtagadni a szállítást, illetve elrendelni a kiszállítást bármely olyan személynek, aki potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira;
 5. megtilthatja azon személy szállítását a fedélzeten, aki olyan mértékben tűnik alkohol vagy kábítószer befolyása alatt állónak, hogy az valószínűleg veszélyeztetné a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságát;
 6. gondoskodik arról, hogy minden utas részesüljön biztonsági eligazításban;
 7. gondoskodik arról, hogy alkalmazásra kerüljön valamennyi műveleti eljárás és ellenőrzőlista az üzem-bentartási kézikönyv előírásainak megfelelően;
 8. gondoskodik arról, hogy a repülés előtti ellenőrzés a 2042/2003/EK rendelet I. mellékletének (M rész) előírásai szerint kerüljön elvégzésre;
 9. megbizonyosodik arról, hogy a szükséges vészhelyzeti berendezések könnyen hozzáférhetőek és azonnal használatba vehetőek.
 10. betartja az üzemben tartó eseményjelentő rendszereinek vonatkozó előírásait;
 11. betartja a tevékenységére vonatkozó valamennyi repülési és szolgálati időkorlátra (FTL), illetve pihenő-időre vonatkozó előírást;
 12. amennyiben egynél több üzemben tartónál teljesít szolgálatot:
 - i. naprakész egyéni nyilvántartást vezet a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti repült, szolgálati és pihenőidőről; valamint
 - ii. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.
- b) A légi jármű-parancsnok nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:
1. amennyiben pszichoaktív anyagok vagy alkohol befolyásoltsága alatt áll, illetve amennyiben sérülés, kimerültség, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló okból repülésre alkalmatlan;
 2. mélyvízi búvárkodást vagy véradást követően ésszerű idő elteltéig;
 3. amennyiben nem felel meg a vonatkozó repülőorvosi előírásoknak;
 4. amennyiben kétely merül fel benne arra vonatkozóan, hogy képes feladatai ellátására; vagy
 5. amennyiben tudja vagy sejtja, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon olyan mértékben alkalmatlannak érzi magát, hogy az a repülést veszélyeztetheti.
- c) Azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben a parancsnoknak minden olyan intézkedést meg kell tennie, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében eltérhet a szabályoktól, üzembentartási eljárásoktól és módszerektől.
- d) A ballon parancsnoka:
1. felelős a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek repülés előtti eligazításáért;

2. ügyel arra, hogy a ballon fedélzetén vagy közelében senki se dohányozzon; és
3. ügyel arra, hogy a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek megfelelő védőruhát viseljenek.

CAT.GEN.NMPA.105 Ballon kiegészítő személyzete

- a) Amennyiben egy ballon 19-nél több utast szállít, legalább egy, megfelelően képzett és tapasztalt személyzeti tagnak kell a fedélzeten tartózkodnia, hogy vészhelyzet esetén segítséget nyújtson az utasoknak.
- b) A kiegészítő személyzeti tag nem láthat el feladatot a ballonon:
 1. amennyiben pszichoaktív anyagok vagy alkohol befolyása alatt áll;
 2. amennyiben sérülés, kimerültség, gyógyszeres kezelés, betegség vagy bármely hasonló okból repülésre alkalmatlan; vagy
 3. mélyvízi bűvarkodást vagy véradást követően ésszerű idő elteltéig.

CAT.GEN.NMPA.110 A parancsnok jogköre

Az üzemben tartónak meg kell hoznia minden ésszerűen elvárható lépést annak biztosítására, hogy a légi járművön szállított valamennyi személy engedelmességen a parancsnok által a légi jármű, valamint a fedélzetén szállított személyek vagy vagyontárgyak biztonságának védelme érdekében adott minden törvényes utasításnak.

CAT.GEN.NMPA.115 Közös nyelv

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai képesek legyenek egymással valamely közös nyelven kommunikálni.

CAT.GEN.NMPA.120 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését, és minden indokolt intézkedést meghoz az ilyen eszközök használatának megakadályozására.

CAT.GEN.NMPA.125 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listája mindenkor elérhető legyen valamennyi légi járműve fedélzetén a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol és kábítószer

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

CAT.GEN.NMPA.135 A repülésbiztonság veszélyeztetése

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

- a) amely veszélyezteti a légi jármű vagy a rajta tartózkodók biztonságát; vagy
- b) amely miatt a légi jármű bármely személyt vagy vagyontárgyat veszélyeztet vagy veszélyeztethet.

CAT.GEN-NMPA.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, kézikönyvek és információk

a) Az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a repülőgép fedélzetén kell tartani, kivéve, ha a következőkben felsorolt rendelkezések erről másként rendelkeznek:

1. a légi jármű repülési kézikönyve (AFM) vagy azzal egyenértékű dokumentum(ok);
2. a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;
3. a légialkalmassági tanúsítvány (CofA) eredeti példánya;
4. a zajbizonyítvány, ha van ilyen;
5. a légijármű-üzembentartási engedély (AOC) másolata;
6. a légijármű-típusra vonatkozó, légijármű-üzembentartási engedéllyel együtt kiállított üzembehelyezési előírások, ha vannak ilyenek;
7. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;
8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);
9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;
10. a légi járműnek a 2042/2003/EK rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelő műszaki naplója, ha van ilyen;
11. a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL), ha van ilyen;
12. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;
13. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;
14. az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
15. a tervezett repülés légterében működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok;
16. a hajózószemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;
17. megfelelő meteorológiai információk;
18. adott esetben utaslista;
19. vitorlázó-repülőgépek esetében tömeg- és súlypont dokumentáció, ballonok esetén súlypont-dokumentáció;
20. repülési terv, ha van ilyen; és
21. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) Az a) bekezdés rendelkezéseinek sérelme nélkül, az ott meghatározott dokumentumok, kézikönyvek és információ a földi szállítójárművön is szállítható, illetve a repülőtéren vagy üzembehelyezési helyszínen is tartható olyan repülések esetében, amelyeknél a légi jármű:

1. a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtja végre;

2. nem hagyja el az üzemben tartási kézikönyvben meghatározott helyi légteret.

CAT.GEN.NMPA.145 Dokumentumok és feljegyzések átadása

A parancsnok a hatóság által felhatalmazott személy kérésére ésszerű határidőn belül köteles az adott személy részére átadni a fedélzeten tartandó dokumentumokat.

CAT.GEN.NMPA.150 Veszélyes áruk szállítása

a) Veszélyes anyagok szállítása nem megengedhető, kivéve, ha:

1. nem vonatkoznak rájuk a veszélyes áruk repülőgépen történő biztonságos szállításához kiadott műszaki utasítások (ICAO Doc 9284-AN/905), az utasítások 1. része szerint; illetve

2. a műszaki utasítás 8. része alapján az árukat utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy a poggyászban kerültek elhelyezésre.

b) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.

c) Az üzemben tartónak el kell látnia a személyzet tagjait a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek előírt feladataik ellátására.”

e) A CAT.P.MPA.151 pont a következő a1) bekezdéssel egészül ki:

„a1) A CAT.OP.MPA.150 b)–d) bekezdésének sérelme nélkül, az ELA 2 repülőgépekkel VFR szerint nappal, ugyanazon kiinduló és érkező repülőtéren végzett műveletek esetében az üzemben tartó az üzemben tartási kézikönyvben meghatározza a minimális véstartalék üzemanyagot. A minimális véstartalék üzemanyag nem lehet kevesebb 45 percnyi repüléshez elegendő mennyiségnél.”

f) A B ALRÉSZ – MŰVELETI ELJÁRÁSOK a következő SZAKASSZAL egészül ki:

„2. SZAKASZ

Hajtóművel nem rendelkező légi járművek

CAT.OP.NMPA.100 Repülőterek és műveleti helyszínek igénybevétele

Az üzemben tartó csak az adott légi jármű- és műveleti típus(ok)nak megfelelő repülőtereket és műveleti helyszíneket veheti igénybe.

CAT.OP.NMPA.105 Zajcsökkentő eljárások – ballonok és motoros vitorlázó repülőgépek

A légi jármű-parancsnok köteles figyelembe venni a légi jármű által keltett zaj hatását, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

CAT.OP.NMPA.110 Üzemanyag vagy ballasztkészlet és tervezés – ballonok

a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a légi járművön található üzemanyag vagy ballaszt elegendő legyen a repülés tervezett időtartamára plusz 30 percnyi további repülési időre.

b) A szükséges üzemanyag, gáz vagy ballaszt mennyiségének meghatározásakor legalább az alábbi repülési körülményeket kell figyelembe venni:

1. a ballon gyártója által megadott adatok;

2. az előre jelzett tömegek;

3. az előre jelzett időjárési viszonyok;
 4. a légi navigációs szolgáltató(k) eljárásai és korlátozásai.
- c) A számításokat operatív repülési tervben kell dokumentálni.

CAT.OP.NMPA.115 Speciális kategóriájú utasok szállítása

A repülés során különleges körülményeket, segítséget és/vagy eszközöket igénylő személyeket speciális kategóriájú utasokként kell kezelni, és kizárólag olyan körülmények között szállíthatók, amelyek biztosítják a légi jármű és utasai biztonságát az üzemben tartó által meghatározott eljárások szerint.

CAT.OP.NMPA.120 Az utasok eligazítása

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az utasok repülésbiztonsági eligazításban részesüljenek a repülést megelőzően, vagy indokolt esetben a repülés közben.

CAT.OP.NMPA.125 A repülés előkészítése

A repülés megkezdése előtt a légijármű-parancsnok köteles:

- a) minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni arról, hogy a rendelkezésre álló és a légi jármű biztonságos üzemben tartásához közvetlenül szükséges földi létesítmények, köztük a kommunikációs létesítmények és navigációs segédeszközök a tervezett repülés jellegének megfelelőek.
- b) megismerkedni a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulási helyétől eltávolodó repülés előkészítésekor:
 1. tanulmányozni kell a rendelkezésre álló legfrissebb időjárás-jelentéseket és időjárás-előrejelzéseket; valamint
 2. meg kell tervezni az alternatív teendőket arra az esetre, ha a repülést az időjárési viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

CAT.OP.NMPA.130 ATS repülési terv benyújtása

- a) Amennyiben nem került benyújtásra ATS repülési terv, mert azt a repülési szabályok nem írják elő, elegendő információt kell letétbe helyezni, hogy szükség esetén lehetőség legyen a riasztó szolgálatok aktiválására.
- b) Amennyiben olyan helyszínről tartják üzemben a légi járművet, ahonnan nem lehet repülési tervet benyújtani a légiforgalmi szolgálatnak, repülési tervet a parancsnoknak vagy az üzemben tartónak a felszállást követően a lehető leghamarabb továbbítania kell a légiforgalmi szolgálat felé.

CAT.OP.NMPA.135 Pilóta- és utasfülkék rögzítése – ballonok

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy fel- és leszállás előtt, valamint, amikor azt a repülésbiztonság érdekében szükségesnek tűnik:

- a) minden berendezés és csomag megfelelően legyen rögzítve; és
- b) a légi jármű elhagyása vészhelyzet esetén lehetséges legyen.

CAT.OP.NMPA.140 Dohányzás a fedélzeten

A vitorlázó repülőgépek fedélzetén és a ballonokon tilos a dohányzás.

CAT.OP.NMPA.145 Időjárési viszonyok

A parancsnok csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárési viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.

CAT.OP.NMPA.150 Jég és egyéb lerakódások – földi eljárások

A légi jármű-parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű teljesítményét vagy irányíthatóságát, kivéve az AFM szerint megengedett eseteket.

CAT.OP.NMPA.155 Felszállási körülmények

A felszállás megkezdése előtt a légi jármű-parancsnoknak meg kell győződnie arról, hogy a rendelkezésre álló információk szerint az időjárás a repülőtéren vagy műveleti helyszínen nem akadályozza meg a biztonságos felszállást és elindulást.

CAT.OP.NMPA.160 Repülés közben szimulált rendkívüli helyzetek

A légi jármű-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy utasok szállítása közben ne kerüljön sor rendkívüli vagy kényszereljárások alkalmazását igénylő rendkívüli vagy vészhelyzetek szimulálására.

CAT.OP.NMPA.165 Az üzemanyag és ballaszt mennyiségének szabályozása repülés közben

A parancsnoknak rendszeres időközönként ellenőriznie kell, hogy a felhasználható üzemanyag és ballaszt mennyisége nem kevesebb, mint a tervezett repülés végrehajtásához szükséges és a leszálláshoz tervezett tartalék tüzelőanyag mennyisége együttesen.

CAT.OP.NMPA.170 Kiegészítő oxigén használata

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a nyomasztómagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

CAT.OP.NMPA.175 A megközelítés és a leszállás feltételei

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésre álló információk alapján a repülőtéren vagy műveleti helyszínen uralkodó időjárás és a használni kívánt felület állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést és leszállás végrehajtását.

NCO.OP.180 Repülési korlátozások – hőlégballonok

- a) Hőlégballon éjszaka nem szállhat le, kivéve vészhelyzetben.
- b) Hőlégballon éjszaka is felszállhat abban az esetben, ha elegendő tüzelőanyagot visz magával ahhoz, hogy a leszállást nappal tudja végrehajtani.

CAT.OP.NMPA.185 Repülési korlátozások – vitorlázó repülőgépek

Vitorlázó-repülőgép kizárólag nappal repülhet.”

- g) A CAT.POL.A.240 pont b) bekezdésének 4. pontjában az „ORO.OPS” szövegrész helyébe az „ORO.FC” szövegrész lép.
- h) A CAT.POL.A.310 pont a következő e) bekezdéssel egészül ki:
„e) Az a)3., a)4., a)5., b)2. és c)2. pontok előírásai nem vonatkoznak a VFR szerint nappal végrehajtott műveletekre.”
- i) A CAT.POL.A.405 pont b) bekezdésében a „CAT.POL.A.405 pont b) bekezdésében vagy megfelelő esetben c) bekezdésében” utalás helyébe a „CAT.POL.A.400 pont b) bekezdésében vagy megfelelő esetben c) bekezdésében” utalás lép.

- j) A C ALRÉSZ – LÉGI JÁRMŰVEK TELJESÍTMÉNY- ÉS MŰVELETI KORLÁTAI a következő 4. és 5. SZAKASSZAL egészül ki:

„4. SZAKASZ

Vitorlázó repülőgépek

CAT.POLS.100 Műveleti korlátozások

- a) A vitorlázó repülőgép terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a vitorlázó repülőgép repülési kézikönyvében – vagy ha az korlátozóbb, az üzembentartási kézikönyvében – meghatározott korlátozásoknak.
- b) A vitorlázó repülőgépen el kell helyezni feliratokat, listákat, műszer-jelöléseket vagy ezek kombinációit olyan üzembentartási korlátozások jelzésére, amelyek vizuális jelölését az AFM előírja.

CAT.POLS.105 Tömegmérés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően tényleges tömegméréssel megállapítsák a vitorlázó repülőgép tömegét és tömegközéppontját. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt összehatását. Ezeket az információkat a parancsnok rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben a módosítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt hatása nem ismert, a vitorlázó repülőgépet újra le kell mérni.
- b) A tömegmérést a vitorlázó repülőgép gyártójának kell végeznie, vagy adott esetben a 2042/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban kell végrehajtani.

CAT.POLS.110 Teljesítmény

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a vitorlázó repülőgéppel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

5. SZAKASZ

Ballonok

CAT.POL.B.100 Műveleti korlátozások

- a) A ballon terhelésének és tömegének a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a repülési kézikönyvben – vagy ha az korlátozóbb, az üzembentartási kézikönyvben – meghatározott korlátozásoknak.
- b) A ballonban el kell helyezni feliratokat, listákat, műszer-jelöléseket vagy ezek kombinációit azon üzembentartási korlátozások jelzésére, amelyek vizuális jelölését az AFM előírja.

CAT.POL.B.105 Tömegmérés

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően tényleges tömegméréssel megállapítsák a ballon tömegét. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások tömegre gyakorolt összehatását. Ezeket az információkat a parancsnok rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben a módosítások tömegre gyakorolt hatása nem ismert pontosan, a ballont újra kell mérni.
- b) A tömegmérést a ballon gyártójának kell végeznie, vagy adott esetben a 2042/2003/EK rendelettel összhangban kell végrehajtani.

CAT.POL.B.110 A tömeg meghatározásának módszere

- a) A ballon üzemben tartója köteles olyan módszert kidolgozni, amely előírja, hogyan határozhatók meg pontosan az alábbi tételek minden repülésre vonatkozóan annak érdekében, hogy a parancsnok ellenőrizhesse az AFM korlátozásainak betartását:

1. a ballon üres tömege;

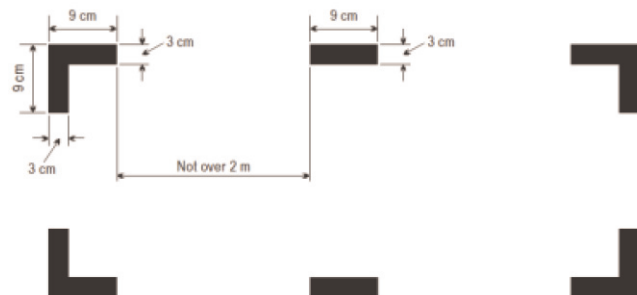
2. a hasznos teher tömege;
 3. a betöltött üzemanyag tömege;
 4. felszállótömeg;
 5. a ballon rakodása a légijármű-parancsnok vagy megfelelően képzett személyzet felügyelete alatt történik;
 6. az összes dokumentum elkészítése és rendelkezésre állítása.
- b) Az elektronikus számítások alapján készített tömegszámításnak a parancsok által megismételhetőnek kell lennie.
- c) A tömegre vonatkozó dokumentációt minden egyes repülést megelőzően el kell készíteni, és azt az operatív repülési tervben dokumentálni kell.

CAT.POL.B.115 Teljesítmény

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a ballonnal, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.”

- k) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
- l) A CAT.IDE.A.260 pontban az 1. ábra helyébe a következő ábra lép:

1. ábra



- m) A D ALRÉSZ – MŰSZEREK, ADATOK, BERENDEZÉSEK a következő 3. és 4. SZAKASSZAL egészül ki:

„3. SZAKASZ

Vitorlázó repülőgépek

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

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a 748/2012/EU rendelet szerint kell jóváhagyni, amennyiben:
1. a hajószemélyzet a repülési útvonal felügyeletére használja őket;
 2. a CAT.IDE.S.140 pont előírásainak betartása érdekében használják őket;
 3. a CAT.IDE.S.145 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy
 4. be vannak építve a vitorlázó repülőgépbe.

- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrás;
 2. pontos időmérő, valamint
 3. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint a vonatkozó mellékletek által elő nem írt, de a repülés során a fedélzeten tartott berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az e műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében szereplő előírásoknak történő megfelelésre; és
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a vitorlázó repülőgép légialkalmasságát még üzem-szünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

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

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a vitorlázó-repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha a vitorlázó repülőgépet a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)] szerint tartják üzemben.

CAT.IDE.S.110 VFR szerinti műveletek – repülő- és navigációs műszerek

- a) A VFR szerint nappal műveleteket végző vitorlázó repülőgépeket az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
1. motoros vitorlázó repülőgépek esetében, mágneses irányszög;
 2. az idő órában, percben és másodpercben;
 3. barometrikus magasság; és
 4. műszer szerinti sebesség;
- b) Az olyan körülmények között repülő vitorlázó repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a vitorlázó repülőgép egy vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható meg a kívánt térbeli helyzetben, az a) bekezdésen felül az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
1. függőleges sebesség;
 2. térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás; és
 3. mágneses irányszög.

CAT.IDE.S.115 Felhőben történő repülés – repülő- és navigációs berendezések

A felhőben repülési műveletet végző vitorlázó-repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel:

- a) mágneses irányszög;

- b) az idő órában, percben és másodpercben;
- c) barometrikus magasság;
- d) műszer szerinti sebesség;
- e) függőleges sebesség; és
- f) térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás.

CAT.IDE.S.120 Ülések és rögzítőhevederek

a) A vitorlázó repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

1. ülés a fedélzeten tartózkodó minden személy számára; és
2. minden ülésnél a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a légi jármű repülési kézikönyvének megfelelően.

b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övnek egyponthoz kell rendelkeznie.

CAT.IDE.S.125 Tartalék oxigén

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő mennyiségű oxigén tárolására és elosztására alkalmas szerkezettel:

- a) a személyzet tagjai számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja;
- b) a személyzet valamennyi tagja és az utasok számára a 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartamára.

CAT.IDE.S.130 Víz feletti repülés

A víz felett repülő vitorlázó-repülőgép parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízreszállás esetén, és ennek alapján dönt arról, hogy szállítani kell-e az alábbiakat:

- a) mentőmellény, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó összes személy részére; az eszközöket az őket használó személy helyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni;
- b) vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy a személyzet egyik tagjánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián; és
- c) repülés közben használva vészjelek adására alkalmas berendezés az alábbi esetekben:
 1. ha a repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy
 2. ha a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy a körülmények összejártása esetén fennáll a kényszer-vízreszállás veszélye.

CAT.IDE.S.135 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző vitorlázó repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és az átrepült területnek megfelelő túlélő-felszereléssel.

CAT.IDE.S.140 Rádiókommunikációs berendezés

- a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor lehetővé kell tennie a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián való kommunikációt.

CAT.IDE.S.145 Navigációs berendezés

A vitorlázó-repülőgépeket el kell látni olyan navigációs berendezésekkel, amelyek lehetővé teszik a repülésnek az alábbiakkal összhangban történő lebonyolítását:

- a) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
- b) a vonatkozó légtérelőírások.

CAT.IDE.S.150 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

4. SZAKASZ**Ballonok****CAT.IDE.B.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a 748/2012/EU rendelet szerint kell jóváhagyni, amennyiben:
1. a hajózősemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja őket;
 2. a CAT.IDE.B.155 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy
 3. be vannak építve a ballonba.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrás;
 2. pontos időmérő;
 3. elsősegély-csomag;
 4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;
 5. alternatív gyújtóforrás;
 6. tűzvédő vagy tűzálló takaró;
 7. biztonsági kötél; és
 8. kés.

- c) Az ezen alrészben nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint a vonatkozó mellékletek által elő nem írt, de a repülés során a fedélzeten tartott berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében szereplő előírásoknak történő megfelelésre; és
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a ballon légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

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

Egy repülés nem kezdhető meg, amennyiben a ballon műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen, kivéve, ha a ballon üzemben tartása a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik.

CAT.IDE.B.110 Üzemi fények

Az éjjel műveletet végző ballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) helyzetjelző fények;
- b) a repülőgép elektromos rendszere által a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- c) független hordozható fényforrás.

CAT.IDE.B.115 VFR szerinti műveletek – repülő- és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A VFR szerinti repülő ballonokat az alábbiakkal kell felszerelni:

- a) a sodródás irányának kijelzésére szolgáló eszköz, és
- b) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:
 1. az idő órában, percben és másodpercben;
 2. függőleges sebesség, amennyiben az AFM előírja;
 3. barometrikus magasság, ha az AFM előírja, a légtérkövetelményeknek szükségessé teszik vagy ha a térbeli helyzetet az oxigénhasználat érdekében szabályozni kell; és
 4. gázzal töltött ballonok kivételével az egyes égőgáz-adagolócsövekben uralkodó nyomás.

CAT.IDE.B.120 Rögzítőhevederek

A parancsnok számára külön kosárral ellátott ballonokat rögzítőhevederekkel kell ellátni a parancsnok részére.

CAT.IDE.B.125 Elsősegély-csomag

- a) A ballonokat elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- b) A begyűjtést végző járművön további elsősegély-csomagot kell elhelyezni.
- c) Szükséges, hogy az elsősegélycsomag:
 1. azonnal hozzáférhető legyen; és
 2. legyen naprakészen tartva.

CAT.IDE.B.130 Tartalék oxigén

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő ballonokat fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő mennyiségű oxigén tárolására és elosztására alkalmas szerkezettel:

- a) a személyzet tagjai számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az 30 percet meghaladja;
- b) a személyzet valamennyi tagja és az utasok számára a 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartamára.

CAT.IDE.B.135 Kézi tűzoltó-készülékek

A hőlégballonokat fel kell szerelni legalább egy kézi tűzoltó-készülékkel, az alkalmazandó légialkalmassági kódex szerint.

CAT.IDE.B.140 Víz feletti repülés

A víz felett repülő ballon parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodók túlélési esélyeit vízre szálláskor, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy szállítani kell-e az alábbiakat:

- a) mentőmellény vagy azzal egyenértékű, egyéni lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó minden, 24 hónapnál fiatalabb személy részére, amely azonnal elérhető az azt használó személy állomásáról;
- b) vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy a személyzet egyik tagjánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián; és
- c) vészjelzések leadására alkalmas berendezés.

CAT.IDE.B.145 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző ballonokat, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és az átrepült területnek megfelelő túlélő-felszereléssel.

CAT.IDE.B.150 Egyéb berendezések

- a) A ballonokat el kell látni a személyzet minden tagja számára védőkesztyűvel.
- b) A hőlégballonokat fel kell szerelni: az alábbiakkal:
 1. alternatív gyújtóforrás;
 2. a tüzelőanyag mennyiségének mérésére és kijelzésére alkalmas eszköz;

3. tűzvédő vagy tűzálló takaró; és
 4. legalább 25 m hosszú ledobható kötél.
- c) A gázballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:
1. kés; és
 2. legalább 20 m hosszúságú, természetes rostból vagy elektrosztatikusan vezető anyagból készült ledobható biztonsági kötél.

CAT.IDE.B.155 Rádiókommunikációs berendezés

- a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballont a pilóta szolgálati helyén fel kell szerelni a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

CAT.IDE.B.160 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballonokat el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérelőző radaros (SSR) válaszjeladóval.”

5. A 965/2012/EU rendelet V. melléklete a következőképpen módosul:
 - a) Az 1702/2003/EK rendeletre való valamennyi utalás helyébe a 748/2012/EU rendeletre való utalás lép.
 - b) A SPA.GEN.100 pont a) bekezdésének 1. pontjában a „légi járművek üzemben tartói” szövegrész helyébe az „üzemben tartók” szövegrész lép.
 - c) Az SPA.DG.100 pont helyébe a következő szöveg lép:

„SPA.DG.100 Veszélyes áruk szállítása

A IV. mellékletben (CAT rész), a VI. mellékletben (NCC rész), a VII. mellékletben (NCO rész) és a VIII. mellékletben (SPO rész) meghatározott esetek kivételével az üzemben tartó csak akkor szállíthat veszélyes árut légi úton, amennyiben azt az illetékes hatóság engedélyezte.”

6. A 965/2012/EU rendelet VI. mellékletében az NCC.POL.125 pont b) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
 - „b) Az 5 700 kg-t nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, turbolégcsavaros hajtóművel rendelkező repülőgépek kivételével, amennyiben felszállás közben valamelyik hajtómű meghibásodik, a légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép:
 1. képes legyen a felszállás megszakítására és a megállásra a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságon belül; vagy
 2. képes legyen a felszállásra, valamint a repülési profil mentén elhelyezkedő akadályok átrepülésére a kellő biztonsággal magassággal egészen addig, amíg az NCC.POL.130 pontban meghatározott helyzetbe nem kerül.”
7. A 965/2012/EU rendelet VII. melléklete a következőképpen módosul:
 - a) Az 1702/2003/EK rendeletre való valamennyi utalás helyébe a 748/2012/EU rendeletre való utalás lép.

b) Az NCO.GEN.102 pont a következőképpen módosul:

i. a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Segédmotoros vitorlázó repülőgépek, motoros vitorlázó repülőgépek és vegyes ballonok”;

ii. a szöveg a következő d) ponttal egészül ki:

„d) A vegyes ballonokat a hőlégballonokra vonatkozó előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani.”

c) A szakasz a következő NCO.GEN.103 ponttal egészül ki:

„NCO.GEN.103 Bemutató repülések

Az e rendelet 6. cikke (5) bekezdésének c) pontjában említett bevezető repülések e melléklet szerint történő végrehajtására az alábbi előírások vonatkoznak:

- a) a ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett repülések kivételével a repüléseknek ugyanazon a repülőtéren vagy műveleti helyszínen kell kezdődniük és végződniük;
- b) VFR szerint nappal kell őket végrehajtani;
- c) a repülésbiztonság ellenőrzéséért felelős személy felügyelete alatt kell őket végrehajtani; és
- d) az illetékes hatóság által előírt egyéb feltételek betartásával kell őket végrehajtani.”

d) Az NCO.GEN.106 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.GEN.106 A parancsnokpilóta feladatai és hatásköre – ballonok

A ballon parancsnokpilótája az NCO.GEN.105 pontban foglaltakon túl felelős az alábbiakért:

- a) repülés előtt eligazítja a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyeket;
 - b) ügyel arra, hogy a ballon fedélzetén vagy közelében senki se dohányozzon;
 - c) ügyel arra, hogy a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek megfelelő védőruhát viseljenek.”
- e) Az NCO.GEN.135 a) bekezdésének 10. pontja a „tervezett repülési útvonalra” szövegrész helyébe a „tervezett repülési útvonal területére” szövegrész lép.
- f) Ez a rendelkezés a magyar nyelvi változatot nem érinti.
- g) Az NCO.OP.113 pont címének helyébe a következő szöveg lép: **„Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás”.**
- h) Az NCO.OP.127 pont a) és b) bekezdésében a „gáz” szót el kell hagyni.
- i) Az NCO.OP.215 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.OP.215 Repülési korlátozások – hőlégballonok

- a) Hőlégballon éjszaka nem szállhat le, kivéve vészhelyzetben.
- b) A hőlégballon éjszaka is felszállhat abban az esetben, ha elegendő tüzelőanyagot visz magával ahhoz, hogy a leszállást nappal tudja végrehajtani.”

j) Az NCO.POL.105 pont b) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„b) A tömegmérés elvégzéséért az alábbiak felelnek:

1. repülőgépek és helikopterek esetében a légi jármű gyártója vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezet; illetve
2. vitorlázó repülőgépek és ballonok esetében a légi jármű gyártója, vagy a mérést adott esetben a 2042/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban kell végrehajtani.”

k) Az NCO.IDE.B.110 helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.B.110 Üzemi fények

Az éjjel műveletet végző ballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) helyzetjelző fények;
- b) a repülőgép elektromos rendszere által a repülőgép biztonságos üzemeltetéséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- c) független hordozható fényforrás.”

l) Az NCO.IDE.B.125 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.B.125 Kézi tűzoltó készülékek

A hőlégballonokat el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel, amennyiben az alkalmazandó típusalkalmazási előírások ezt megkövetelik.”

m) Az NCO.IDE.B.140 pont helyébe a következő szöveg lép:

„NCO.IDE.B.140 Egyéb berendezések

a) A ballonokat el kell látni a személyzet minden tagja számára védőkesztyűvel.

b) A hőlégballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

1. alternatív gyújtóforrás;
2. a tüzelőanyag mennyiségének mérésére és kijelzésére alkalmas eszköz;
3. tűzvédő vagy tűzálló takaró; és
4. legalább 25 m hosszúságú ledobható kötél.

c) A gázballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

1. kés; és
2. legalább 20 m hosszúságú, természetes rostból vagy elektrosztatikusan vezető anyagból készült ledobható biztonsági kötél.”

n) A szöveg a következő E. ALRÉSSZEL egészül ki:

„E. ALRÉSZ

EGYEDI ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Általános előírások

NCO.SPEC.100 Hatály

Ez az alrész a parancsnokpilóta által a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett nem kereskedelmi célú műveletek végzésekor teljesítendő követelményeket határozza meg:

NCO.SPEC.105 Ellenőrző lista

- a) Egyedi művelet végrehajtását megelőzően a parancsnokpilóta köteles kockázatelemzést végezni, amelynek során felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó veszélyeket és kockázatokat, enyhítő intézkedéseket határozzon meg.
- b) Az egyedi műveleteket ellenőrző lista alapján kell végrehajtani. Az ellenőrző listát a kockázatelemzés alapján a parancsnokpilóta állítja össze az egyedi tevékenységnek és a légi járműnek megfelelően, ezen alrész vonatkozó szakasza alapján.
- c) A parancsnokpilóta, a személyzet és a feladatspecialisták feladatai szempontjából releváns ellenőrző listának minden repüléskor hozzáférhetőnek kell lennie a légi járművön.
- d) Az ellenőrző listát rendszeres időközönként felül kell vizsgálni és szükség esetén aktualizálni kell.

NCC.SPEC.110 A parancsnokpilóta feladatai és hatásköre

Ha a műveletben a személyzet tagjai vagy feladatspecialisták is részt vesznek, a parancsnokpilóta:

- a) ügyel arra, hogy a személyzet tagjai és a feladatspecialisták teljesítsék az NCO.SPEC.115 és az NCO.SPEC.120 pont előírásait;
- b) a repülést nem kezdi meg, amennyiben a személyzet bármely tagja vagy egy feladatspecialista sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt nem képes feladatai ellátására;
- c) befejezi a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent a személyzet bármely tagjának vagy egy feladatspecialistának a feladatok ellátására való képessége;
- d) ügyel arra, hogy a személyzet tagjai és a feladatspecialisták betartsák azon államok valamennyi törvényét, szabályozását vagy eljárásait, ahol a műveletek végrehajtásra kerülnek;
- e) biztosítja, hogy a személyzet összes tagja és a feladatspecialisták képesek legyenek egymással közös nyelven kommunikálni; valamint
- f) ügyel arra, hogy a feladatspecialisták és a személyzet tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

NCC.SPEC.115 A személyzet feladatai

- a) A személyzet tagjai felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A személyzet feladatait az ellenőrző listán fel kell tüntetni.

- b) A ballonok kivételével a repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a személyzet tagjai kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről az ellenőrző lista másképp rendelkezik.
- c) Repülés közben a személyzet tagjai, amikor munkahelyükön tartózkodnak, kötelesek biztonsági öveiket becsatolni.
- d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képzéssel rendelkező hajózónak a légi jármű kormány-szerveinél kell tartózkodnia.
- e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:
1. amennyiben tudja vagy sejtja, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon alkalmatlannak érzi magát; vagy
 2. amennyiben valamilyen tudatmódosító szer vagy alkohol hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.g. pontjában felsorolt egyéb okok valamelyike miatt.
- f) Az egynél több üzemben tartónál szolgálatot teljesítő személyzeti tag:
1. adott esetben a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást vezet repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről; és
 2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.
- g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:
1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is; és
 2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

NCO.SPEC.120 A feladatspecialisták feladatai

- a) A feladatspecialisták felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A feladatspecialisták feladatait az ellenőrző listán fel kell tüntetni.
- b) A ballonok kivételével a repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a személyzet tagjai kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről az ellenőrző lista másképp rendelkezik.
- c) A feladatspecialista köteles megbizonyosodni arról, hogy azokban az esetekben, amikor egyedi feladatát nyitott vagy eltávolított külső ajtó mellett végzi, teste megfelelően rögzítve van.
- d) A feladatspecialistának jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:
1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is; és
 2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

NCO.SPEC.125 Repülésbiztonsági eligazítás

- a) A parancsnokpilóta a feladatspecialistáknak felszállás előtt eligazítást tart az alábbiakról:
1. a vészhelyzeti felszerelések és eljárások;
 2. minden repülés vagy repüléssorozat előtt az egyedi feladathoz kapcsolódó üzembentartási eljárások;

- b) az a) bekezdés 2. pontjában említett eligazítás nem kötelező, ha az adott naptári évben a menetrendi időszak kezdete előtt a feladatspecialisták tájékoztatást kaptak az üzemeltetési eljárásokról.

NCO.SPEC.130 Legkisebb akadálymentes magasság – IFR repülések

A parancsnokpilótának minden repülésre meg kell határoznia azon legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságokat, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülő összes útvonalszakaszon. A legalacsonyabb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

NCO.SPEC.135 Tüzelőanyag- és olajellátás – repülőgépek

Az NCO.OP.125 pont a) bekezdésének 1) i. alpontja nem alkalmazandó a vitorlázó repülőgép vontatására, a légi bemutatókra, a műrepülésekre, illetve a versenyrepülésre.

NCO.SPEC.140 Tüzelőanyag- és olajellátás – helikopterek

Az NCO.OP.126 pont a) bekezdése 1. pontjának sérelme nélkül, a helikopter parancsnokpilótája csak akkor kezdhet meg nappal, VFR szerint végrehajtott repülést, ha az indulási repülőterétől/műveleti helyszíntől mért 25 tengeri mérföldes távolságot nem hagyja el, és a légi jármű legnagyobb hatótávolságot biztosító sebességen legalább 10 percig történő repüléshez elegendő mennyiségű tartalék tüzelőanyag van.

NCO.SPEC.145 Repülés közben szimulált helyzetek

Az olyan eseteket kivéve, amikor a fedélzeten képzési céllal tartózkodik feladatspecialista, a légijármű-parancsnok feladatspecialisták szállítása közben nem szimulál:

- a) rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy
- b) műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

NCO.SPEC.150 Földközelség észlelése

A földközelségjelző (amennyiben ilyen felszerelésre került) kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeket – jellegükből adódóan – a földtől a földközelségjelző rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell végrehajtani.

NCO.SPEC.155 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

Az ACAS II kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeknél – jellegükből adódóan – a légi járművek egymástól az ACAS rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell kerülnek egymáshoz.

NCO.SPEC.160 Veszélyes áruk kibocsátása

A parancsnokpilóta nem tarthatja üzemben a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg felett, amikor a légi járműből veszélyes árut bocsát ki.

NCO.SPEC.165 Fegyverek szállítása és használata

- a) A parancsnokpilóta gondoskodik arról, hogy a repülés során egyedi feladat céljából szállított fegyverek használaton kívül megfelelően biztosítva legyenek.
- b) A fegyvert használó feladatspecialistának minden elvárható intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodó személyek ne kerüljenek veszélybe.

NCO.SPEC.170 Teljesítmény- és üzemeltetési követelmények – repülőgépek

Ha olyan repülőgépet, amely kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képes a magasság tartására, nem beépített terület felett, 150 m (500 láb) magasság alatt tartanak üzemben, a parancsnokpilótának:

- a) üzemeltetési eljárásokkal kell rendelkeznie a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;

- b) a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták részére eligazítást kell tartania a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.

NCO.SPEC.175 Teljesítmény- és üzemeltetési követelmények – helikopterek

- a) A légijármű-parancsnok akkor tarthat üzemben légi járművet beépített terület felett, ha:
1. a helikopter A vagy B kategóriájú tanúsítással rendelkezik; és
 2. biztonsági intézkedéseket hoztak a földön található személyek vagy vagyontárgyak veszélyeztetésének megelőzésére.
- b) A parancsnokpilótának:
1. üzemeltetési eljárásokkal kell rendelkeznie a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására; és
 2. a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták részére eligazítást kell tartania a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.
- c) A parancsnokpilótának gondoskodnia kell arról, hogy felszállás, leszállás vagy függeszkedés során a légi jármű tömege ne haladja meg az alábbiakra meghatározott legnagyobb értéket:
1. a párnahatás nélküli lebegés (HOGE)] esetén, valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelésénél; vagy
 2. olyan körülmények között, amikor a HOGE létrejötte nem valószínű, a helikopter tömege nem haladhatja meg a valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelése melletti, párnahatással történő lebegés (HIGE) esetére meghatározott legnagyobb tömeget, feltéve, hogy az uralkodó körülmények lehetővé teszik a párnahatással történő lebegés létrejöttét a legnagyobb meghatározott tömeggel.

2. SZAKASZ

Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Ellenőrző lista

Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

- a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;
- b) a vonatkozó teljesítményadatok;
- c) az előírt berendezések;
- d) az esetleges korlátozások; és
- e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.HESLO.105 Egyedi HESLO felszerelések

A helikoptert fel kell szerelni legalább:

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

NCO.SPEC.HESLO.110 Veszélyes anyagok szállítása

A személyzet nélküli vagy félreeső helyszínekre/helyszínekről veszélyes árut szállító üzemben tartónak, amennyiben nem szándékozik a műszaki utasítások követelményeit betartani, az illetékes hatóságtól felmentést kell kérnie a rendelkezések alkalmazása alól.

3. SZAKASZ

Külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Ellenőrző lista**

HEC műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

- a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;
- b) a vonatkozó teljesítményadatok;
- c) az előírt berendezések;
- d) az esetleges korlátozások; és
- e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.HEC.105 Egyedi HEC felszerelések

- a) A helikoptert fel kell szerelni:
 - 1. vonóköteles műveletekhez szükséges felszereléssel;
 - 2. olyan biztonsági tükkörrel vagy más hasonló eszközzel, amely lehetővé teszi a horog megfigyelését; valamint
 - 3. teherműveléssel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.
- b) A vonókötel és a teherhorog beszereléséhez és bármely utólagos módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légiakalmassági jóváhagyást.

4. SZAKASZ

Ejtőernyős műveletek (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Ellenőrző lista**

PAR műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

- a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;
- b) a vonatkozó teljesítményadatok;
- c) az előírt berendezések;
- d) az esetleges korlátozások; és
- e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.PAR.105 A személyzeti tagok és a feladatspecialisták szállítása

Az NCO.SPEC.120 pont c) bekezdésében meghatározott előírás az ejtőernyős ugrást végző feladatspecialistákra nem vonatkozik.

NCO.SPEC.PAR.110 Ülések

Az NCO.IDE.A.140 pont a) bekezdése 1. pontjának és az NCO.IDE.H.140 pont a) bekezdése 1. pontjának sérelme nélkül, a padló használható ülésnéként, feltéve, hogy rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyekbe a feladatspecialisták kapaszkodhatnak vagy ahová magukat rögzíthetik.

NCO.SPEC.PAR.115 Tartalék oxigén

Az NCO.SPEC.110 pont f) bekezdésének sérelme nélkül, a tartalék oxigén használatára vonatkozó előírás a parancsnokon kívül a személyzet tagjaira és az egyedi feladathoz elengedhetetlen feladatokat ellátó feladatspecialistákra nem vonatkozik, amennyiben a kabinban mért magasság:

- a) 6 percet nem meghaladó időtartamig haladja meg a 13 000 lábat; illetve
- b) 3 percet nem meghaladó időtartamig haladja meg a 15 000 lábat.

NCO.SPEC.PAR.120 Veszélyes áruk kibocsátása

Az NCO.SPEC.160 pont sérelme nélkül, az ejtőernyősök elhagyhatják a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg feletti ejtőernyős bemutató céljából, füstfejlesztő berendezést hordozva, amennyiben azokat e célra gyártották.

5. SZAKASZ

Műrepülések (ABF)**NCO.SPEC.ABF.100 Ellenőrző lista**

ABF műveletek esetében az ellenőrző lista az alábbiakat tartalmazza:

- a) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások;
- b) a vonatkozó teljesítményadatok;
- c) az előírt berendezések;
- d) az esetleges korlátozások; és
- e) a parancsnokpilóta és adott esetben a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumentumok és információk

Az NCO.GEN.135 pont a) bekezdésében előírt alábbi dokumentumokat és információkat nem szükséges műrepüléskor a fedélzeten tartani:

- a) a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;
- b) naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra/területre és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható; valamint
- c) az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések.

NCO.SPEC.ABF.110 Berendezések

Az alábbi berendezésekre vonatkozó követelményeket nem kötelező alkalmazni a műrepülésekre:

- a) az NCO.IDE.A.145 és az NCO.IDE.H.145 pont szerinti elsősegély-csomag;
- b) az NCO.IDE.A.160 és az NCO.IDE.H.180 pont szerinti kézi tűzoltó-készülék; valamint
- c) az NCO.IDE.A.170 és az NCO.IDE.H.170 pont szerinti vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy személyi vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (PLB)."

II. MELLÉKLET

„VIII. MELLÉKLET

EGYEDI MŰVELETEK

[SPO RÉSZ]

SPO.GEN.005 Hatály

- a) Ezt a mellékletet minden olyan műveletre alkalmazni kell, amelynek során a légi járművet olyan egyedi tevékenységre használják, mint például mezőgazdasági vagy építőipari tevékenység, fényképezés, földmérés, megfigyelés, őrzővizelés és légi hirdetés.
- b) Az a) pont sérelme nélkül a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett nem kereskedelmi célú egyedi légi szállítási műveleteket a VII. melléklettel (NCO rész) összhangban kell végezni.
- c) Az a) pont sérelme nélkül a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő légi járművel végzett alábbi műveleteket a VII. melléklettel (NCO rész) összhangban kell végezni:
1. versenyrepülések vagy légi bemutatók, feltéve, hogy az ilyen repülésekért kapott díjazás vagy egyéb ellenszolgáltatás a közvetlen költségek fedezésére, az éves költségekhez való arányos hozzájárulásra, illetve az illetékes hatóság által megállapított értékű díjra korlátozódik.
 2. a tagállamok valamelyikének területén található székhellyel rendelkező, az 1178/2011/EU rendelettel összhangban jóváhagyott képzési szervezetek, vagy a légi sportok, illetve a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezetek által kínált ejtőernyős ugrások, vitorlázórepülő-vontatás vagy műrepülés, feltéve, hogy a légi jármű az adott szervezet tulajdonában vagy azt sima légi jármű-bérbérvételi szerződés alapján tartja üzemben, a repülés nem termel a szervezetnek kívüli felek számára kiosztható nyereséget, és a szervezet tevékenységének csupán elhanyagolható részét adják a szervezet tagjai közé nem tartozó személyek részvételével zajló repülések.

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

SPO.GEN.100 Illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye vagy telephelye található.

SPO.GEN.101 A megfelelés módozatai

Az üzemben tartó használhatja az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is a 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek történő megfeleléshez.

SPO.GEN.102 Motoros vitorlázó túrarepülőgépek, motoros vitorlázó repülőgépek és vegyes ballonok

- a) A motoros vitorlázó repülőgépeket az alábbi előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani:
- 1) amikor bekapcsolt hajtóművel repülnek, akkor a repülőgépekre vonatkozóak szerint;
 - 2) amikor hajtómű használata nélkül repülnek, akkor a vitorlázó repülőgépekre vonatkozóak szerint.
- b) A motoros vitorlázó repülőgépeket a repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni, kivéve azokat az eseteket, amelyekről a D alrész másként rendelkezik.

- c) A motoros vitorlázó repülőgépeket – a segédmotoros vitorlázó repülőgépek kivételével – a vitorlázó repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni.
- d) A kevert levegőjű ballonokat a hőlégballonokra vonatkozó előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani.

SPO.GEN.105 A személyzet feladatai

- a) A személyzet tagjai felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A személyzet feladatait a standard üzemeltetési eljárásokban (SOP), illetve adott esetben az üzemeltetési kézikönyvben kell feltüntetni.
- b) A ballonok kivételével a repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a személyzet tagjai kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről a standard üzemeltetési eljárások másképp rendelkeznek.
- c) Repülés közben a személyzet tagjai, amikor munkahelyükön tartózkodnak, kötelesek biztonsági öveiket becsatolni.
- d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képzéssel rendelkező hajózáronak a légi jármű kormánysszerveinél kell tartózkodnia.
- e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:
 - 1. amennyiben tudja vagy sejtí, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon alkalmatlannak érzi magát; vagy
 - 2. amennyiben valamilyen tudatmódosító szer vagy alkohol hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.g. pontjában felsorolt egyéb okok valamelyike miatt.
- f) Az egynél több üzemben tartónál szolgálatot teljesítő személyzeti tag:
 - 1. adott esetben a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást vezet repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről; és
 - 2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a tevékenységeknek a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.
- g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:
 - 1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is;
 - 2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

SPO.GEN.106 A feladatspecialisták feladatai

- a) A feladatspecialisták felelősek feladataik pontos végrehajtásáért. A feladatspecialisták feladatait a standard üzemeltetési eljárásokban (SOP) kell feltüntetni.
- b) A ballonok kivételével a repülés kritikus szakaszaiban vagy amikor azt a parancsnok repülésbiztonsági szempontból szükségesnek ítéli, a feladatspecialisták kötelesek a számukra kijelölt munkahelyen hevederrel rögzítve lenni, kivéve, ha erről a standard üzemeltetési eljárások másképp rendelkeznek.

- c) A feladatspecialista köteles megbizonyosodni arról, hogy azokban az esetekben, amikor egyedi feladatát nyitott vagy eltávolított külső ajtó mellett végzi, teste megfelelően rögzítve van.
- d) A feladatspecialistának jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:
1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is; és
 2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.

SPO.GEN.107 A parancsnok feladatai és hatásköre

a) A parancsnok:

1. felel a légi jármű üzemben tartása során a légi jármű, valamint a fedélzeten található személyzet, a feladatspecialisták és a teheráru biztonságáért;
2. felel a repülés megkezdéséért, folytatásáért, befejezéséért, valamint a biztonság érdekében kiterő repülőterre való repüléséért;
3. felel valamennyi üzembentartási eljárásnak és ellenőrző listának a megfelelő kézikönyv szerinti betartásáért;
4. csak akkor kezdi meg a reptülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában foglalt összes üzemeltetési korlátozás teljesül, azaz:
 - i. a légi jármű repülésre alkalmas;
 - ii. a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;
 - iii. a légi járműben megtalálhatók és üzemképesek a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és felszerelések, kivéve, ha a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) vagy adott esetben azzal egyenértékű dokumentumban engedélyezték az üzemképtelen felszereléssel történő repülést, az SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 vagy SPO.IDE.B.105 pont szerint;
 - iv. a légi jármű tömege és – a ballonokat kivéve – tömegközéppontja lehetővé teszi a repülésnek a légialkalmassági dokumentumokban előírt korlátokon belüli végrehajtását;
 - v. minden felszerelést és poggyászt megfelelően berakodtak és rögzítettek; valamint
 - vi. a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;
5. nem kezdi meg a repülést, amennyiben maga vagy a személyzet bármely más tagja vagy egy feladatspecialista sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt nem képes feladatai ellátására;
6. befejezi a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent saját magának vagy a személyzet bármely más tagjának vagy egy feladatspecialistának a feladatok ellátására való képessége;
7. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy a MEL alapján (értelemszerűen);

8. bejegyzni a légi jármű repülési idejét, valamint az ismert vagy feltételezett hibákat a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén; valamint
9. amennyiben a légi járműbe beszerelésre kerültek fedélzeti adatrögzítők, biztosítja, hogy:
 - i. azok repülés közben ne legyenek üzemképtelenné téve vagy kikapcsolva; és
 - ii. kötelezően jelentendő baleset vagy esemény bekövetkeztekor:
 - A. azok adatait szándékosan ne töröljék;
 - B. közvetlenül a repülés befejezése után kikapcsolásra kerüljenek; valamint
 - C. kizárólag a kivizsgáló hatóság beleegyezésével legyenek újra bekapcsolva.
- b) A parancsnoknak joga van megtagadni bármely olyan személynek vagy teherárúnak a szállítását, illetve elrendelni annak kiszállítását vagy kirakodását, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira.
- c) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálat felé (ATS), ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.
- d) Az a) bekezdés 6) pontjának sérelme nélkül, többfős személyzettel végzett műveletek esetében a parancsnok megfelelő kockázatsökkentő eljárások megléte esetén folytathatja a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren túl.
- e) Azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben a parancsnoknak minden olyan intézkedést meg kell tennie, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a parancsnok a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, üzembentartási eljárásoktól és módszerektől.
- f) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.
- g) A parancsnoknak a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden olyan balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

SPO.GEN.108 A parancsnok feladatai és hatásköre – ballonrepülés

A ballon parancsnokpilótája az SPO.GEN.107 pontban foglaltakon túl:

- a) repülés előtt eligazítja a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyeket;
- b) ügyel arra, hogy a ballon fedélzetén vagy közelében senki se dohányozzon;
- c) ügyel arra, hogy a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek megfelelő védőruhát viseljenek.

NCO.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

A parancsnok, a személyzet tagjai és a feladatspecialisták kötelesek betartani azon államok valamennyi törvényét, szabályozását vagy eljárásait, ahol a műveletek végrehajtásra kerülnek.

SPO.GEN.115 Közös nyelv

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai és a feladatspecialisták képesek legyenek egymással valamely közös nyelven kommunikálni.

SPO.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülőgép csak akkor kezdjen gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányzerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

- a) megfelelően képezett pilóta; vagy
- b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és megfelel az alábbi követelményeknek:
 1. ki van képezve a gurulás végrehajtására;
 2. ki van képezve a rádió használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;
 3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelöléseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; valamint
 4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgatásához szükséges műveleti előírásokat.

SPO.GEN.125 A rotor bekapcsolása

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

SPO.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését.

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

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listája mindenkor elérhető legyen a fedélzeten a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

SPO.GEN.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

- a) Az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a repülőgép fedélzetén kell tartani, kivéve, ha a következőkben felsorolt rendelkezések erről másként rendelkeznek:
 1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);
 2. a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;
 3. a légialkalmassági tanúsítvány (CofA) eredeti példánya;
 4. a zajbizonyítvány, ha van ilyen;
 5. az ORO.DEC.100. pont meghatározása szerinti nyilatkozat másolata, és adott esetben az ORO.SPO.110. pont szerinti engedély másolata;

6. az egyedi jóváhagyások listája, ha van ilyen;
 7. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;
 8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);
 9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;
 10. a légi járműnek a 2042/2003/EK rendelet I. mellékletének (M rész) megfelelő műszaki naplója, ha van ilyen;
 11. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;
 12. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;
 13. az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
 14. a tervezett repülés légterében működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok;
 15. az üzemeltetési kézikönyvnek és/vagy az SPO-knak vagy AFM-nek a személyzet és feladatspecialisták feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;
 16. a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL), ha van ilyen;
 17. a hajózárszemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;
 18. adott esetben megfelelő meteorológiai információ;
 19. adott esetben a teherárura vonatkozó nyilatkozatok;
 20. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.
- b) az a) bekezdés rendelkezései ellenére az a) bekezdés 2–11., az a) bekezdés 14., 17., 18. és 19. pontjában előírt dokumentumok és információk a repülőtéren vagy üzemelési helyszínen is tarthatók azon repülések esetében, amikor:
1. a légi jármű a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtja végre;
 2. a légi jármű a repülés során az illetékes hatóság által az ARO.OPS.210 pont szerint meghatározott távolságon vagy területen belül marad,
- c) Az a) bekezdés rendelkezései ellenére a ballonnal és – a segédmotoros vitorlázó repülőgépek kivételével – vitorlázó repülőgéppel végzett repülések esetében az a) bekezdés 1–10. pontjában, valamint az a) bekezdés 13–19. pontjában felsorolt dokumentumok a légi jármű földi szállítójárművében tarthatók.
- d) Az a) bekezdés 2–8. pontjában meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemben tartás mindaddig folytatható, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.
- e) Az üzemben tartónak az illetékes hatóság felszólítására ésszerű időn belül be kell mutatnia a fedélzeten szállítandó dokumentumokat.

SPO.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek megőrzése, kinyerése és felhasználása – hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett műveletek

- a) Ha a kivizsgálást végző hatóság másként nem rendelkezik, balesetet vagy kötelezően jelentendő eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig meg kell őriznie az eredetileg rögzített adatokat.
- b) Az adatrögzítők folyamatos üzembiztoságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a fedélzeti adatrögzítő (FDR) és a pilótafülke-hangrögzítő (CVR) felvételeinek, valamint az adatkapcsolatoknak az operatív ellenőrzését és értékelését.
- c) A SPO.IDE.A.145 vagy a SPO.IDE.H.145 ponttal összhangban az üzemben tartónak meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő üzemideje alatt rögzített felvételeket, azzal a kivétellel, hogy ellenőrzés és karbantartás céljából az ellenőrzés során a legrégebbi felvételek legfeljebb 1 óra időtartamban törölhetők.
- d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a fedélzeti adatrögzítő nyers adatainak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.
- e) Az üzemben tartó a illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.
- f) A pilótafülke-hangrögzítő felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha ahhoz a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárul.
- g) A fedélzeti adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:
 1. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;
 2. a felvételek azonosíthatósága megszűnik; vagy
 3. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

SPO.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása

- a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezménynek a veszélyes áruk biztonságos légi szállításáról szóló műszaki utasítással (ICAO Doc 9284-AN/905) (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.
- b) Veszélyes árut csak a 965/2012/EU rendelet V. mellékletének (SPA rész) G alrésze szerinti jóváhagyással rendelkező üzemben tartó szállíthat az alábbi kivételekkel:
 1. a veszélyes áru nem esik a műszaki utasítás hatálya alá az annak 1. részében foglaltak alapján;
 2. a műszaki utasítás 8. részének megfelelően az árut feladatspecialisták vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy azok a tulajdonostól külön szállított poggyászban vannak;
 3. a veszélyes áru fedélzeti elhelyezése szükséges az egyedi feladat céljaira, a műszaki utasításoknak megfelelően;
 4. a veszélyes árut a repülésbiztonság elősegítésére használják fel, amikor a fedélzeten történő szállításuk indokolt annak érdekében, hogy operatív célokra azonnal rendelkezésre álljanak, függetlenül attól, hogy a kérdéses cikkeket vagy anyagokat egy egyedi repüléssel kapcsolatosan szállítanak vagy azzal kapcsolatosan szándékoznak felhasználni.

- c) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.
- d) Az üzemben tartónak el kell látnia a személyzet tagjait a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a műszaki utasításban előírt feladataik elvégzésére.
- e) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően haladéktalanul jelentenie kell az alábbi eseteket az illetékes hatóság és azon állam megfelelő hatósága felé, amelyben azok történtek:
1. veszélyes árukkal kapcsolatos bármilyen baleset vagy esemény;
 2. a feladatspecialisták vagy a személyzet tagjai által a fedélzetre vitt vagy poggyászukban tárolt veszélyes áru felfedezése, amennyiben az nem felel meg a műszaki utasítás 8. része előírásainak.
- f) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell a feladatspecialistákat a veszélyes árukról.
- g) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a műszaki utasításnak megfelelően a teheráru-fogadóállomások rendelkezzenek a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat tartalmazó tájékoztató anyaggal.

SPO.GEN.155 Veszélyes áruk kibocsátása

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

SPO.GEN.160 Fegyverek szállítása és használata

- a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy egy repülés során egy egyedi feladat céljából szállított fegyverek használaton kívül megfelelően biztosítva legyenek.
- b) A fegyvert használó feladatspecialistának minden elvárható intézkedést meg kell tennie a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodó személyek veszélyeztetésének megakadályozására.

SPO.GEN.165 A pilótafülkében történő tartózkodás engedélyezése

A pilótafülkébe történő belépésről a parancsnok hozza meg a végső döntést, és gondoskodik arról, hogy:

- a) a pilótafülkébe adott belépési engedély ne zavarja meg a művelet végzését, és ne vonja el attól a figyelmet; valamint
- b) a pilótafülkében tartózkodó valamennyi személy előzetesen tájékoztatást kapjon a vonatkozó biztonsági eljárásokról.

B. ALRÉSZ

ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK

SPO.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

Az üzemben tartó csak az érintett légijármű-típusnak és az adott művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

SPO.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása – repülőgépek

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-gazdálkodási stratégia szempontjából az üzemben tartónak elszigetelt repülőtérként kell kezelnie az olyan repülőtereket, amelyek esetében a legközelebbi megfelelő leszálló kitérő repülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja:

- a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; illetve

b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.

SPO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – repülőgépek és helikopterek

a) A műszer szerinti repülési szabályok szerinti műveletek végzésekor az üzemben tartónak vagy a parancsnoknak minden igénybe venni kívánt induló, cél- és kitérő repülőtérre repülőtér-használati minimumokat kell meghatároznia. A repülőtér-használati minimumok:

1. nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, amelyben a repülőtér található, kivéve, ha azokat az érintett állam kifejezetten jóváhagyta; és
2. rossz látási viszonyok mellett végzett repülés esetén a minimumokat az illetékes hatósággal jóvá kell hagyatni a 965/2012/EU rendelet V. melléklete (SPA rész) E. alrészében foglaltaknak megfelelően.

b) A repülőtér-használati minimumok megállapításakor az üzemben tartónak vagy a parancsnoknak figyelembe kell vennie a következőket:

1. a légi jármű típusa, valamint teljesítménye és irányíthatósági tulajdonságai;
2. a hajózószemélyzet hozzáértése és tapasztalata, valamint adott esetben összetétele;
3. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
4. a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelősége és teljesítménye;
5. a légi járművön a navigáláshoz és/vagy a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni kigurulás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal meghatározásához rendelkezésre álló berendezések;
6. a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, megszakított megközelítési és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályok;
7. az akadálymentes tengerszint és felszín feletti magasság a műszeres megközelítési eljárásokhoz;
8. az időjárási viszonyok meghatározásának és jelentésének módja; valamint
9. a végső megközelítés során alkalmazandó repülési mód.

c) Egyedi megközelítési és leszállási eljárási minimumokat csak az alábbi feltételek teljesülése esetén lehet alkalmazni:

1. a végrehajtani szándékozott eljáráshoz szükséges földi berendezések működnek;
2. a légi járműnek a megközelítés típusához szükséges berendezései működnek;
3. teljesülnek a szükséges légijármű-teljesítménykritériumok; valamint
4. a személyzet megfelelő képzéssel rendelkezik.

SPO.OP.111 Repülőtér-használati minimumok – NPA, APV, CAT I műveletek

a) A folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikával végzett nem precíziós megközelítés (NPA), a függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV) és az I. kategóriás (CAT I) megközelítés során alkalmazott elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az a legkisebb magasság, amelynél a leszállítórendszer még használható az előírt vizuális tájékozódási pontok nélkül;

2. az adott légitársaság-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 3. a megközelítési eljárás megadott elhatározási magasság (DH), ha van ilyen;
 4. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 5. a légi jármű repülési kézikönyvében vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott elhatározási magasság (DH), ha meg van adva.
- b) A nem folyamatos süllyedéssel végzett megközelítési technikával végzett nem precíziós megközelítés során alkalmazott minimális süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott légitársaság-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 2. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 3. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott minimális süllyedési magasság (MDH), ha meg van adva.

1. táblázat

Rendszerminimumok

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
Műszeres leszállító berendezés (ILS)	200
Globális műholdas navigációs rendszer (GNSS), földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas navigációs rendszer (SBAS) (oldalirányú precíziós megközelítés függőleges irányítással (LPV))	200
GNSS (Oldalirányú navigáció (LNAV))	250
GNSS/barometrikus alapú vertikális navigáció (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Íránysávadó (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME) vagy anélkül	250
Légtérelőző lokátoros megközelítés (SRA) (0,5 tengeri mérföld távolságig)	250
Légtérelőző lokátoros megközelítés (SRA) (1 tengeri mérföld távolságig)	300
Légtérelőző lokátoros megközelítés (SRA) (2 tengeri mérföld távolságig vagy távolabb)	350
URH tartományú körsugárzó rádióirányadó (VOR)	300
VOR/DME	250
Írányítatlan sugárzású rádióirányadó (NDB)	350
NDB/DME	300
URH tartományú iránymérő berendezés (VDF)	350

SPO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéssel eljárás

- a) A repülőgéppel végzett körözéssel eljárás során alkalmazott minimális süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriához megadott körözési akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 2. az 1. táblázat alapján megadott legkisebb körözési magasság; vagy
 3. a körözés előtt végrehajtott műszeres megközelítési eljárás elhatározási magassága (DH) vagy minimális süllyedési magassága (MDH).

b) A repülőgéppel végzett körözéses eljárás során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva;
2. a 2. táblázat alapján megadott legkisebb látótávolság; vagy
3. a körözést megelőző műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó futópálya menti látótávolság (RVR) vagy átszámított meteorológiai látótávolság (CMV).

1. táblázat

A minimális süllyedési magasság (MDH) és a legkisebb látótávolság körözéses eljárás esetén a különböző kategóriájú repülőgépeknél

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

SPO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás esetén a minimális süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 m-nél.

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

- a) A parancsnoknak az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, amennyiben a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.
- b) A parancsnok a megadott indulási, érkezési vagy megközelítési eljárástól az alábbi esetekben térhet el:
 1. ha az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülnek, a repülési körülményeket teljes mértékben figyelembe veszi, és betartja a légiforgalmi irányítás által adott összes engedélyt; illetve
 2. légiforgalmi irányító egységtől kapott radar vektorálás során.
- c) Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett műveletek esetében a végső megközelítés szakaszát látás szerint, vagy a kiadott megközelítési eljárás alapján kell végrehajtani.

SPO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások

A parancsnoknak tekintetbe kell vennie a közzétett zajcsökkentő eljárásokat a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

SPO.OP.121 Zajcsökkentő eljárások – ballonok

A parancsnoknak alkalmaznia kell olyan műveleti eljárásokat (amennyiben vannak ilyenek), amelyek a minimálisra csökkentik a fűtőrendszer által keltett zajt, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

SPO.OP.125 Legalacsonyabb akadálymentes magasságok – IFR repülések

- a) Az üzemben tartónak módszert kell meghatározni az olyan legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásához, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülő összes útvonalszakaszon.

- b) A parancsnoknak minden egyes repülés esetében e szerint a módszer szerint meg kell határoznia a legkisebb repülési magasságokat. A legalacsonyabb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

SPO.OP.130 Tüzelőanyag- és olajmennyiség – repülőgépek

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:
1. látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülés esetén:
 - i. nappal: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 30 percnyi repülés a rendes utazómagasságon; vagy
 - ii. éjjel: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
 2. IFR repülés esetén:
 - i. ha nincs szükség leszálló kitérő repülőtérré: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azon túl legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon; vagy
 - ii. ha szükség van leszálló kitérő repülőtérré: a tervezett leszálló repülőtérig, majd valamelyik kitérő repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon.
- b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag mennyiségének meghatározásánál – a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagot is beszámítva – az alábbiakat kell figyelembe venni:
1. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 2. a légiforgalmi irányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 3. a kabinnyomás csökkenése miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek; valamint
 4. minden egyéb olyan körülmény, amely késleltetheti a repülőgép leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag-és/vagy olajfogyasztást.
- c) Semmi sem zárhatja ki azt, hogy a repülési terv repülés közben módosításra kerüljön annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérré, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

SPO.OP.131 Tüzelőanyag- és olajmennyiség – helikopterek

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a helikopteren elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:
1. VFR repülés esetén:
 - i. a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután legalább 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolságot biztosító sebességgel; vagy
 - ii. nappal végrehajtott VFR repülés esetén: a legnagyobb hatótávolságot biztosító sebességen legalább 10 percig történő repülés, feltéve, hogy a légi jármű az indulási repülőtérről/műveleti helyszíntől mért 25 tengeri mérföldes távolságot nem hagyja el és
 2. IFR repülés esetén:
 - i. ha nincs szükség kitérő repülőtérré, vagy nem áll rendelkezésre alkalmas időjárású repülőtér, a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután 30 percnyi repülés rendes utazósebességen 450 m (1 500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött standard hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás; vagy

- ii. ha szükség van kiterő repülőtérre, az odarepülés, majd egy megközelítés és átstartolás végrehajtása a leszálló repülőtéren vagy leszállóhelynél, és ezt követően:
- A. a meghatározott kiterő repülőtérre repülés; és
- B. 30 percnyi repülés rendes várakozási sebességgel 450 m (1 500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött standard hőmérsékleti viszonyok között, majd megközelítés és leszállás.
- b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag mennyiségének meghatározásánál – abba a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagot is beleszámítva – az alábbiakat kell figyelembe venni:
1. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 2. a légiforgalmi irányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 3. egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek; valamint
 4. minden olyan egyéb körülmény, amely késleltetheti a repülőgép leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag-és/vagy olajfogyasztást.
- c) Semmi sem zárhatja ki azt, hogy a repülési terv repülés közben módosításra kerüljön annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

SPO.OP.132 A tüzelőanyag és a ballaszt mennyisége és tervezése – ballonok

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a tartalék tüzelőanyag vagy ballaszt mennyisége elegendő 30 percnyi repülésre.
- b) A szükséges tüzelőanyag, gáz vagy ballaszt mennyiségének meghatározásakor legalább az alábbi repülési körülményeket figyelembe kell venni:
1. a ballon gyártója által megadott adatok;
 2. az előre jelzett tömegek;
 3. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 4. a légi navigációs szolgáltatók eljárásai és korlátozásai.

SPO.OP.135 Repülésbiztonsági eligazítás

- a) Az üzemben tartó gondoskodik arról, hogy a feladatspecialisták felszállás előtt eligazítást kapjanak:
1. a vészhelyzeti felszerelésekről és eljárásokról;
 2. minden repülés vagy repüléssorozat előtt az egyedi feladathoz kapcsolódó üzembentartási eljárásokból;
- b) Az a) pont 2. pontjában meghatározott eligazítás kiváltható egy kezdeti és szinten tartó képzési programmal. Ilyen esetekben az üzemben tartó köteles meghatározni a közelmúltbeli tapasztalatra vonatkozó előírásokat.

SPO.OP.140 A repülés előkészítése

- a) A repülés megkezdése előtt a léggépjármű-parancsnok köteles minden ésszerű elérhető eszközzel megbizonyosodni róla, hogy a repüléshez a légi jármű biztonságos üzemeléséhez közvetlenül szükséges, rendelkezésre álló földi és/vagy vízi létesítmények a kommunikációs létesítményekkel és navigációs segédeszközökkel együtt megfelelőek azon művelet-típusnak, amely szerint a repülést lebonyolítani szándékoznak.

b) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetében, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetében a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:

1. a rendelkezésre álló legfrissebb időjárás-jelentések és időjárás-előrejelzések tanulmányozása; valamint
2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést az időjárási viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

SPO.OP.145 Felszálló kitérő repülőterek – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

a) Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású felszálló kitérő repülőteret, ha az indulási repülőtéren az időjárási körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőtérr-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőtérrre.

b) A felszálló kitérő repülőtérrnek az indulási repülőtérrtől mérve az alábbi távolságon belül kell lennie:

1. két hajtóműves repülőgépek esetében az egy működő hajtóművel tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított egyórányi repülésnek megfelelő távolság; illetve
2. három vagy több hajtóműves repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel a légi jármű repülési kézikönyvében megadottak szerint tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított kétórányi repülést nem meghaladó távolság.

c) A felszálló kitérő repülőtérrnek olyan repülőtérr választható, amelynek esetében a rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy a feltételezhető leszállás idején az időjárási körülmények elérik vagy meghaladják az adott repülésre érvényes repülőtérr-használati minimumokat.

SPO.OP.150 Leszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

a) a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) a megközelítést és a leszállást végre lehet hajtani látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok (VMC) között; vagy

b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:

1. a tervezett leszálló repülőtérrn műszeres megközelítési eljárás van előírva; és
2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 - ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

SPO.OP.151 Leszálló kitérő repülőterek – helikopterek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnokpilótának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- a) a leszállás tervezett repülőterére műszeres megközelítési eljárás van előírva, és a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (attól függően, hogy melyik a rövidebb időtartam) az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:
 1. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 2. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; illetve
- b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
 1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;
 2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - ii. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; és
 3. nyílt tengeri repülési cél esetén meg van határozva egy elhatározási pont (PNR).

SPO.OP.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

- a) légi jármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállása idején, vagy ha a fedélzeten utasok tartózkodnak.
- b) Minden egyéb tüzelőanyag esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képesített személyzetnek kell tartózkodnia, amelynek tagjai készek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

SPO.OP.160 Fejhallgató használata

Ballonok kivételével a hajózőszemélyzet a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles állítható karra szerelt mikrofonnal vagy ezzel egyenértékű szerkezettel ellátott fejhallgatót viselni és ezt elsődleges eszközként használni az ATS-sel, valamint a személyzet egyéb tagjaival és feladatspecialistákkal történő kommunikációhoz.

SPO.OP.165 Dohányzás

A parancsnokpilóta nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten, illetve miközben a légi jármű tüzelőanyagot vesz fel vagy ad le.

SPO.OP.170 Időjárási viszonyok

- a) A parancsnokpilóta csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.

- b) A légi jármű parancsnoka csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a műszerrepülési szabályok (IFR) szerinti repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.
- c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az a) és a b) bekezdésben meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

SPO.OP.175 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – földi eljárások

- a) A parancsnokpilóta – a légi jármű repülési kézikönyvében megengedett esetek kivételével – csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát.
- b) Hajtóművel rendelkező komplex légi járművek üzemen tartása esetén az üzemen tartó követendő eljárásokat dolgoz ki olyan esetekre, amikor a légi jármű biztonságos üzemen tartásához a légi jármű földi jégtelenítésére, jégmentesítésére és egyéb kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.

SPO.OP.176 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – repülési eljárások

- a) A parancsnokpilóta csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.5. pontjában foglaltak szerint.
- b) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű jegesedésbe kerül, a parancsnoknak a repülési szint vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légiforgalmi irányításnak.
- c) Hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett műveletek esetében az üzemen tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési zónába történő berepülésre vonatkozóan.

SPO.OP.180 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

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

SPO.OP.181 Felszállási körülmények – ballonok

A felszállás megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia arról, hogy rendelkezésre álló információk szerint a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást.

SPO.OP.185 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben

Az olyan eseteket kivéve, amikor egy feladatspecialista képzési céllal tartózkodik a fedélzeten, a légijármű-parancsnok feladatspecialisták szállítása közben nem szimulál:

- a) rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy
- b) műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

SPO.OP.190 Repülés közbeni tüzelőanyag-gazdálkodás

- a) A hajtóművel rendelkező komplex légi járművek üzemen tartóinak gondoskodniuk kell arról, hogy repülés közben elvégzésre kerüljenek tüzelőanyagmennyiség-ellenőrzések és tüzelőanyag-szabályozás.

- b) A parancsnokpilótának rendszeres időközönként ellenőriznie kell, hogy a megmaradt felhasználható tüzelőanyag mennyisége nem kevesebb, mint az egy alkalmas időjárású repülőtérrig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges mennyiség és az SPO.OP.130 vagy az SPO.OP.131 pont rendelkezéseinek megfelelően tervezett tartalék tüzelőanyag mennyisége együttesen.

SPO.OP.195 Kiegészítő oxigénberendezés használata

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a feladatspecialisták és a repülőszemélyzet tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, amennyiben a pilótakabinban mért tengerszint feletti magasság 30 percet meghaladóan magasabb, mint 10 000 láb, illetve minden esetben, amikor a kabinban mért tengerszint feletti magasság 13 000 lábnál magasabb, kivéve, ha ezt a kompetens hatóság másként engedélyezte és a standard üzembentartási eljárások erről másképp rendelkeznek.
- b) Az a) bekezdés sérelme nélkül, a nem komplex repülőgépekkel és helikopterekkel – az ejtőernyős műveletek kivételével – rövid, meghatározott időtartamú repülés hajtható végre 13 000 láb felett, kiegészítő oxigén használata nélkül, az illetékes hatóság az alábbiak figyelembevételével hozott előzetes jóváhagyásával:
1. a 13 000 láb feletti repülés időtartama nem haladja meg a 10 percet, illetve az egyedi feladat teljesítéséhez szigorúan szükséges időtartamot, amennyiben az hosszabb 10 percnél;
 2. a repülés során a légi jármű nem emelkedik 16 000 láb fölé;
 3. az SPO.OP.135 pont alapján elvégzett repülésbiztonsági eligazítás során a személyzet tagjai és a feladatspecialisták elegendő tájékoztatást kaptak a hipoxia hatásairól;
 4. az 1., 2. és 3. pontban meghatározott műveletekre kidolgozott standard üzembentartási eljárások;
 5. az üzemben tartó 13 000 láb felett kiegészítő oxigén használata nélkül végrehajtott műveletei során szerzett tapasztalata;
 6. a személyzet tagjai és feladatspecialisták egyéni tapasztalatai, és az, hogy fizikailag mennyire képesek alkalmazkodni a nagy magasságokhoz; valamint
 7. azon bázis tengerszint feletti magassága, ahol az üzemben tartót bejegyezték, vagy ahonnan a műveleteket végrehajtják.

SPO.OP.200 Földközelség észlelése

- a) Amennyiben a hajózószemélyzet valamelyik tagja vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a pilótának azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.
- b) A földközelségjelző rendszer kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeket – jellegükből adódóan – a földtől a földközelségjelző rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell végrehajtani.

SPO.OP.205 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

- a) Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia. ACAS II használata esetén az említett eljárásoknak és programoknak összhangban kell lenniük az 1332/2011/EU rendelettel.
- b) Az ACAS II kikapcsolható azon egyedi műveletek során, amelyeknél – jellegükből adódóan – a légi járművek az ACAS rendszer általi riasztást kiváltó távolságon belül kell kerülnek egymáshoz.

SPO.OP.210 Megközelítési és leszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnokpilótának meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésre álló információk alapján a repülőtéren vagy leszállóhelyen uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

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

- a) A parancsnokpilóta a műszeres megközelítést a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) között értékétől függetlenül megkezdheti.
- b) Amennyiben a futópálya menti jelentett látótávolság/látótávolság kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:
 - 1. a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb magasság alatt; vagy
 - 2. a megközelítés végső szakaszával, amennyiben a (tengerszint feletti vagy felszín feletti) elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy legkisebb (tengerszint feletti vagy felszín feletti) süllyedési magasság (MDA vagy MDH) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb.
- c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, a látótávolság jelentett értékének átszámításával számolható ki.
- d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb elhagyása után a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS) a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasságig (DA/H) vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságig (MDA/H) folytatható.
- e) Az elhatározási magasság vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság alatt a megközelítés akkor folytatható és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.
- f) Mindig a földterési zónában fennálló futópálya menti látótávolság az irányadó.

SPO.OP.225 Repülési korlátozások – hőlégballonok

- a) Hőlégballon éjszaka nem szállhat le, kivéve vész helyzetben.
- b) Hőlégballon éjszaka is felszállhat abban az esetben, ha elegendő tüzelőanyagot visz magával ahhoz, hogy a leszállást nappal tudja végrehajtani.

SPO.OP.230 Standard üzemeltetési eljárások

- a) Egyedi művelet végrehajtását megelőzően a parancsnokpilóta köteles kockázatelemzést végezni, amelynek során felméri a tevékenység összetettségét, hogy meghatározza a művelettel járó veszélyeket és kockázatokat, enyhítő intézkedéseket határozzon meg.
- b) A kockázatelemzés alapján a parancsnokpilóta az egyedi tevékenységnek és az igénybe vett légi járműnek megfelelő standard üzemeltetési eljárásokat állít össze, figyelembe véve az E. alrész előírásait. A standard üzemeltetési eljárások az üzemeltetési kézikönyv részét képezik, vagy külön dokumentumban szerepelnek. A standard üzemeltetési eljárásokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni és szükség esetén aktualizálni kell.
- c) Az üzemben tartónak biztosítani kell, hogy az egyedi műveleteket a standard üzemeltetési eljárásoknak megfelelően hajtsák végre.

C. ALRÉS

A LÉGI JÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE ÉS A MŰVELETI KORLÁTOZÁSOK**SPO.POL.100 Műveleti korlátozások – valamennyi légi jármű**

- a) A légi jármű terhelésének, tömegének és – a ballonok kivételével – tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a megfelelő dokumentumban meghatározott korlátozásoknak.
- b) A ballonban el kell helyezni feliratokat, listákat, műszer-jelöléseket vagy ezek kombinációit olyan üzemeltetési korlátozások jelzésére, amelyek vizuális jelölését az AFM előírja.

SPO.POL.105 Tömeg és tömegközéppont

- a) Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően a tényleges tömegméréssel megállapítsák – a ballonok kivételével – minden légi jármű tömegét és tömegközéppontját. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások tömegre és tömegközéppontra gyakorolt összehatását. Ezeket az információkat a parancsnokpilóta rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppontra, a légi járműveket újra kell mérni.
- b) A tömegmérés elvégzéséért az alábbiak felelnek:
1. repülőgépek és helikopterek esetében a légi jármű gyártója vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezet, illetve
 2. vitorlázó repülőgépek és ballonok esetében a légi jármű gyártója, vagy a mérést adott esetben a 2042/2003/EK bizottsági rendelettel összhangban kell végrehajtani.

SPO.POL.110 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett nem kereskedelmi műveletek

- a) Az üzemben tartó tömeg és tömegközéppont-rendszert hoz létre, amely rögzíti, hogy az alábbi tételek az egyes repülésekre repülés-sorozatokra vonatkozóan hogyan kerülnek meghatározásra:
1. a légi jármű száraz üzemelési tömege;
 2. a hasznos teher tömege;
 3. a tüzelőanyag tömege;
 4. a légi jármű terhelése és a terhelés eloszlása;
 5. felszállótömeg, leszállótömeg és üzemanyag nélküli tömeg; valamint
 6. a légi jármű tömegközéppont-helyzetei.
- b) A hajózőszemélyzetnek rendelkeznie kell az elektronikus számításokon alapuló tömeg-és súlypontszámítások megismétlését és ellenőrzését lehetővé tevő eszközzel.
- c) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyekkel a légi jármű parancsnoka meghatározhatja a feltöltött tüzelőanyag tömegét a tényleges sűrűség, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben megadott módszerrel kiszámított sűrűség felhasználásával.
- d) A parancsnokpilóta gondoskodik arról, hogy:
1. a légi jármű rakodása megfelelően képezett személyek felügyelete mellett történjen; és
 2. a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezzen a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-számításához használt adatokkal.
- e) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia az a)–d) bekezdés előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Ennek a rendszernek minden tervezett műveletre ki kell térnie.

SPO.POL.115 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – repülőgéppel és helikopterrel végzett kereskedelmi műveletek és hajtóművel rendelkező komplex légi járművel végzett nem kereskedelmi műveletek

a) Az üzemben tartónak minden repülés vagy repüléssorozat előtt meg kell határoznia a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, és el kell készítenie a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását oly módon, hogy azok ne lépjék át a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-korlátait. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

1. a légi jármű lajstromjele és típusa;
2. járatazonosító, szám és dátum (értelemszerűen);
3. a parancsnokpilóta neve;
4. a dokumentumot készítő személy neve;
5. a légi jármű száraz üzembentartási tömege és ennek megfelelő tömegközéppontja;
6. az üzemanyag tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges üzemanyag tömege;
7. a tüzelőanyagtól eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);
8. a rakomány összetevői;
9. felszállótömeg, leszállótömeg és üzemanyag nélküli tömeg;
10. a légi jármű tömegközéppont-helyzetei; valamint
11. a korlátozó tömeg- és tömegközéppont-értékek.

b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét.

SPO.POL.116 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – könnyítések

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

SPO.POL.120 Teljesítmény – általános rész

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

SPO.POL.125 Felszállótömeg-korlátozások – hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy:

- a) a repülőgép tömege a felszállás megkezdésekor ne haladja meg a tömegre vonatkozó alábbi korlátozásokat:
1. a felszálláskor érvényes korlátozások az SPO.POL.130 pont előírásai szerint;
 2. az útvonalon az egyik hajtómű meghibásodása esetén érvényes korlátozások az SPO.POL.135 pont előírásai szerint; valamint

3. leszálláskor, az SPO.POL.140 pont előírásai szerint,

beszámítva a repülés előrehaladtával, illetve a tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenést;

- b) a légi jármű tömege a felszállás megkezdésekor semmilyen körülmények között ne haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében a repülőtér vagy leszállóhely tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb felszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb felszállótömeget; és
- c) a légi jármű becsült tömege a leszállás várható időpontjában sem a tervezett célrepülőtéren vagy leszállóhelyen, sem pedig bármelyik leszálló kitérő repülőtéren semmilyen körülmények között se haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében az adott repülőterek vagy leszállóhelyek tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb leszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

SPO.POL.130 Felszállás – Hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek

a) A maximális felszállótömeg meghatározásánál a parancsnoknak figyelembe kell vennie az alábbiakat:

1. a számított felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot, és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz fele;
2. a számított felszállási nekifutási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási úthossz értékét;
3. egyetlen közös V1 értéket kell használni mind a megszakított, mind a folytatott felszálláshoz, ahol a V1 érték a légi jármű repülési kézikönyvében található érték; és
4. nedves vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.

b) Az 5 700 kg-t nem meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, turbolégcsavaros hajtóművel rendelkező repülőgépek kivételével, amennyiben felszállás közben valamelyik hajtómű meghibásodik, a légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép:

1. képes legyen a felszállás megszakítására és a megállásra a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságon belül; vagy
2. képes legyen a felszállásra, valamint a repülési profil mentén elhelyezkedő akadályok átrepülésére a kellő biztonságos magassággal mindaddig, amíg az NCC.POL.130 pontban meghatározott helyzetbe nem kerül.

SPO.POL.135 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtómű – hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek

A több hajtóműves repülőgépek esetében a parancsnokpilótának gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben egy hajtómű az útvonal bármelyik pontján meghibásodik, a repülőgép képes legyen a repülés folytatására egy alkalmas repülőtérig vagy leszállóhelyig anélkül, hogy a repülés bármely pontján a legkisebb akadálymentes magasság alá süllyedne.

SPO.POL.140 Leszállás – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

A parancsnokpilótának gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép bármely repülőtéren vagy műveleti helyszínen, a megközelítési útvonalon található valamennyi akadály biztonságos távolságban történő elkerülését követően képes legyen az igénybe vehető leszállási távolságon belül leszállni és megállni, illetve hidroplán esetében kellően alacsony sebességre lassulni. Ennek során figyelembe kell venni a megközelítési és leszállási technikában várható eltéréseket, amennyiben ezek nincsenek beleszámítva a tervezés során figyelembe vett repülési jellemzőkbe.

SPO.POL.145 Teljesítmény- és üzembehartási követelmények – repülőgépek

Ha olyan repülőgépet, amely kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képes a magasság tartására, nem beépített terület felett, 150 m (500 láb) magasság alatt tartanak üzemben, az üzemben tartónak:

a) üzembehartási eljárásokat kell meghatároznia a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;

- b) képzési programot kell bevezetnie a személyzet tagjai számára; és
- c) gondoskodnia kell arról, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták eligazítást kaptak a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.

SPO.POL.146 Teljesítmény- és üzemeltetési követelmények – helikopterek

- a) A légi jármű-parancsnok akkor tarthat üzemben légi járművet beépített terület felett, ha:
 - 1. a helikopter A vagy B kategóriájú tanúsítással rendelkezik; és
 - 2) biztonsági intézkedéseket hoztak a földön található személyek vagy vagyontárgyak veszélyeztetésének megelőzésére, és a műveletet, valamint az SOP-t jóváhagyták.
- b) Az üzemben tartónak:
 - 1. üzemeltetési eljárásokat kell meghatározni a hajtómű-meghibásodás következményeinek minimalizálására;
 - 2. képzési programot kell bevezetnie a személyzet tagjai számára; és
 - 3. gondoskodnia kell arról, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok és feladatspecialisták eligazítást kapjanak a kényszerleszállás során követendő eljárásokról.
- c) Az üzembe tartónak gondoskodnia kell arról, hogy felszállás, leszállás vagy függeszkedés során a légi jármű tömege ne haladja meg az alábbiakra meghatározott legnagyobb értéket:
 - 1. párnahatás nélküli lebegés (HOGE)] esetén, valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelésénél; vagy
 - 2. olyan körülmények között, amikor a HOGE létrejötté nem valószínű, a helikopter tömege nem haladhatja meg a valamennyi hajtómű megfelelő teljesítmény-értéken történő üzemelése melletti, párnahatással történő lebegés (HIGE) esetére meghatározott legnagyobb tömeget, feltéve, hogy az uralkodó körülmények lehetővé teszik a párnahatással történő lebegés létrejöttét a legnagyobb meghatározott tömeggel.

D. ALRÉS

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

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

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:
 - 1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal felügyeletére használja őket;
 - 2. az SPO.IDE.A.215 pont előírásainak betartása érdekében használják őket;
 - 3. az SPO.IDE.A.220 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy
 - 4. be vannak építve a repülőgépekbe.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
 - 1. tartalék biztosítékok;

2. független hordozható fényforrás;
 3. pontos időmérő;
 4. térképtartó;
 5. elsősegély-csomagok;
 6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés; valamint
 7. tengeri horgonyok és kikötéshez szükséges felszerelés.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint a vonatkozó mellékletek által elő nem írt, de a repülés során a fedélzeten tartott berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az e műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózárszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletének, illetve az SPO.IDE.A.215 és az SPO.IDE.A.220 pontnak történő megfelelésre;
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) A hajózárszemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve, rendszeren felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.
- f) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

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

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

- a) a repülőgép üzemben tartása a repüléshez minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik, ha van ilyen;
- b) hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen repülőgép esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) szerint tartsa üzemben; vagy
- c) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

SPO.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

SPO.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;
- b) navigációs/helyzetjelző fények;

- c) leszálló fényszóró;
- d) a repülőgép villamos rendszeréről működtetett, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- e) a repülőgép villamos rendszeréről működtetett világítás, amely minden utasfülkében biztosítja a világítást;
- f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és
- g) amennyiben a repülőgép hidrolánként repül, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

SPO.IDE.A.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
 - 1. mágneses irányszög;
 - 2. az idő órában, percben és másodpercben;
 - 3. barometrikus magasság;
 - 4. műszer szerinti sebesség;
 - 5. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki; és
 - 6. hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeknél: csúszás.
- b) Az éjjel, látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között műveletet végző repülőgépeket az a) bekezdésben említettek felül az alábbi fényekkel kell még felszerelni:
 - 1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - i. elfordulás és csúszás;
 - ii. térbeli helyzet;
 - iii. függőleges sebesség; és
 - iv. stabilizált irányszög;
 - 2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.
- c) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között, víz felett, partlátás nélkül műveletet végző, hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeket az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza a légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.
- d) Az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

e) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a repülőgépet fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközzel:

1. barometrikus magasság;
2. műszer szerinti sebesség;
3. csúszás, vagy megfelelő esetben elfordulás és csúszás;
4. adott esetben térbeli helyzet;
5. adott esetben függőleges sebesség;
6. adott esetben stabilizált irányszög; és
7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

SPO.IDE.A.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

1. mágneses irányszög;
2. az idő órában, percben és másodpercben;
3. barometrikus magasság;
4. műszer szerinti sebesség;
5. függőleges sebesség;
6. elfordulás és csúszás;
7. térbeli helyzet;
8. stabilizált irányszög;
9. külső hőmérséklet; és
10. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

c) ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközöket kell beszerezni a másodpilóta munkahelyén:

1. barometrikus magasság;
2. műszer szerinti sebesség;
3. függőleges sebesség;

4. elfordulás és csúszás;
 5. térbeli helyzet;
 6. stabilizált irányszög; és
 7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességhatárokat Mach-számban fejezik ki.
- d) olyan eszköz, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában és a c) bekezdés 2. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.
- e) a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között műveletet végző, hajtóművel rendelkező komplex repülőgépeket az a), b), c) és d) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni a következőkkel:
1. egy másik forrásból származó statikus nyomás;
 2. térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható;
 3. a tengerszint feletti magasság mérésére és kijelzésére szolgáló második önálló eszköz, kivéve, ha az az e) bekezdés 1. pontjának történő megfelelés során beszerelésre került; és
 4. vészhelyzeti áramforrás, amely a fő áramtermelő rendszertől függetlenül üzemel, és amelynek célja a térbeli helyzet kijelzésére szolgáló rendszer 30 percig történő üzemeltetése és megvilágítása. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.

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

Az egy pilótával, műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

SPO.IDE.A.130 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és a kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légsaváros gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelségjelző rendszerrel (TAWS):

- a) egy megfelelő szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki; illetve
- b) egy megfelelő szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jén vagy azt megelőzően adták ki.

SPO.IDE.A.131 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

Az 1332/2011/EU rendelet eltérő rendelkezésének hiányában az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű légsaváros gázturbinás repülőgépeket ACAS II rendszerrel kell ellátni.

SPO.IDE.A.132 Fedélzeti időjárási radar berendezés – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

Az alábbi repülőgépeket – amennyiben éjjel vagy műszeres időjárási körülmények között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárási radarberendezéssel kimutathatóan ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók –, fedélzeti időjárási radarberendezéssel kell ellátni:

- a) túlnyomásos repülőgépek;

- b) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű nem túlnyomásos repülőgépek.

SPO.IDE.A.133 Éjjel, jegesedési körülmények között végzett műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések – hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek

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

SPO.IDE.A.135 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószemélyzettel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet közötti kapcsolat fenntartására szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

SPO.IDE.A.140 Pilótafülke-hangrögzítő

- a) Pilótafülke-hangrögzítővel kell ellátni a következő repülőgépeket:
1. a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyeket egyedi légi-alkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki;
 2. a 2 250 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, ha:
 - i. légialkalmassági bizonyítványuk szerint csak legalább két pilótából álló személyzettel repülhetnek;
 - ii. egy vagy több sugárhajtóművel, illetve egynél több turbólégcsavaros hajtóművel vannak felszerelve; valamint
 - iii. típusalkalmassági bizonyítványukat elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki.
- b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 2 órában felvett adatok tárolására.
- c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
1. a pilótafülkében rádióon leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;
 2. a hajózószemélyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;
 3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a – fejhallgatóhoz tartozó vagy az oxigénmaszkba beépített – összes használt mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint
 4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.
- d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A (d) bekezdésen felül, az elektromos áram rendelkezésre állásától függően a CVR a pilótafülkében zajló, a repülés előtti hajtóműindítás előtti ellenőrzések során a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést és azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást követő ellenőrzésekig folytatnia kell.
- f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

SPO.IDE.A.145 Fedélzeti adatrögzítő

- a) Azokat az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhető a tárolóberendezésen tárolt adatok.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a repülőgép repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 25 óra során rögzített adatokat.
- c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatoknak a hajózószemélyzet előtt megjelenő információkkal való pontos összevetését.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A fedélzeti adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

SPO.IDE.A.150 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:
 1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:
 - i. adatkapcsolat kezdeményezése;
 - ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - iii. célzott légtérelőzítés;
 - iv. repülési információk;
 - v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű operatív irányítási adatai;
 - vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően, grafikák;
 2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; és
 3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az SPO.IDE.A.140 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozóan megadott időtartamig való tárolására.
- d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

- e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó, az SPO.IDE.A.140 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

SPO.IDE.A.155 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozó és a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbiak szerint is:

- a) azokon a repülőgépeken, amelyeket fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítővel vagy repülési adatrögzítővel, használható egyetlen összevont hang- és adatrögzítő; vagy
- b) azokon a repülőgépeken, amelyeket mind fedélzeti hangrögzítővel, mind repülési adatrögzítővel fel kell szerelni, használható két összevont hang- és adatrögzítő.

SPO.IDE.A.160 Ülések, biztonsági övek és rögzítőhevederek

A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

- a) ülés vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista számára;
- b) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
- c) hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépnek nem minősülő repülőgépek esetében egyponos kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél;
- d) hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek esetében a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált, egyponos kioldóval rendelkező, olyan eszközzel kapcsolt biztonsági öv, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben tartózkodó felsőtestét:
1. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen; és
 2. a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen.

SPO.IDE.A.165 Elsősegélycsomag

- a) A repülőgépeket elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomag:
1. azonnal hozzáférhető legyen; és
 2. legyen naprakészen tartva.

SPO.IDE.A.170 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

- a) A túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- b) Az olyan magasság felett üzemelő túlnyomásos repülőgépeken, ahol a kabinokban mért nyomásmagasság meghaladja a 10 000 lábat, elegendő mennyiségű belélegezhető oxigént kell tárolni a személyzet valamennyi tagja, illetve feladatspecialisták ellátására legalább az alábbi időtartamokig:
1. az az időtartam, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget;
 2. az az időtartam, amíg a kabinnyomás csökkenése estén – figyelembe véve a repülés körülményeit – a pilótafülke és az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van;

3. az a 30 percet meghaladó időtartam, amíg a pilóta- és utaskabin nyomásmagassága 10 000 láb és 14 000 láb közé esik; valamint
 4. legalább 10 perces időtartam abban az esetben, amikor a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.
- c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett használt túlnyomásos utasterű repülőgépeket mindezekon felül fel kell szerelni az alábbiakkal:
1. olyan eszköz, amely figyelmezteti a hajózószemélyzetet a kabinnyomás csökkenésére; valamint
 2. hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek esetében gyorsan felvehető maszk a hajózószemélyzet részére.

SPO.IDE.A.175 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

- a) A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- b) A nem túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utasterben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
1. a személyzet összes tagja számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja; valamint
 2. a fedélzeten tartózkodó összes személy számára annyi időre, ameddig az utaster barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.
- c) A b) bekezdés sérelme nélkül 13 000 láb és 16 000 láb között végrehajthatók meghatározott időtartamú repülések oxigén-ellátás nélkül, az SPO.OP.195 pont b) bekezdése szerint.

SPO.IDE.A.180 Kézi tűzoltó készülékek

- a) A repülőgépeket – a segédmotoros vitorlázó repülőgépek (TMG) és az ELA1 repülőgépek kivételével – fel kell szerelni legalább egy-egy tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:
1. a pilótafülkében; és
 2. minden olyan utasterben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utaster könnyen elérhető a hajózószemélyzet tagjai számára.
- b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagterben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

SPO.IDE.A.181 Fejsze és feszítővas

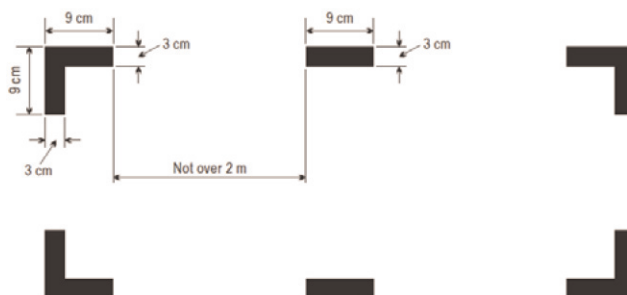
Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.

SPO.IDE.A.185 A betörési pontok jelölése

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

1. ábra

A betörési pontok jelölése

**SPO.IDE.A.190 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)**

a) A repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

1. tetszőleges típusú vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát;
2. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-je után kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát; vagy
3. a hat vagy annál kevesebb maximális ülőszám-konfigurációjú repülőgépek esetében túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)), vagy a személyzet valamely tagjánál vagy egy feladatspecialistánál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB).

b) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

SPO.IDE.A.195 Víz feletti repülés

a) Az alábbi repülőgépeken a fedélzeten tartózkodó összes személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodóknak magukon kell viselniük, vagy azokat olyan helyen kell tárolni, hogy a felhasználó üléséből azonnal elérhesse őket:

1. egy hajtóműves szárazföldi repülőgépek az alábbi esetekben:

- i. ha a repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy
- ii. ha a repülőgép a fel- vagy a leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzi, ahol a parancsnok véleménye szerint a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy fennáll a kényszer-vízreszállás esélye;

2. víz felett műveletet végző hidroplánok; és

3. a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülés távolságát vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repülő repülőgép (attól függően, hogy melyik a kisebb érték).

b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni olyan elektromos megvilágítással, amely megkönnyíti a személyek megtalálását.

c) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

1. a repülőgép méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyugtózásához, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

2. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

d) Ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:

1. vészjelék adására alkalmas berendezés;
2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és
3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

SPO.IDE.H.200 Túlélő-felszerelés

a) Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

1. jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
2. legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és
3. a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

b) Az a) bekezdés 3. pontjában leírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:

1. az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:
 - i. azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság; vagy
 - ii. minden egyéb repülőgép esetében az utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság; illetve
2. a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében: az utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

SPO.IDE.A.205 Egyéni védőfelszerelés

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

SPO.IDE.A.210 Fejhallgató

a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózószemélyzet minden tagjának kijelölt szolgálati helyén fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.

b) Az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának a repülőgép bedöntését és bólintását vezérlő kormány szervén elhelyezett rádióadó gombbal.

SPO.IDE.A.215 Rádiókommunikációs berendezések

- a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző repülőgépeket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:
1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;
 2. időjárási adatok vétele a repülés közben bármikor;
 3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és
 4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.
- b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

SPO.IDE.A.220 Navigációs berendezések

- a) A repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
 2. a vonatkozó légtérelőírások.
- b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- c) Azokat a repülőgépeket, amelyek terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy elirányítsa a repülőgépet minden olyan repülőtérré, amelyen a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérré.

SPO.IDE.A.225 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépeket el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérelőíró radaros (SSR) válaszjeladóval.

2. SZAKASZ**Helikopterek****SPO.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:
1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal felügyeletére használja őket;
 2. az SPO.IDE.H.215 pont előírásainak betartása érdekében használják őket;
 3. az SPO.IDE.H.220 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy
 4. be vannak építve a helikopterbe.

- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrás;
 2. pontos időmérő;
 3. térképtartó;
 4. elsősegély-csomag;
 5. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés, valamint
 6. tengeri horgonyok és kikötéshez szükséges felszerelés.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint a vonatkozó mellékletek által elő nem írt, de a repülés során a fedélzeten tartott berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletének, illetve az SPO.IDE.H.215 és az SPO.IDE.H.220 pontnak történő megfelelésre; valamint
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajóző ül.
- e) A hajózőszemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózők saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve, rendszeren felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.
- f) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

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

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

- a) a helikoptert a minimális felszereléslista (MEL) szerint tartják üzemben, ha van ilyen;
- b) hajtóművel rendelkező, komplex helikopterek és kereskedelmi műveletek során használt bármilyen helikopter esetében az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a minimálisan szükséges berendezések alaplistája (MMEL) szerint tartsa üzemben; vagy
- c) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

SPO.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;

- b) navigációs/helyzetjelző fények;
- c) leszálló fényszóró;
- d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- e) a helikopter villamos rendszeréről működtetett világítás, amely minden utasfülkében biztosítja a világítást;
- f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és
- g) kételtű helikopter esetében a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

SPO.IDE.H.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- a) A nappal, VFR szerint műveletet végző helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
 - 1. mágneses irányszög;
 - 2. az idő órában, percben és másodpercben;
 - 3. barometrikus magasság;
 - 4. műszer szerinti sebesség; valamint
 - 5. csúszás.
- b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között víz fölött, illetve látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között éjjel üzemben tartott helikoptereket az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:
 - 1. az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:
 - i. térbeli helyzet;
 - ii. függőleges sebesség; és
 - iii. stabilizált irányszög;
 - 2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz, valamint
 - 3. hajtóművel rendelkező komplex helikopterek esetében az a) bekezdés 4. pontjában meghatározott sebességjelző rendszerek kondenzáció vagy jegesedés miatti meghibásodását megakadályozó eszköz.
- c) Az 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.
- d) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a helikoptert fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközökkel:
 - 1. barometrikus magasság;

2. műszer szerinti sebesség;
3. csúszás;
4. adott esetben térbeli helyzet;
5. adott esetben függőleges sebesség, valamint
6. adott esetben stabilizált irányszög.

SPO.IDE.H.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

Az IFR szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:

1. mágneses irányszög;
2. az idő órában, percben és másodpercben;
3. barometrikus magasság;
4. műszer szerinti sebesség;
5. függőleges sebesség;
6. csúszás;
7. térbeli helyzet;
8. stabilizált irányszög; és
9. külső hőmérséklet;

b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;

c) ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszköz:

1. barometrikus magasság;
2. műszer szerinti sebesség;
3. függőleges sebesség;
4. csúszás;
5. térbeli helyzet; valamint
6. stabilizált irányszög;

d) olyan eszköz, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. és a c) bekezdés 2. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét;

e) a térbeli helyzet mérésére és megjelenítésére alkalmas, tartalék műszerként használt további eszköz; valamint

f) a hajtóművel rendelkező komplex helikopterek esetében:

1. egy másik forrásból származó statikus nyomás; valamint
2. térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjel repülés esetén megvilágítható.

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

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

SPO.IDE.H.132 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések a tervezett útvonalon zivatarvevényesség vagy fedélzeti időjárás radarberendezéssel kimutathatóknak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók, az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárás radarberendezéssel.

SPO.IDE.H.133 Éjjel, jegesedési körülmények között végzett műveletekre vonatkozó kiegészítő berendezések – a hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

- a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző helikoptereket el kell látni a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.
- b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

SPO.IDE.H.135 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószeméllyzettel üzemben tartott helikoptereket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

SPO.IDE.H.140 Pilótafülke-hangrögzítő

- a) Azokat a 7 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítő berendezéssel.
- b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó 2 órában felvett adatok tárolására.
- c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
 1. a pilótafülkében rádióon leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;
 2. a hajózó személyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;
 3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a hajózó személyzet által használt összes mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint
 4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.
- d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.

- e) A d) bekezdésén felül, az elektromos áram rendelkezésre állásától függően a CVR a pilótafülkében zajló, a repülés előtti hajtóműindítás előtti ellenőrzések során a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést és azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást követő ellenőrzésekig folytatnia kell.
- f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

SPO.IDE.H.145 Fedélzeti adatrögzítő

- a) Azokat a 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a helikopter repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 10 óra során rögzített adatokat.
- c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatoknak a hajózó személyzet előtt megjelenő információkkal való pontos összevetését.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A fedélzeti adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

SPO.IDE.H.150 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:
1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:
 - i. adatkapcsolat kezdeményezése;
 - ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - iii. célzott légtérelőellenőrzés;
 - iv. repülési információk;
 - v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű operatív irányítási adatai;
 - vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően, grafikák.
 2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint
 3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.

- c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az SPO.IDE.H.140 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozóan megadott időtartamig való tárolására.
- d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.
- e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó, az SPO.IDE.H.140 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

SPO.IDE.H.155 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A fedélzeti hangrögzítőre és a repülési adatrögzítőre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont hang- és adatrögzítő beépítésével is.

SPO.IDE.H.160 Ülések, biztonsági öve és rögzítőhevederek

- a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:
1. ülés vagy munkaállomás minden, a fedélzeten tartózkodó személyzeti tag vagy feladatspecialista számára;
 2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
 3. azokon a helikoptereken, amelyek részére első ízben 2012. december 31-ét követően adtak ki egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden üléshez; valamint
 4. a hajózó személyzet minden tagjának ülésén biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben tartózkodó felsőtestét.
- b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övnek egyponthoz kell rendelkeznie.

SPO.IDE.H.165 Elsősegélycsomag

- a) A helikoptereket elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomag:
1. azonnal hozzáférhető legyen; és
 2. legyen naprakészen tartva.

SPO.IDE.H.175 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

- a) A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- b) A nem túlnyomásos helikoptereken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
1. a személyzet összes tagja számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja; valamint
 2. a fedélzeten tartózkodó valamennyi személy számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

- c) A b) bekezdés sérelme nélkül 13 000 láb és 16 000 láb között végrehajthatók meghatározott időtartamú repülések oxigén-ellátás nélkül, az SPO.OP.195 pont b) bekezdése szerint.

SPO.IDE.H.180 Kézi tűzoltó készülékek

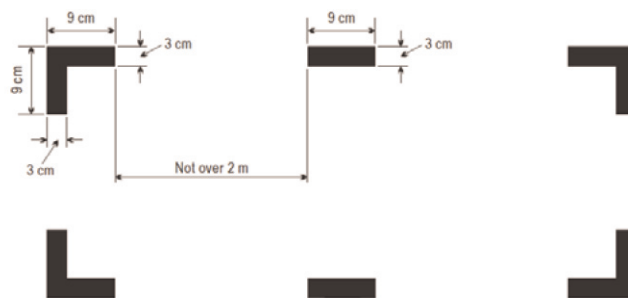
- a) A helikoptereket – az ELA2 helikopterek kivételével – el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:
1. a pilótafülkében; és
 2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.
- b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagteremben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

SPO.IDE.H.185 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető részeket, az 1. ábra szerinti jelölést kell alkalmazni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



SPO.IDE.H.190 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

- a) A hatot meghaladó maximális ülészám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni az alábbi eszközökkel:
1. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT); valamint
 2. túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) a mentőtutajon vagy mentőmellényen elhelyezve, ha a helikopter a rendes utazósebességgel végzett 3 percnyi repülésnél nagyobb távolságra eltávolodik a szárazföldről.
- b) A hat vagy annál kevesebb maximális ülészám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni túlélői vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy a légi jármű parancsnokánál vagy egy feladatspecialistánál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadóval (PLB).
- c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

SPO.IDE.H.195 Víz feletti repülés – hajtóművel rendelkező, nem komplex helikopterek

- a) Az alábbi helikoptereken a fedélzeten tartózkodó összes személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodóknak magukon kell viselniük, vagy azokat olyan helyen kell tárolni, hogy a felhasználó üléséből azonnal elérhesse őket:
1. víz felett, a szárazföldről autorotációsnál nagyobb távolságban történő repüléskor, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes tartani a repülési magasságot; vagy

2. a szárazföldről normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy
 3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.
- b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni olyan elektromos megvilágítással, amely megkönnyíti a személyek megtalálását.
- c) Ha a helikopter víz felett, a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről a normál utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légi jármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a helikoptert az alábbiakkal:
1. vészjelek adására alkalmas berendezés;
 2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és
 3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.
- d) A parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit egy esetleges kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy az a) bekezdésben előírt mentőmellényt a fedélzeten tartózkodó összes személynek viselnie kell-e.

SPO.IDE.H.197 Mentőmellények – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

- a) Az alábbi helikoptereken a fedélzeten tartózkodó összes személy részére mentőmellényt kell biztosítani, amelyet a fedélzeten tartózkodóknak magukon kell viselniük, vagy azokat olyan helyen kell tárolni, hogy a felhasználó üléséből azonnal elérhesse őket:
1. a szárazföldről normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására;
 2. a szárazföldről az autórótaósnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy
 3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtérről vagy műveleti helyszínről végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal oly mértékben víz felett vezet, hogy baleset esetén fennáll a vízreszállás veszélye.

- b) Minden egyes mentőmellényt el kell látni olyan elektromos megvilágítással, amely megkönnyíti a személyek megtalálását.

SPO.IDE.H.198 Túlélőruházat – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

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

- a) tengeri támogató műveletek során víz felett, a szárazföldről rendes utazósebességgel 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságra végzett repüléskor, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a magasság tartására, és amennyiben:
1. a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, vagy
 2. a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a becsült túlélési idő; illetve

- b) a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbi körülmények figyelembevételével:
1. víz felett, a szárazföldtől autorotációs vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságra végzett repüléskor, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes a magasság tartására, valamint:
 2. a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.

SPO.IDE.H.199 Mentőtutajok, túlélő ELT-k és túlélő felszerelés nagy távolságú víz feletti repülésekhez – hajtóművel rendelkező komplex helikopterek

Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:

- a) a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy
- b) a szárazföldtől rendes utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes a magasság tartására, és amennyiben a légijármű-parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbiakkal kell ellátni:
 1. legalább egy mentőtutaj, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma, és amelyet úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzetben azonnal használható legyen;
 2. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) minden mentőtutajban; és
 3. a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

SPO.IDE.H.200 Túlélő-felszerelés

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

- a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
- b) legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és
- c) a teljesítendő útvonalnak megfelelő további életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

SPO.IDE.H.201 A kedvezőtlen tengeri környezetben tengeri műveleteket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások – hajtóművel rendelkező, nem komplex helikopterek

A kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől rendes utazósebességen 10 percnyi repülési időnek megfelelőnél nagyobb távolságban tenger feletti repüléseket végrehajtó helikoptereknek teljesíteniük kell az alábbi előírásokat:

- a) Amennyiben a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, vagy amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb lesz, mint a becsült túlélési idő, illetve amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani, a személyzet minden tagjának és minden feladatspecialistának túlélőruházatot kell viselnie.
- b) Az SPO.IDE.H.199 pont szerint szállított valamennyi mentőtutajt úgy kell beszerelni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízreszállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait a célból értékelték, hogy teljesíti-e a helikopter az engedélyezéshez szükséges vízreszállási előírásokat.
- c) A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítás-rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.

- d) Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is –, valamint azok nyitószervezetét szembetűnő jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodóknak nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket úgy kell megtervezni, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul, és az utastér víz alá kerül.
- e) Valamennyi olyan le nem dobható ajtónak, amelyet vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lennie, hogy tengeri körülmények között – a vízre szállás és a lebegés értékeléséhez előírt maximális mértékig – ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.
- f) Az utastérben található valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amelyet vízben való menekülésre szántak, úgy kell beszerelni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.
- g) A repülés teljes időtartama alatt mentőmellényt kell viselni, kivéve, ha a személyzet tagjai vagy a feladatspecialisták olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

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

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

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

SPO.IDE.H.203 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

Hajtóművel rendelkező komplex helikopterekkel víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől rendes utazósebességgel 10 perc repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban, illetve hajtóművel rendelkező komplex helikopterekkel víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől 50 NM távolságra végrehajtott műveletek esetében a helikoptereknek:

- a) vízre történő leszállásra alkalmasnak kell lenniük a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően;
- b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízben végzett kényszerleszállásra a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően; vagy
- c) rendelkezniük kell a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat biztosító felszereléssel.

SPO.IDE.H.205 Egyéni védőfelszerelés

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

SPO.IDE.H.210 Fejhallgató

Amennyiben előírás a rádió-kommunikációs és/vagy rádió-navigációs rendszerek használata, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott fejhallgatóval és egy adógombbal a kormányszerveken minden szükséges pilóta és/vagy személyzeti tag részére, kijelölt munkahelyükön.

SPO.IDE.H.215 Rádiókommunikációs berendezések

- a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző helikoptereket, valamint minden esetben, ha azt a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, a helikoptereket fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:

1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;
2. meteorológiai tájékoztatás fogadása;

3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és
 4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.
- b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs készülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.
- c) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata követelmény, a helikoptert az SPO.IDE.H.135 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadóegységgel.

SPO.IDE.H.220 Navigációs berendezések

- a) A repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
 2. a vonatkozó légtérelőírások.
- b) A helikoptert olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, el kell látni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie arra, hogy elirányítsa a repülőgépet minden olyan repülőtérré, amelyen a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérré.

SPO.IDE.H.225 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérelenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

3. SZAKASZ

Vitorlázó repülőgépek

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

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:
1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal felügyeletére használja őket;
 2. az SPO.IDE.S.145 pont előírásainak betartása érdekében használják őket;
 3. az SPO.IDE.S.150 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy
 4. be vannak építve a vitorlázó repülőgépbe.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrás;

2. pontos időmérő; valamint
 3. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint a vonatkozó mellékletek által elő nem írt, de a repülés során a fedélzeten tartott berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az ezen műszerek, berendezések vagy felszerelések által megjelenített információkat a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. melléklete előírásainak történő megfelelésre;
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a vitorlázó repülőgép légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

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

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

- a) a vitorlázó repülőgépet a MEL szerint tartják üzemben, ha van ilyen; vagy
- b) a vitorlázó repülőgép a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kiállított repülési engedéllyel rendelkezik.

SPO.IDE.S.115 VFR szerinti repülés – repülőgép-vezetési és navigációs műszerek

a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal műveletet végző vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. motoros vitorlázó repülőgépek esetében, mágneses irányszög;
 2. az idő órában, percben és másodpercben;
 3. barometrikus magasság; és
 4. műszer szerinti sebesség.
- b) Az olyan körülmények között repülő vitorlázó repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a vitorlázó repülőgép egy vagy több kiegészítő műszer jelzése nélkül nem tartható meg a kívánt térbeli helyzetben, az a) bekezdésen felül az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközökkel kell felszerelni:
1. függőleges sebesség;
 2. térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás; valamint
 3. mágneses irányszög.

SPO.IDE.S.120 Felhőrepülés – repülőgép-vezetési és navigációs műszerek

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

- a) mágneses irányszög;

- b) az idő órában, percben és másodpercben;
- c) barometrikus magasság;
- d) műszer szerinti sebesség;
- e) függőleges sebesség; és
- f) térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás.

SPO.IDE.S.125 Ülések és rögzítőhevederek

- a) A vitorlázó repülőgépeket el kell látni a következőkkel:
 - 1. ülés a fedélzeten tartózkodó minden személy számára; és
 - 2. minden ülésnél a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv a légi jármű repülési kézikönyvének megfelelően.
- b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övnek egyponthoz kell rendelkeznie.

SPO.IDE.S.130 Kiegészítő oxigénberendezés

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő mennyiségű oxigén tárolására és elosztására alkalmas szerkezettel:

- a) a személyzet tagjai számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja; és
- b) a személyzet összes tagja és az összes feladat-specialista számára a 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartamára.

SPO.IDE.S.135 Víz feletti repülés

A víz felett repülő vitorlázó repülőgép parancsnokpilótájának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a vitorlázó repülőgépet az alábbiakkal:

- a) mentőmellény, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó összes személy részére; az eszközöket az őket használó személy helyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni;
- b) vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy a személyzet egyik tagjánál vagy valamelyik feladat-specialistánál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián; és
- c) repülés közben használva vészjelek adására alkalmas berendezés az alábbi esetekben:
 - 1. ha a vitorlázó repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy
 - 2. ha a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy baleset esetén fennáll a kényszer-vízreszállás veszélye.

SPO.IDE.S.140 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző vitorlázó repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és az átrepült területnek megfelelő túlélő-felszereléssel.

SPO.IDE.S.145 Rádiókommunikációs berendezések

- a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

SPO.IDE.S.150 Navigációs berendezések

A vitorlázó repülőgépeket el kell látni olyan navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

- a) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
- b) a vonatkozó légtérelőírások.

SPO.IDE.S.155 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelőiró radaros (SSR) válaszjeladóval.

4. SZAKASZ**Ballonok****SPO.IDE.B.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:
1. a hajószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja őket;
 2. a SPO.IDE.B.145 pont előírásainak betartása érdekében használják őket; vagy
 3. be vannak építve a ballonba.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrás;
 2. egy pontos időmérő;
 3. elsősegély-csomag; valamint
 4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés,
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint a vonatkozó mellékletek által elő nem írt, de a repülés során a fedélzeten tartott berendezéseknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az e műszerek, berendezések vagy felszerelések által megjelenített információkat a repülőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. melléklete előírásainak történő megfelelésre;
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a ballon légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen működtethetőnek, illetve azonnal elérhetőnek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó tartózkodik.
- e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

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

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

- a) a ballon üzemben tartása a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint történik, ha van ilyen; vagy
- b) a vitorlázó repülőgép a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kiállított repülési engedéllyel rendelkezik.

SPO.IDE.B.110 Üzemi fények

Az éjjel műveletet végző ballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) helyzetjelző fények;
- b) a ballon biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- c) független hordozható fényforrás.

SPO.IDE.B.115 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A nappal, VFR szerint műveletet végző ballonokat az alábbiakkal kell felszerelni:

- a) a sodródás irányának kijelzésére szolgáló eszköz, és
- b) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszköz:
 - 1. az idő órában, percben és másodpercben;
 - 2. függőleges sebesség, amennyiben az AFM előírja; és
 - 3. barometrikus magasság, ha a repülési kézikönyv (AFM) előírja, a légtérkövetelményeknek szükségessé teszik vagy ha a térbeli helyzetet az oxigénhasználat érdekében szabályozni kell.

SPO.IDE.B.120 Elsősegélycsomag

- a) A ballonokat elsősegély-csomaggal kell ellátni.
- b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomag:
 - 1. azonnal hozzáférhető legyen; és
 - 2. legyen naprakészen tartva.

SPO.IDE.B.121 Kiegészítő oxigénberendezés

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő ballonokat el kell látni olyan, oxigén tárolására és adagolására alkalmas berendezéssel, amely elegendő belélegezhető oxigént szolgáltat:

- a) a személyzet összes tagja számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés teljes időtartamára, ha az a 30 percet meghaladja; és

- b) a személyzet összes tagja és az összes feladatspecialista számára a 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartamára.

SPO.IDE.B.125 Kézi tűzoltó készülékek

A hőlégballonokat el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel, amennyiben az alkalmazandó típusalkalmassági előírások ezt megkövetelik.

SPO.IDE.B.130 Víz feletti repülés

A víz felett repülő ballon parancsnokpilótájának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a ballont az alábbiakkal:

- a) mentőmellény, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó összes személy részére; az eszközöket a személyeknek magukon kell viselniük vagy azokat a használó személy helyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni;
- b) vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy a személyzet egyik tagjánál vagy valamelyik feladatspecialistánál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián; és
- c) vészjelzések leadására alkalmas berendezés.

SPO.IDE.B.135 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző ballonokat, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni az átrepült területnek megfelelő jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel.

SPO.IDE.B.140 Egyéb berendezések

A ballonokat el kell látni a személyzet minden tagja számára védőkesztyűvel.

- a) A hőlégballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

1. alternatív gyújtóforrás;
2. a tüzelőanyag mennyiségének mérésére és kijelzésére alkalmas eszköz;
3. tűzvédő vagy tűzálló takaró; és
4. legalább 25 m hosszúságú ledobható kötél.

- b) A gázballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

1. kés; és
2. legalább 20 m hosszúságú, természetes rostból vagy elektrosztatikusan vezető anyagból készült ledobható biztonsági kötél.

SPO.IDE.B.145 Rádiókommunikációs berendezések

- a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.

- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

SPO.IDE.B.150 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballonokat el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérrelőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

E. ALRÉSZ

EGYEDI ELŐÍRÁSOK

1. SZAKASZ

Külső függesztménnyel végzett helikopteres műveletek (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standard üzemeltetési eljárások

A HESLO műveletekre vonatkozó standard üzemeltetési eljárásokban meg kell határozni a következőket:

- a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;
- b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;
- c) a személyzet tagjai és feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;
- d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;
- e) a HESLO műveletek végrehajtásához szükséges teljesítménykritériumok;
- f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

SPO.SPEC.HESLO.105 Egyedi HESLO felszerelések

A helikoptert fel kell szerelni legalább:

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

SPO.SPEC.HESLO.110 Veszélyes anyagok szállítása

A személyzet nélküli vagy félreeső helyszínekre/helyszínekről veszélyes árut szállító üzemben tartónak, amennyiben nem szándékozik a műszaki utasítások követelményeit betartani, az illetékes hatóságtól felmentést kell kérnie a rendelkezések alkalmazása alól.

2. SZAKASZ

Külső emberi teherrel végzett műveletek (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standard üzemeltetési eljárások

A külső emberi teherrel végzett műveletekre vonatkozó standard üzemeltetési eljárásokban meg kell határozni a következőket:

- a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;
- b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;

- c) a személyzet tagjai és feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;
- d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;
- e) a külső emberi teherrel végzett műveletek végrehajtásához teljesítendő teljesítmény-előírások;
- f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

SPO.SPEC.HEC.105 Egyedi HEC felszerelések

- a) A helikoptert fel kell szerelni:
 - 1. vonóköteles műveletekhez szükséges felszereléssel;
 - 2. olyan biztonsági tükörrel vagy más hasonló eszközzel, amely lehetővé teszi a horog megfigyelését; valamint
 - 3. tehersúlymérővel, kivéve, ha a teher súlyának megállapítására alternatív eszközök állnak rendelkezésre.
- b) A vonókötel és a teherhorog beszereléséhez és bármely utólagos módosításához be kell szerezni a tervezett funkcióhoz kapcsolódó légialkalmassági jóváhagyást.

3. SZAKASZ

Ejtőernyős műveletek (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standard üzemeltetési eljárások

Az ejtőernyős műveletekre vonatkozó standard üzemeltetési eljárásokban meg kell határozni a következőket:

- a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;
- b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;
- c) a személyzet tagjai és feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;
- d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;
- e) az ejtőernyős műveletek végrehajtásához teljesítendő teljesítmény-előírások;
- f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

SPO.SPEC.PAR.105 A személyzet tagjainak és a feladatspecialistáknak a szállítása

Az SPO.GEN.106. pont c) bekezdésében a feladatspecialisták feladataira meghatározott előírások az ejtőernyős ugrást végző feladatspecialistákra nem vonatkoznak.

SPO.SPEC.PAR.110 Ülések

Az SPO.IDE.A.160. pont a) bekezdésének és az SPO.IDE.H.160 pont a) bekezdése 1. pontjának sérelme nélkül, a padló használható ülésként, feltéve, hogy rendelkezésre állnak olyan eszközök, amelyekbe a feladatspecialisták kapaszkodhatnak vagy ahová rögzíthetik magukat.

SPO.SPEC.PAR.115 Tartalék oxigén

Az SPO.OP.195. pont a) bekezdésének sérelme nélkül, a tartalék oxigén használatára vonatkozó előírás a parancsnokon kívül a személyzet tagjaira és az egyedi feladathoz elengedhetetlen feladatokat ellátó feladatspecialistákra nem vonatkozik, amennyiben a kabinban mért magasság:

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

SPO.SPEC.PAR.120 Víz feletti repülés

Több, mint 6 személy szállítása esetén a víz felett üzemben tartott ballon parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a vitorlázó repülőgépet a 121,5 MHz és a 406 MHz hullámhosszon egyszerre sugározni képes vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT).

SPO.SPEC.PAR.125 Veszélyes áruk kibocsátása

Az SPO.GEN.155. pont sérelme nélkül, az ejtőernyősök elhagyhatják a légi járművet városok, falvak vagy települések beépített területei, illetve nyílt terepen összegyűlt embertömeg feletti ejtőernyős bemutató céljából, füstfejlesztő berendezést hordozva, amennyiben azokat e célra gyártották.

4. SZAKASZ**Műrepülések (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Standard üzemeltetési eljárások**

A műrepülésekre vonatkozó standard üzemeltetési eljárásokban meg kell határozni a következőket:

- a) a fedélzeti berendezések, beleértve azok műveleti korlátozásait és adott esetben a minimális felszerelésjegyzékben (MEL) feltüntetett megfelelő bejegyzéseket;
- b) a személyzet összetétele, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részéről megkövetelt tapasztalat;
- c) a személyzet tagjai és feladatspecialisták részére a feladataik ellátása érdekében nyújtott képzés, valamint a személyzet tagjai és a feladatspecialisták részére ilyen képzést nyújtó személyek képesítése és kijelölése;
- d) a személyzet tagjai és a feladatspecialisták felelősségi köre és feladatai;
- e) a műrepülések végrehajtásához szükséges teljesítménykritériumok;
- f) rendes, rendkívüli és vészhelyzeti eljárások.

SPO.SPEC.ABF.105 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

Az SPO.GEN.140. pont a) bekezdésében előírt alábbi dokumentumokat nem szükséges műrepüléskor a fedélzeten tartani:

- a) a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;
- b) naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;
- c) az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések; valamint
- d) a tervezett repülés légterében működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok.

SPO.SPEC.ABF.115 Berendezések

Az alábbi berendezésekre vonatkozó követelményeket nem kötelező alkalmazni a műrepülésekre:

- a) az SPO.IDE.A.165 és SPO.IDE.H.165 pont szerinti elsősegély-csomag;
 - b) az SPO.IDE.A.180 és SPO.IDE.H.180 pont szerinti kézi tűzoltó-készülék;
 - c) az SPO.IDE.A.190 és SPO.IDE.H.190 pont szerinti vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy személyi vészhelyzeti hely-meghatározó jeladó (PLB)."
-

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU