

REGLUGERÐ

um almannaflyg þyrlna.

1. gr.

Markmið.

Markmið reglugerðar þessarar er að tryggja flugöryggi við starfrækslu þyrlna í almannaflygi.

2. gr.

Gildissvið.

Reglugerð þessi tekur til alls almannaflygs með íslenskum og erlendum þyrlum sem fljúga um íslenska lofthelgi, sem ekki falla undir kröfur reglugerðar (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu. Reglugerðin tekur einnig til almannaflygs íslenskra þyrlna í millilandaflugi, sem ekki falla undir kröfur reglugerðar (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, nema öðruvísi sé fyrir mælt í lögum og reglum þeirra ríkja sem flogið er um.

3. gr.

Orðskýringar.

Þegar eftirfarandi orð eða orðasambönd eru notuð í þessari reglugerð hafa þau merkingu þá sem hér segir:

Aðflug og landing þar sem notaðar eru verklagsreglur um blindaðflug (*Approach and landing operations using instrument approach procedures*): Blindaðflug og landingar eru flokkaðar sem hér segir:

Grunnaðflug og landing (*Non-precision approach and landing operations*): Blindaðflug og landing þar sem notuð er stefnubeinandi leiðsaga en ekki leiðsaga í lóðréttum fleti.

Aðflug og landing með leiðsögu í lóðréttum fleti (*Approach and landing operations with vertical guidance*): Blindaðflug og landing þar sem notuð er stefnubeinandi leiðsaga og leiðsaga í lóðréttum fleti sem þó uppfylla ekki kröfur sem gerðar eru til nákvæmnisaðflugs og landingar.

Nákvæmnisaðflug og landing (*Precision approach and landing operations*): Blindaðflug og landing þar sem notuð er stefnubeinandi nákvæmnisleiðsaga og nákvæmnisleiðsaga í lóðréttum fleti með lágmörkum sem ákvarðast af flokki starfrækslunnar.

Flokkar nákvæmnisaðflugs og landingar:

I. flokkur (CAT I). Nákvæmnisblindaðflug og -landing með:

- a. ákvörðunarhæð sem er ekki undir 60 m (200 fetum), og
- b. annaðhvort með skyggni sem ekki er minna en 800 m eða flugbrautarskyggni sem ekki er minna en 500 m.

II. flokkur (CAT II). Nákvæmnisblindaðflug og -landing með:

- a. ákvörðunarhæð, sem er undir 60 m (200 fetum) en ekki undir 30 m (100 fetum), og
- b. flugbrautarskyggni sem ekki er minna en 300 m.

III. flokkur A (CAT IIIA). Nákvæmnisblindaðflug og landing með:

- a. ákvörðunarhæð, sem er undir 30 m (100 fetum) eða án ákvörðunarhæðar, og
- b. flugbrautarskyggni sem er ekki minna en 200 m.

III. flokkur B (CAT IIIB). Nákvæmnisblindaðflug og -landing með:

- a. ákvörðunarhæð, sem er undir 15 m (50 fetum) eða án ákvörðunarhæðar, og
- b. flugbrautarskyggni sem er minna en 200 m en ekki minna en 75 m.

Aðflugs og landingarstig - þyrlur (*Approach and landing phase - helicopters*): Sá hluti flugs sem miðast við 300 m (1.000 feta) hæð yfir lokaðflugs- og flugtaksstöðvæðinu (FATO) ef áætlað er að fljúga upp fyrir þessa hæð eða í hinu tilvikinu frá byrjun lækkunar í gegnum þessa hæð til landingar eða þeirrar stöðu þar sem hætt er við landingu.

Afkastagetuflokkar þyrlna (*Performance classes for helicopters*):

I. flokkur: Þyrlna sem hefur þá afkastagetu að ef markhreyfill verður óvirkur þá geti hún lent á flugtaksstöðvunarsvæðinu eða haldið fluginu örugglega áfram til viðeigandi landingarstaðar eftir því hvenær hreyfillinn verður óvirkur.

2. flokkur: Þýrlla sem hefur þá afkastagetu að ef markhreyfill verður óvirkur þá geti hún haldið fluginu örugglega áfram nema ef að hreyfillinn verður óvirkur áður en að komið er í skilgreinda stöðu eftir flugtak eða eftir að komið er framhjá skilgreindri stöðu fyrir landingu en í þeim tilvikum gæti þurft að nauðlenda.

3. flokkur: Þýrlla sem hefur þannig afkastagetu að hún verður að nauðlenda hvenær sem er á flugi ef að hreyfill verður óvirkur.

Aflhæðarstýri (*Collective pitch*): Stjórnæki sem breytir afli og þar með hæð.

Almannaflug (*General aviation operation*): Flug loftfars, annað en flutningaflug eða verkflug.

Ákvörðunarflughæð eða ákvörðunarhæð (*Decision altitude (DA) or decision height (DH)*): Ákveðin flughæð/hæð í nákvæmnisaðflugi eða aðflugi með leiðsögu í lóðréttum fleti þar sem ákvörðun er tekin um að hefja fráflug ef lágmarksviðmiðun um nauðsynlega sýn til kennileita, til þess að halda áfram aðflugi, hefur ekki verið náð.

Ákvörðunarstaða í flugtaki (*Take-off decision point (TDP)*): Sú staða sem miðað er við þegar afkastageta fyrir flugtak er ákvörðuð, ef hreyfill verður óvirkur í þessari stöðu á að vera hægt að hætta við flugtak eða halda flugtakinu örugglega áfram.

Ákvörðunarstaða í landingu (*Landing decision point (LDP)*): Sú staða sem miðað er við þegar afkastageta við landingu er ákvörðuð. Ef að hreyfill verður óvirkur í þessari stöðu á að vera hægt að lenda örugglega eða hætta við landingu.

Blindflug (*IFR flight*): Flug samkvæmt blindflugsreglum.

Blindflugsskilyrði (*Instrument meteorological conditions (IMC)*): Veðurskilyrði neðan við lægstu mörk sjónflugsskilyrða, tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð.

Bræðivar (*Fuse*): Veikur hluti rafrásar, gerður úr málm með lágt bræðslumark sem bráðnar og rýfur rafrásina þegar of mikill straumur fer um hana.

Fartími (*Flight time*): Allur tíminn frá því að þýrilblöð byrja að snúast þar til þýrlan stöðvast að afloknu flugi og þýrilblöðin stöðvast.

Flugriti (*Flight recorder*): Hvers konar skráningarbúnaður sem er settur í loftfarið og getur nýst við rannsókn slysa eða óhappa, þar með talið ferðariti (flight data recorder) og hljóðriti (voice recorder).

Ferilstýri hliðarferils (*Lateral cyclic pitch*): Stýri sem breytir hliðarferli þýrllu.

Ferilstýri langsumferils (*Longitudinal cyclic pitch*): Stýri sem breytir langsumferli þýrllu.

Flugaðferðarhandbók (*Aircraft Operating Manual*): Handbók sem lýsir aðferðum við starfrækslu ákveðinnar tegundar loftfars við eðlilegar og afbrigðilegar aðstæður og í neyðartilvikum, skilgreindir kerfi þess og hefur að geyma þá gátlista sem nota skal.

Flugáætlun (*Flight plan*): Tiltekna upplýsingar um fyrirhugað flug eða hluta þess, sem látnar eru flugumferðarþjónustudeild í té.

Flugbrautarskyggni (*Runway visual range (RVR)*): Sú fjarlægð sem flugmaður loftfars á miðlínu flugbrautar getur séð yfirborðsmerkingar á flugbraut eða ljósin sem afmarka hana eða sýna miðlínu hennar.

Flughandbók (*Flight manual*): Handbók, sem tengd er lofthæfivottorðinu, þar sem tilgreint er innan hvaða marka loftfarið er talið lofthæft og gefnar eru nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar fyrir flugliða um örugga starfrækslu loftfarsins.

Flugliði (*Flight crew member*): Áhafnarmeðlimur sem er handhafi flugliðaskírteinis og er falið starf sem er nauðsynlegt starfsemi loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugmálalaghandbók (*AIP - Aeronautical Information Publication*): Handbók sem gefin er út í umboði ríkis og inniheldur varanlegar flugmálaupplýsingar sem nauðsynlegar eru við flugleiðsögu.

Flugrekandaskírteini (*Air operator certificate, AOC*): Skírteini sem heimilar flugrekanda að starfrækja tiltekna tegund atvinnuflugs.

Flugstjóri (*Pilot-in-command*): Flugmaður sem tilnefndur er af flugrekanda eða eiganda loftfarsins til að fara með yfirstjórn um borð í loftfarinu og ber ábyrgð á ferðum og öryggi loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugtaks- og frumklífurstig (*Take off and initial climb phase*): Sá hluti flugs sem er frá flugtaki og upp í 300 m (1.000 feta) hæð yfir lokaaðflugs- og flugtaks svæðinu (FATO) ef flugið er áætlað yfir þessari hæð eða í öðrum tilvikum upp í þá hæð þar sem klífri lýkur.

Flugvallarlágmark / þýrluvallarlágmark (*Aerodrome /Heliport operating minima*): Nothæfismörk flugvallar /þýrluvallar við:

a. flugtak, gefin upp sem flugbrautarskyggni og/eða skyggni og, ef nauðsynlegt er, skýjafar,

- b. landingu, þegar um er að ræða nákvæmnisaðflug og landingu, gefin upp sem skyggni og/eða flugbrautarskyggni og ákvörðunarflughæð/hæð (DA/H) eftir því sem við á fyrir starfrækslu samkvæmt viðkomandi flokki,
- c. landingu, þegar um er að ræða aðflug og landingu með leiðsögu í lóðréttum fleti, gefin upp sem skyggni og/eða flugbrautarskyggni og ákvörðunarflughæð/-hæð (DA/H), og
- d. landingu, þegar um er að ræða grunnaðflug og landingu, gefin upp sem skyggni og/eða flugbrautarskyggni og lágmarkslækkunarflughæð/-hæð (MDA/H) og, ef nauðsynlegt er, skýjafar.

Flugverji (*Crew member*): Áhafnarliði sem gegnir starfi um borð í loftfari meðan á fartíma stendur.

Flugvöllur (*Aerodrome*): Tiltekið svæði á láði eða legi, að meðtöldum byggingum og búnaði sem að nokkru eða öllu leyti er ætlað til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu niðri.

Flugþjálfari (*Synthetic flight trainer*): Sameiginlegt heiti yfir tæki á jörðu þar sem líkt er eftir flugaðstæðum. Til þeirra teljast:

Flughermir (*Flight simulator*) sem gefur svo nákvæma mynd af stjórnrymi tiltekinnar tegundar loftfars að stjórn vélrænna kerfa, rafmagns- og rafeindakerfa, svo og annarra kerfa, líkjast í raun því sem er í þessari tegund loftfars. Enn fremur líkjast umhverfi flugliða, getumörk loftfarsins og flugeiginleikar á sama hátt.

Flugaðferðarþjálfari (*Flight procedures trainer*) sem gefur raunhæfa mynd af stjórnrymiþar sem líkja má eftir viðbrögðum mælitækja og stjórn á vélrænum kerfum, rafmagns- og rafeindakerfum, svo og öðrum kerfum, ásamt getumörkum og flugeiginleikum loftfars af tilteknum flokki.

Blindflugspjálfari (*Basic instrument flight trainer*) sem búinn er viðeigandi mælitækjum til að líkja eftir aðstæðum í stjórnrymi loftfars á flugi í blindflugsskilyrðum.

Flutningaflug (*Commercial air transport operation*): Starfræksla loftfars sem felur í sér flutninga á farþegum, vörum eða pósti gegn endurgjaldi.

Geðvirk efni (*Psychoactive substances*): Alkóhól, ópíumefni, kannabisefni, róandi lyf og svefnlyf, kókaín, önnur geðörvandi lyf, ofskynjunarlyf, rokgjörn leysiefni. Undanskilin eru kaffi og tóbak.

Hámarksmassi (*Maximum mass*): Leyfður hámarksflugtaksmassi loftfars.

Hámarksflugtaksmassi miðað við burðarþol (*Maximum structural take off mass*): Mesti leyfilegi heildarmassi flugvélar við upphaf flugtaksbruns.

Hættulegur varningur (*Dangerous goods*): Hlutir eða efni sem geta stofnað heilbrigði, öryggi, eignum eða umhverfinu í hættu og sem er að finna í skránni yfir hættulegan varning í tæknilegu fyrirmælunum eða eru flokkuð í samræmi við þessi fyrirmæli.

Lágmarksflughæð yfir hindrun eða lágmarkshæð yfir hindrun (*Obstacle clearance altitude (OCA) or Obstacle clearance height (OCH)*): Minnsta flughæð eða minnsta hæð fyrir ofan landhæð viðkomandi þröskulds flugbrautar eða landhæð flugvallar eftir því sem við á, sem ákveðin er til að ná tilskildum aðskilnaði frá hindrunum

Lágmarkslækkunarflughæð eða lágmarkslækkunarhæð (*Minimum descent altitude (MDA) or Minimum descent height (MDH)*): Tiltekin flughæð/hæð sem ekki má fljúga niður fyrir í hringaðflugi eða grunnaðflugi nema nauðsynleg sýn sé til kennileita.

Lendingarþilfar (*Helideck*): Fljótandi þýrluvöllur eða þýrluvöllur staðsettur á mannvirki undan landi.

Loftfar (*Aircraft*): Sérhvert tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins, annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar.

Lokaaðflugs- og flugtakssvæði (*Final approach and take off area (FATO)*): Tilgreint svæði þar sem aðflugi er lokið til að voka eða lenda og þaðan sem flugtak er hafið. Þar sem nota á þetta svæði fyrir þýrlur með afkastagetu samkvæmt 1. flokki innifelur tilgreinda svæðið tiltæka stöðvunarvegalengd.

Lóðrétt heildarskekkja (*Total vertical error (TVE)*): Lóðréttur rúmfræðilegur munur milli raunverulegrar málþrýstingshæðar, sem loftfar flýgur í, og heimilaðrar málþrýstingshæðar (fluglags).

Mannleg geta (*Human performance*): Mannleg geta og takmarkanir sem hafa áhrif á öryggi og skilvirkni í starfrækslu flugs.

Markhreyfill (*Critical engine*): Sá hreyfill sem hefði óhagstæðust áhrif á afkastagetu og stjórn loftfars ef hann yrði óvirkur.

Marköryggisstig (*Target level of safety (TLS)*): Almennt hugtak sem segir til um áhættustig sem telst viðunandi við tilteknar aðstæður.

Meginreglur mannþáttafræði (*Human Factors principles*): Meginreglur sem gilda um hönnun, vottun, þjálfun, rekstur og viðhald kerfa og miða að öruggri tengingu milli mannsins og annarra kerfisþátta með því að taka viðeigandi tillit til mannlegrar getu.

Nefstefnuvísir (*Heading indicator*): Flugmælir með snúðu sem sýnir breytingar á nefstefnu sem stillt var á, miðað við áttarhorn.

Neyðarsendir (*ELT - Emergency locator transmitter*): Almenn heiti á búnaði sem sendir greinileg merki á tíðnisviðum 406 MHz og 121,5 MHz og fer í gang sjálfvirk við árekstur eða er settur handvirk í gang eftir notkunargildi. Neyðarsendir getur verið af eftirfarandi gerðum:

Sjálfvirkur, fastur neyðarsendir (*Automatic Fixed ELT (ELT(AF))*): Sjálfvirkur neyðarsendir sem er festur á varanlegan hátt við loftfar.

Sjálfvirkur, beranlegur neyðarsendir (*Automatic Portable ELT (ELT(AP))*): Sjálfvirkur neyðarsendir sem er tryggilega festur við loftfar en hægt er að losa auðveldlega frá því.

Sjálfvirkur, sjálflosandi neyðarsendir (*Automatic Deployable ELT (ELT(AD))*): Neyðarsendir sem er tryggilega festur við loftfar og sem losnar sjálfvirk frá loftfari og fer í gang við árekstur og í sumum tilvikum við snertingu við vatn. Einnig er hægt að setja hann í gang handvirk.

Neyðarsendir fyrir þá sem komast af (*Survival ELT (ELT(S))*): Neyðarsendir sem hægt er að losa úr loftfari og er þannig fyrirkomið að hann er auðveldlega tiltækur í neyð og þeir sem komast lífs af geta notað hann handvirk.

Nótt (*Night*): Tíminn á milli loka ljósaskipta að kvöldi og að upphafi ljósaskipta að morgni. Ljósaskipti enda að kvöldi þegar miðpunktur sólar er 6° fyrir neðan sjóndeildarhring og hefjast að morgni þegar miðpunktur sólar er 6° fyrir neðan sjóndeildarhring eða annað slíkt tímabil milli sólseturs og sólarupprásar sem Flugmálastjórn Íslands kann að mæla fyrir um.

Ótryggt umhverfi (*Hostile environment*):

- Umhverfi þar sem ekki er hægt að nauðlenda með öruggum hætti vegna þess að aðstæður á yfirborði og í næsta nágrenni eru ófullnægjandi eða
- ekki er hægt að verja þá sem um borð eru í þýrlunni gegn náttúruöflunum eða
- leitar- og björgunarþjónusta getur ekki látið í té nauðsynlega þjónustu fyrir þær neyðaraðstæður sem búast má við eða
- það er óásættanleg áhætta á að stofna fólki eða eignum á jörðu niðri í hættu.

Rekstraraðili (*Operator*): Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem starfrækir eða býðst til að starfrækja loftfar. Í flutningaflugi nefnist rekstraraðili flugrekandi enda byggist heimild hans til rekstursins á flugrekandaskírteini.

RNP-flokkur (*RNP type*): Afmörkunargildi, gefið upp sem fjarlægð í sjómílum frá áætluðum ferli þar sem loftfarið er innan þeirra marka a.m.k. 95% af heildarflugtímanum. Dæmi: RNP-4 sýnir nákvæmni í leiðsögu sem er plús eða mínus 4 sjómílar (7,4 km) með 95% öryggi.

Sjónflug (*VFR flight*): Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

Sjónflugsskilyrði (*Visual meteorological conditions (VMC)*): Veðurskilyrði sem eru tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og sem skýjaþekjuhæð og eru jafngóð eða betri en tilgreind lágmark.

Skilgreind öryggismörk eftir flugtak (*Defined point after take off (DPATO)*): Þau mörk á flugtaki og frumklifurstigi sem þýrta þarf að hafa náð til að geta haldið áfram öruggu flugi með markhreyfil óvirkan. Fyrir þau mörk er öruggt flug ekki tryggt í slíku tilfelli og nauðlending gæti reynst nauðsynleg.

Skilgreind öryggismörk fyrir landingu (*Defined point before landing (DPBL)*): Þau mörk á aðflugi og landingarstigi þar sem ekki er tryggt að þýrta sem er komin niður fyrir þau mörk geti haldið áfram öruggu flugi með markhreyfil óvirkan og nauðlending gæti reynst nauðsynleg.

Skekkja í hæðarmælingarkerfi (*Altitude system error (ASE)*): Munurinn á milli flughæðar sem hæðarmælir sýnir, að því gefnu að loftþrýstingsstillingin á hæðarmælinum sé rétt, og þeirrar málþrýstingshæðar sem svarar til ótruflaðs umhverfisþrýstings.

Skráningarríki (*State of registry*): Ríkið sem hefur hlutaðeigandi loftfar á loftfaraskrá sinni.

Skýjaþekjuhæð (*Cloud base height*): Hæð lægstu skýjabotna (sem þekja 4/8 hluta himins eða meira) sem sýnilegir eru eða sem spáð er nálægt flugvöllum eða þýrluvöllum eða á sérstökum starfrækslusvæðum. Skýjaþekjuhæð er venjulega mæld frá hæð flugvallar en í starfrækslu undan landi er hún mæld frá

Tilskildar kröfur um nákvæmni í leiðsögu (*Required navigation performance (RNP) specification*): Lýsing á þeirri nákvæmni leiðsögu sem er nauðsynleg fyrir starfrækslu í skilgreindu loftrými.

Upplýstur flugvöllur: Flugvöllur með föst brautarljós sem loga.

Varaþyluvöllur (*Alternate heliport*): Þyluvöllur sem fljúga má þylu til þegar ógerlegt eða óráðlagt er að lenda á ákvörðunarstað.

Veðurupplýsingar (*Meteorological information*): Veðurskeyti, veðurgreiningar, veðurspár og hvers konar lýsing um ríkjandi eða væntanleg veðurskilyrði.

Veðurfræðilegt stjórnvald (*Meteorological Authority*): Í skilningi reglugerðar þessarar er Flugmálastjórn Íslands veðurfræðilegt stjórnvald sem tryggir, fyrir hönd Íslands, að veðurþjónusta sé veitt fyrir flugleiðsögu.

Vendimörk (*PNR, point of no return*): Síðasta staða á flugleið áður en það eldsneyti þrýtur sem þyrfti til að komast til baka með lágmarksvaraeldsneyti.

Viðgerð (*Repair*): Lagfæring á framleiðsluvöru til flugs, eftir að hún hefur skemmst eða slitnað, til að koma henni aftur í lofthæft ástand í því skyni að tryggja að loftfarið uppfylli áfram hönnunarþætti viðeigandi lofthæfiskrafa sem lagðar voru til grundvallar útgáfu tegundarvottorðs fyrir viðkomandi tegund loftfars.

Viðhald (*Maintenance*): Framkvæmd verka sem nauðsynleg eru til að tryggja áframhaldandi lofthæfi loftfars, þ.m.t. hvert eftirfarandi atriði eitt sér eða sambland þeirra: grannskoðun, skoðun, endurnýjun, lagfæring galla og framkvæmd á breytingum eða viðgerðum.

Viðhaldsáætlun (*Maintenance programme*): Skjal þar sem lýst er tiltekinni, reglubundinni viðhaldsvinnu, hversu oft hún er unnin og tengdum verklagsreglum, t.d. áreiðanleikaáætlun, sem þarf fyrir örugga starfrækslu þeirra loftfara sem skjalið gildir um.

Viðhaldsvottorð (*Maintenance release*): Skjal sem inniheldur vottun sem staðfestir að viðhaldsvinnunni, sem það vísar til, hafi verið lokið á fullnægjandi hátt, annaðhvort í samræmi við samþykkt gögn og verklagsreglur, sem lýst er í handbók um verklagsreglur viðhaldsfyrirtækisins, eða samkvæmt sambærilegu kerfi.

Þéttbýlt svæði (*Congested area*): Sérhvert svæði sem tengist borg, bæ eða byggð sem er einkanlega notað til íbúðar, viðskipta eða frístunda.

Þyrla (*Helicopter*): Loftfar þyngra en loft sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á einn eða fleiri hreyfíknúinna þyrla er snúast um ása sem haldast nokkurn veginn lóðréttir í láréttu flugi.

Þyluvöllur (*Heliport*): Flugvöllur eða afmarkað svæði á mannvirki eingöngu eða að hluta til ætlað til afnota við komu, brottför og hreyfingar þylu á jörðu niðri.

Þyluvöllur á upphækkun (*Elevated heliport*): Þyluvöllur sem er a.m.k. 3 metrum yfir umhverfinu.

Þylupilfar (*Helideck*): Þylupilfar á mannvirki undan landi (tilgreint svæði útbúið fyrir flugtak og landingu þyrlna á mannvirki undan landi).

Þylupilfar á skipi (*Shipboard helideck (shipboard heliport)*): Þylupilfar um borð í skipi (tilgreint svæði á þilfari skips sem er útbúið og ætlað fyrir landingu og flugtak þyrlna).

Örugg nauðlanding (*Safe forced landing*): Nauðlanding á landi eða sjó þar sem með sæmilegri vissu má reikna með að engin slys verði á mönnum í loftfarinu eða á jörðu niðri.

Öryggishraði (*V_{TOSS}*): Öryggishraði í flugtaki fyrir þylur sem eru vottaðar í A-flokki, sjá fylgiskjal A í viðauka II við reglugerð þessa.

Öryggismörk, sjá skilgreind öryggismörk.

Öryggistugi (*Safety harness*): Axla- og sætisólar sem nota má hvorar í sínu lagi, til þess að festa flugáhöfn eða farþega í sæti sínu.

4. gr.

Sérstök starfræksla þyrlna.

Sérstök starfræksla þyrlna, t.d. flug í skertu skyggni (CAT II/III) og flutningur á hættulegum varningi er háð leyfi Flugmálastjórnar Íslands.

5. gr.

Undanþáguheimild.

Flugmálastjórn Íslands getur veitt undanþágu frá ákvæðum þessarar reglugerðar, enda sé sérstökum ástæðum til að dreifa sem réttlæti slíkt og flugöryggi ekki stefnt í hættu að mati stofnunarinnar.

6. gr.

Refsiákvæði.

Brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt 141. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum.

7. gr.

Viðaukar.

Viðaukar I og II fylgja reglugerðinni og eru hluti hennar.

8. gr.

Innleiðing.

Með reglugerð þessari öðlast gildi hér á landi sá hluti viðauka nr. 6 við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningssflug (Convention on International Civil Aviation) er snýr að almannaflogi þyrlna. Viðauki I við reglugerð þessa, um kröfur til þyrlna í almannaflogi byggir að miklu leyti á köflum 1 til 7 í þætti III, í III. hluta viðauka 6 (International Operations - Helicopters) við Chicago-samninginn.

9. gr.

Gildistaka.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt heimild í 28. gr. e., sbr. 145. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum og öðlast þegar gildi að undanskilinni grein 6.4 í viðauka I við reglugerðina sem tekur gildi 31. mars 2018.

I. VIÐAUKI

Kröfur til þyrlna í almannaflygi.

1. Almenn.

1.1 Lög og reglur.

1.1.1 Flugstjóri skal starfa samkvæmt gildandi lögum, reglum og verklagsreglum þar sem þyrlla er starfrækt sbr. 2. gr. um gildissvið reglugerðar þessarar.

1.1.2 Ábyrgð.

Flugstjóri ber ábyrgð á öryggi allra manna og farms um borð ásamt starfrækslu og öryggi þyrlunnar frá því að hreyfill (hreyflar) þyrllu hefur verið ræstur þar til þyrlan stöðvast að loknu flugi, hreyfill (hreyflar) hefur verið stöðvaður og þyrlblöð hafa stöðvast.

1.1.3 Neyðartilvik.

Ef neyðarástand, sem stofnar öryggi þyrllu eða þeirra sem í henni eru í hættu, krefst þess að gripið sé til aðgerða sem fela í sér brot á þeim reglum og fyrirmælum sem gilda á staðnum, skal flugstjóri tilkynna Flugmálastjórn Íslands og rannsóknarnefnd flugslysa um það án tafar, í samræmi við reglu gerð um tilkynningarskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og atvika. Flugstjóri skal senda skýrslu um brotið til sömu aðila eins fljótt og kostur er. Ef brot á sér stað í íslenskri þyrllu utan íslenskrar lögsögu skal flugstjóri enn fremur tilkynna Flugmálastjórn Íslands og rannsóknarnefnd flugslysa, ef við á, og láta þeim í té afrit af skýrslunni eins fljótt og auðið er, og að jafnaði innan tíu daga frá því að brot átti sér stað. Jafnframt skal tilkynna hlutaðeigandi yfirvöldum í því ríki sem brot átti sér stað.

1.1.4 Tilkynningarskylda.

Flugstjóri eða aðrir sem tilkynningarskylda hvílir á skal bera ábyrgð á að tilkynna rannsóknarnefnd flugslysa og Flugmálastjórn Íslands, eins fljótt og auðið er, um slys sem þyrlla hans á þátt í og hafa í för með sér alvarleg meiðsl eða dauða eða umtalsverðar skemmdir á þyrllu eða eignum, í samræmi við reglugerð um tilkynningarskyldu flug slysa, alvarlegra flugatvika og atvika.

1.1.5 Leit og björgun.

Flugstjóri skal hafa nauðsynlegar upplýsingar um leitar- og björgunarþjónustu á svæðinu, sem fljúga á yfir, tiltækar um borð í þyrlunni.

1.2 Hættulegur varningur.

Við flutning á hættulegum varningi skal fara eftir reglugerð um öruggan flutning hættulegs varnings flugleiðis.

1.3. Hergögn.

Hergögn má eigi flytja með þyrlum í íslenskri lofthelgi nema með sérstöku leyfi Flugmálastjórnar Íslands í samræmi við reglugerð um flutning hergagna með loftförum. Til hergagna teljast ekki venjuleg veiði- og markskotvopn, sem og neyðar- og viðvörunarbúnaður loftfars og annað það sem nauðsynlegt má telja vegna öryggis flugs, áhafnar og farþega. Sama gildir um skotelda o.þ.h. sbr. 1. gr. laga nr. 16/1998 um skotvopn, sprengiefni og skotelda með síðari breytingum.

1.4 Vátryggingar.

Rekstraraðili þyrllu sem nota skal til loftferða um íslenska lofthelgi skal taka og halda við vátryggingu eða tryggingu, er örugg telst, til greiðslu skaðabóta sem falla kunna á hann vegna tjóns er verður á mönnum og hlutum utan þyrlunnar og stafa af notkun hennar, í samræmi við 131. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum og reglugerð um skylduvátryggingar vegna loftferða. Rekstraraðili þyrllu skal tryggja að afrit af tryggingarskírteini sé um borð í þyrlunni.

2. Undirbúningur flugs og verklag á flugi.

2.1 Fullnægjandi aðstaða.

Flugstjóri skal ekki hefja flug nema gengið hafi verið úr skugga um með öllum eðlilegum og tiltækum ráðum, sem beinlínis eru nauðsynleg fyrir viðkomandi flug og örugga starfsrækslu þyrllu að svæði og aðstaða á jörðu og/eða vatni séu fullnægjandi, þ.m.t. fjarskiptavirki og leiðsögutæki.

2.2 Þyrluvallarlágmörk.

Flugstjóri skal ekki fljúga til eða frá þyrluvelli þar sem þyrluvallarlágmörk eru lægri en þau lágmörk sem hafa verið sett fyrir þyrluvöllinn af Flugmálastjórn Íslands eða af yfirvöldum viðkomandi ríkis, ef þyrluvöllurinn er staðsettur erlendis, nema með sérstöku samþykki Flugmálastjórnar eða hlutaðeigandi yfirvalds viðkomandi ríkis.

2.3 Leiðbeiningar til flugverja og farþega.

2.3.1 Flugstjóri skal tryggja að flugverjar og farþegar fái upplýsingar, munnlega eða með öðrum hætti, um staðsetningu og notkun:

- a) öryggisbelta og, eftir því sem við á,
- b) neyðarútganga,
- c) björgunarvesta,
- d) súrefnisbúnaðar og
- e) annars neyðarbúnaðar til einstaklingsnota, þ.m.t. spjöld með öryggisleiðbeiningum fyrir farþega.

2.3.2 Flugstjóri skal tryggja að öllum um borð sé kunnugt um staðsetningu og almennar notkunar reglur helsta neyðarbúnaðar um borð sem ætlaður er til sameiginlegra nota.

2.4 Lofthæfi þyrilu og öryggisráðstafanir.

Flug skal ekki hafið fyrir en að flugstjóri hefur gengið úr skugga um:

- a) að þyrila sé lofthæf, skráð með viðeigandi hætti og að viðeigandi vottorð og skírteini þess efnis séu um borð í þyrlunni. Flugmálastjórn Íslands er heimilt að veita undanþágu frá þessu þegar nauðsynlegt þykir að prófa kosti þyrilu eða vegna annarra sérstakra ástæðna; b) að mælitæki og búnaður sem hafa verið sett í þyrilu, séu viðeigandi, að teknu tilliti til þeirra flugskilyrða sem búist er við;
- c) að allt nauðsynlegt viðhald hafi farið fram í samræmi við 6. kafla um viðhald; d) að massi þyrilu og staðsetning þyngdarmiðju séu þannig að flugið geti farið fram með öruggum hætti, að teknu tilliti til þeirra flugskilyrða sem búist er við;
- e) að allri hleðslu um borð sé rétt dreift og hún tryggilega fest og
- f) að ekki verði farið yfir starfrækslumörk þyrilu sem er að finna í flughandbók þyrlunnar eða öðrum sambærilegum gögnum.

2.5 Veðurlýsingar og veðurspár.

Áður en flugstjóri leggur upp í flug skal hann hafa kynnt sér allar veðurupplýsingar sem tiltækar eru og varða fyrirhugað flug. Undirbúningur fyrir flug til staðar fjarri brottfararstað og fyrir allt flug samkvæmt blindflugsreglum skal fela í sér:

- 1) athugun á nýjustu, fyrirliggjandi veðurlýsingum og veðurspám og
- 2) varaáætlun til að grípa til ef ekki er hægt að ljúka flugi eins og áætlað var vegna veðurskilyrða.

2.6 Takmarkanir vegna veðurskilyrða.

2.6.1 Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

Flug, sem áætlað er að framkvæma samkvæmt sjónflugsreglum, skal ekki leggja upp í nema nýjustu fyrirliggjandi veðurlýsingar, eða sambland af veðurlýsingum og veðurspám, bendi til þess að veðurskilyrði á leiðinni, eða á þeim hluta leiðarinnar og á þeim tíma sem flug er fyrirhugað, muni gera það kleift að fljúga samkvæmt þeim reglum. Þetta á þó ekki við algerlega staðbundið flug í sjónflugsskilyrðum.

2.6.2 Flug samkvæmt blindflugsreglum.

2.6.2.1 Þegar krafist er varaþyriluvallar á ákvörðunarstað.

a) Eigi skal hefja flug sem framkvæma á samkvæmt blindflugsreglum, nema tiltækar upplýsingar bendi til þess að skilyrði á þeim þyrluvelli sem áætlað er að lenda á, og til viðbótar að minnsta kosti á einum varaþyrluvelli á ákvörðunarstað verði jöfn eða betri en þyrluvallarlágmörk hlutaðeigandi þyrluvallar á áætluðum komutíma.

b) Varaþyrluvellir á Íslandi og Grænlandi: Þegar fljúga á í samræmi við blindflugsreglur innanlands eða til Íslands skal í leiðarflugáætlun og í flugáætlun fyrir flugumferðarþjónustu (ATS) tilgreina að minnsta kosti einn varaþyrluvöll. Sama gildir um flug til Grænlands eða innan Grænlands.

2.6.2.2 Þegar ekki er krafist varaþyriluvallar á ákvörðunarstað.

Flug til þyrluvallar, sem á að fljúga samkvæmt blindflugsreglum, skal ekki leggja upp í ef ekki er krafist varaþyriluvallar nema:

a) í gildi séu staðlaðar verklagsreglur um blindaðflug sem gefnar hafi verið út fyrir þyrilu völlinn, þar sem áætlað er að lenda og

b) nýjustu fyrirliggjandi veðurupplýsingar gefi til kynna að eftirfarandi veðurskilyrði verði fyrir hendi á tímabilinu tveimur tímum fyrir til tveimur tímum eftir áætlaðan komutíma, eða frá raunverulegum brottfarartíma þar til tveimur tímum eftir áætlaðan komutíma hvort sem styttra er:

- 1) skýjaþekjuhæð, sem er a.m.k. 120 m (400 fet) fyrir ofan lágmarkið í verklagsreglunum um blindaðflug, og
- 2) skyggni sem er a.m.k. 1,5 km meira en lágmarkið í verklagsreglunum.

2.6.3 Þyrluvallarlágmörk.

2.6.3.1 Flug skal ekki halda áfram í átt að þýrluvelli þar sem áætlað var að lenda nema nýjustu fyrir liggjandi veðurupplýsingar gefi til kynna að skilyrði á þeim þýrluvelli eða á a.m.k. einum vara þýrluvelli á ákvörðunarstað verði jafngóð eða betri á áætluðum komutíma en tilgreind þýrluvallar lágmörk.

2.6.3.2 Í blindaðflugi skal ekki fara lengra en að ytri markvita, ef um er að ræða nákvæmnisaðflug, eða niður fyrir 300 m hæð (1.000 fet) yfir þýrluvelli ef um er að ræða grunnaðflug nema tilkynnt skyggni eða ráðandi flugbrautarskyggni sé yfir tilgreindum lágmörkum.

2.6.3.3 Fari tilkynnt skyggni eða ráðandi flugbrautarskyggni niður fyrir tilgreind þýrluvallarlágmörk eftir að farið hefur verið fram hjá ytri markvitanum í nákvæmnisaðflugi, eða eftir að komið er niður fyrir 300 m hæð (1.000 fet) yfir þýrluvelli ef um er að ræða grunnaðflug, má halda áfram aðflugi í ákvörðunarflughæð/ákvörðunarháð (DA/H) eða lágmarkslækkunarflughæð/lágmarkslækkunarháð (MDA/H). Í öllu falli skal ekki halda áfram aðflugi til landingar lengra en að þeirri stöðu þar sem farið væri niður fyrir þýrluvallarlágmörkin.

2.6.4 Flug í ísingarskilyrðum.

Ef veðurskilyrði eru með þeim hætti að vitað er um ísingu eða búast má við henni skal ekki leggja upp í flug nema þýrli hafi skírteini og tækjabúnað til flugs við slík skilyrði.

2.7 Varþýrluvellir.

2.7.1 Ef leggja á upp í flug sem á að fljúga í samræmi við blindflugsreglur skal velja a.m.k. einn varþýrluvöll á ákvörðunarstað og tilgreina hann í flugáætluninni nema:

- a) ríkjandi veðurskilyrði séu eins og þeim er lýst í grein 2.6.2.2 eða
- b) 1) þýrluvöllur, þar sem áætlað er að lenda, sé afskekktur og enginn hentugur varavöllur á ákvörðunarstað sé fyrir hendi og
- 2) í gildi sé verklagsreglur um blindaðflug sem gefnar hafa verið út fyrir afskekktu þýrluvöllinn þar sem á að lenda, og

3) vendimörk (PNR) hafi verið ákvörðuð þegar um ákvörðunarstað undan landi er að ræða. 2.7.2 Tilgreina má hentuga varþýrluvelli undan landi að því tilskildu:

- a) að varþýrluvöllur undan landi sé aðeins notaður eftir að komið er framhjá vendimörkum. Áður en komið er að vendimörkum skal nota varþýrluvelli á landi,
- b) að tekið sé tillit til áreiðanleika þýðingarmikilla stjórnerfa og íhluta þegar ákveðið er hversu heppilegur varþýrluvöllurinn er,
- c) að þýrli hafi náð tilgreindri afkastagetu með einn hreyfil óvirkan áður en að komið er að varþýrluvelli,
- d) að staði á landingarþilfari sé tryggt, eins og hægt er, og
- e) veðurupplýsingar séu öruggar og nákvæmar.

2.7.3 Varþýrluvelli undan landi skal ekki nota þegar hægt er að hafa nægilegt eldsneyti til að nota varþýrluvelli á landi. Slíkt ætti að vera undantekning og ekki gert til að auka arðhleðslugetu við slæm veðurskilyrði.

2.8 Eldsneytis- og oliubirgðir.

2.8.1 Flug skal ekki hefja nema nægilegt eldsneyti og olía sé á þýrli til að tryggja að hægt sé að ljúka fluginu örugglega að teknu tilliti til bæði veðurskilyrða og allra tafa sem búist er við á fluginu. Til viðbótar skal vera viðlagaeldsneyti um borð til að mæta ófyrirséðum atvikum.

2.8.2 Flug samkvæmt sjónflugsreglum (VFR). Til að uppfylla kröfurnar í grein 2.8.1 skulu eldsneytis- og oliubirgðir vera að minnsta kosti nægjanlegar til að þýrli geti: a) flogið til þýrluvallar á ákvörðunarstað,

- b) flogið síðan í 20 mínútur á besta hraða fyrir langdrægi, og
- c) haft viðlagaeldsneyti nægilegt fyrir aukinni eldsneytiseyðslu vegna ófyrirséðra atvika í samræmi við 10% af áætluðum fartíma.

2.8.3 Flug samkvæmt blindflugsreglum (IFR). Til að uppfylla kröfurnar í grein 2.8.1 skulu eldsneytis- og oliubirgðir vera að minnsta kosti nægjanlegar til að þýrli geti:

2.8.3.1 Þegar ekki er krafist varþýrluvallar samkvæmt grein 2.6.2.2, flogið til þýrluvallar á ákvörðunarstað og:

- a) flogið í 30 mínútur á biðflughraða í 450 m (1.500 feta) hæð yfir þýrluvelli á ákvörðunarstað við málhita, gert aðflug, lent og
- b) haft viðlagaeldsneyti nægilegt fyrir aukinni eldsneytiseyðslu vegna ófyrirséðra atvika í samræmi við 10% af áætluðum fartíma.

2.8.3.2 Þegar varaþyrluvallar er krafist samkvæmt grein 2.6.2.1, flogið til þyrluvallar á ákvörðunar stað, gert aðflug og fráflug og:

- a) flogið til þess varaþyrluvallar sem tilgreindur er í flugáætluninni og síðan b) flogið í 30 mínútur á biðflugshraða í 450 m (1.500 feta) hæð yfir þyrluvelli á ákvörðunar stað við málhita, gert aðflug, lent og
- c) haft viðlagaeldsneyti nægilegt fyrir aukinni eldsneytiseyðslu vegna ófyrirséðra atvika í samræmi við 5% af áætluðum fartíma.

2.8.3.3 Þegar enginn hentugur varaþyrluvöllur er fyrir hendi samkvæmt grein 2.7.1.b), flogið til þyrluvallar á ákvörðunarstað og eftir það í 2 klukkustundir, á biðflugshraða (og er þá neyðar eldsneyti innifalið).

2.8.4 Þegar eldsneytis- og olíuþörf er reiknuð út í samræmi við grein 2.8.1 skal að minnsta kosti tekið tillit til:

- a) veðurspár,
- b) tafa vegna væntanlegrar leiðsögu á flugleið og umferðar,
- c) fyrir blindflug (IFR), eitt blindaðflug á þyrluvelli á ákvörðunarstað, og þegar við á fráflug, d) ef það á við, starfsaðferða ef loftþrýstingur (inniþrýstingur) fellur eða ef einn hreyfill verður óvirkur á flugleið, og
- e) sérhverra þeirra aðstæðna sem geta tafið landingu þyrлу eða aukið eldsneytis- og/eða olíueyðslu.

2.8.5 Þegar flogið er í samræmi við blindflugsreglur skal lýsa yfir neyðarástandi ef nothæft eldsneyti um borð verður minna en neyðareldsneytið.

2.9 Súrefnisbirgðir.

Áætlaðar flughæðir við staðalloftþyngd, sem samsvarar gildunum fyrir raunþrýsting sem notuð eru í textanum, eru eftirfarandi:

Raunþrýstingur	Mettrar	Fet
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000

2.9.1 Flug, sem ætlað er að fljúga í flughæðum þar sem loftþrýstingur er minni en 700 hPa (10.000 fet), skal ekki hefja nema nægilegt súrefni til öndunar sé um borð til að:

- a) sjá öllum flugverjum og a.m.k. 10% farþega ávallt fyrir súrefni lengur en í 30 mínútur, þegar loftþrýstingur er á bilinu 700 til 620 hPa (10.000 fet til 13.000 fet), og b) sjá öllum flugverjum og farþegum fyrir súrefni í þann tíma sem loftþrýstingur í rýmum, þar sem þeir halda sig, er minni en 620 hPa (13.000 fet).

2.9.2 Flug með þyrлum með jafnþrýstibúnaði skal ekki hefja, nema nægar birgðir af súrefni til öndunar séu um borð til að sjá öllum flugverjum fyrir súrefni, ef loftþrýstingur fellur, og þeim hluta farþega eins og við á, eftir því við hvaða aðstæður er flogið, í þann tíma sem loftþrýstingur er minni en 700 hPa (10.000 fet).

Nr. 695 18. ágúst 2010

2.10 Notkun súrefnis.

Allir flugliðar sem hafa með höndum störf sem lúta að öruggri starfrækslu þyrлna í flugi skulu nota súrefni til öndunar ef fyrir hendi eru aðstæður skv. grein 2.9.1 eða 2.9.2, þar sem nauðsynlegt er að sjá fyrir því.

2.11 Leiðbeiningar um neyðarviðbrögð í flugi.

Ef neyðarástand skapast í flugi skal flugstjóri tryggja að öllum um borð sé leiðbeint um þau neyðar viðbrögð sem eiga við.

2.12 Tilkynningar flugmanna um veðurskilyrði.

Tilkynna skal, svo fljótt sem kostur er, um veðurskilyrði sem eru líkleg til að hafa áhrif á öryggi flugs annarra loftfara.

2.13 Hættulegar aðstæður í flugi.

Ef aðstæður verða á einhvern hátt hættulegar í flugi, vegna annars en veðurskilyrða, skal tilkynna það svo fljótt sem kostur er. Tilkynningar, sem eru gefnar með þessum hætti, skulu vera eins ítarlegar og nauðsynlegt er vegna öryggis annarra loftfara.

2.14 Hæfi flugliða.

Flugstjóra er skylt að sjá til þess:

- a) að flug sé ekki hafið ef einhver flugliði er óhæfur til að gegna skyldustörfum af einhverjum ástæðum, t.d. vegna meiðsla, veikinda, þreytu, áhrifa áfengis eða lyfja, og

b) að flugi sé ekki haldið áfram lengra en að næsta hentuga þyrluvelli ef hæfi flugliða til þess að gegna skyldustörfum sínum skerðist verulega, m.a. vegna þreytu, veikinda eða súrefnis skorts.

2.15 Flugliðar í vinnureitum og farþegar um borð.

2.15.1 Flugtak og landing.

Við flugtak og landingu skulu allir flugliðar, sem krafist er að séu á flugvakt í stjórnklefa, vera í vinnureitum sínum.

2.15.2 Á flugleið.

Á flugleið skulu allir flugliðar, sem krafist er að séu á flugvakt í stjórnklefa, vera í vinnureitum sínum nema þeir þurfi óhjákvæmilega að bregða sér frá vegna skyldustarfa við starfrækslu þyrlunnar eða til að sinna líkamlegum þörfum sínum.

2.15.3 Öryggisbelti í sætum og öryggistyggi í íslenskum þyrlum.

1) Flugliðar:

a) i) Í flugtaki og landingu svo og ávallt þegar flugstjóri telur þess þörf í öryggisskyni skulu allir flugliðar vera tryggilega spenntir með öryggisbeltum og öryggistygjum þegar þau eru fyrir hendi.

ii) Í öllum íslenskum þyrlum í sérhverju flugi skulu vera öryggistyggi (belti með axlarólum) við sæti hvers flugliða þegar því verður viðkomið að mati Flugmálastjórnar Íslands.

b) Á öðrum stigum flugsins skulu allir flugliðar í stjórnklefa hafa öryggisbelti spennt þegar þeir eru í vinnureitum sínum.

2) Farþegar:

Fyrir flugtak og landingu, í akstri svo og ávallt þegar þess er talin þörf í öryggisskyni skal flugstjóri sjá til þess að allir farþegar um borð séu tryggilega spenntir í sæti sín eða legurúm, með öryggisbeltum og öryggistygjum þegar þau eru fyrir hendi.

2.15.4 Flugstjóri skal sjá til þess að aldrei sé leyft að fleiri en einn sé um sama flugvélsætið nema í tilteknum sætum þar sem saman sitja einn fullorðinn, sem hafi öryggisbelti spennt, og barn undir tveggja ára aldri (ungbarn).

2.16 Verklag við blindaðflug.

2.16.1 Flugstjóri skal fara eftir verklagsreglum um blindaðflug og -landingu, fyrir hvert lokaðflug og flugtakssvæði eða þyrluvöll sem notaður er til starfrækslu í blindflugi, sem gefnar eru út í flugmálahandbók þess ríkis þar sem þyrluvöllurinn er eða af ríkinu sem ber ábyrgð á þyrluvellinum ef hann er utan yfirráðasvæðis þess.

2.16.2 Allar þyrlur, sem starfræktar eru samkvæmt blindflugsreglum, skulu uppfylla verklagsreglur um blindflug þess ríkis þar sem þyrluflugvöllurinn stendur eða þess ríkis sem ábyrgt er fyrir þyrlu velli sé hann utan landamæra ríkja.

2.17 Leiðbeiningar – almenn atriði.

Á þyrlu skal þyrli ekki snúið með hreyfiflafli nema flugmaður með tilskilin réttindi sé við stjórn.

2.18 Eldsneytisáfylling með farþega um borð.

Eldsneytisáfylling á þyrlu er óheimil meðan farþegar fara um borð, eru um borð eða fara frá borði. Við áfyllingu eldsneytis skal farið eftir reglugerð um eldsneytisáfyllingu loftfara.

2.19 Varapyrluvellir innanlands.

Þegar fljúga á innanlands í samræmi við blindflugsreglur, skal að minnsta kosti einn varapyrluvöllur tilgreindur í flugáætlun. Brottfararvöllur getur verið varapyrluvöllur.

2.19.1 Flug yfir sjó.

Íslenskum einshreyfils þyrlum skal ekki flogið lengra frá landi en svo, að hægt sé að ná til lands í renniflugi með sjálfsnúningi þyrils. Flugmálastjórn Íslands getur þó veitt sérstakt leyfi fyrir ferju flugi yfir haf og milli landa, fyrir tímabilið frá apríl til september, að því tilskildu að flugstjórinn hafi

a.m.k. 500 klukkustunda flugreynslu og gilda blindflugsárítun og þyrlan sé skráð til blindflugs. 2.19.2 Allar þyrlur sem fljúga yfir sjó eða vatn í ótryggu umhverfi (hostile environment) í samræmi við grein 4.3.1, skulu vottaðar fyrir nauðlendingu á vatni. Upplýsingar um sjólag skulu vera hluti af upplýsingum um nauðlendingu á vatni.

3. Afkastageta þyrlna – starfrækslumörk.

3.1 Þyrli skal starfrækt:

a) samkvæmt skilmálum í lofthæfivottorði hennar eða jafngildu viðurkenndu skjali; b) innan starfrækslumarka sem Flugmálastjórn Íslands mælir fyrir um og

c) innan massamarka sem lögð eru á í samræmi við reglugerð um hávaða og gildandi hljóðstigsvottunarstaðla í I. bindi viðauka 16 við Chicago-samninginn, nema annað sé heimilað í undantekningartilvikum fyrir tiltekinn þyrluvöll eða lokaaðflugs- og flugtakssvæði (flugbraut), þar sem engin vandamál eru vegna truflunar af völdum hávaða, af Flugmálastjórn Íslands eða, ef þyrluvöllur er í öðru ríki, af viðkomandi yfirvöldum þess ríkis þar sem þyrluvöllur er staðsettur.

3.2 Upplýsingaspjöld, listar, merkingar á mælitækjum eða sambland þessara hluta, þar sem fram koma þau starfrækslumörk sem Flugmálastjórn Íslands mælir fyrir um eða mælt er fyrir um í tegundarskírteini, skulu vera sýnileg í þyrlunni.

3.3 Þegar þyrlur eru starfræktar til eða frá þyrluvöllum í þéttbýlu og ótryggu umhverfi (*Congested hostile environment*) skulu þyrlur starfræktar samkvæmt þeim reglum sem Flugmála stjórn Íslands eða flugmálafyrirvöld þess ríkis þar sem flugvöllurinn er staðsettur, ef hann er stað settur erlendis, setja til að veita upp á móti þeirri áhættu sem skapast ef hreyfilbilun verður.

3.4 Massi og jafnvægi – ákvörðun tóamassa.

3.4.1 Rekstraraðili þyrlu skal ákvarða tóamassa og þyngdarmiðju hverrar þyrlu með því að láta vigta hana áður en hún er fyrst tekin í notkun. Eftir það skal vigta fjölhreyfla þyrlur á 5 ára fresti og aðrar þyrlur á 10 ára fresti. Gera skal grein fyrir samanlögðum áhrifum breytinga og viðgerða á tóamassa og jafnvægi og skrásetja á tilskilinn hátt. Einahreyflis þyrlur sem eingöngu eru notaðar í einkaflugi þarf ekki að endurvigta ef sýnt er fram á að haldin hafi verið skrá um breytingar og viðgerðir og áhrif þeirra á tóamassa og jafnvægi séu sýnd. Vigta skal þyrlu ef ekki er vitað nákvæmlega um áhrif breytinga á tóamassa og jafnvægi.

3.4.2 Massi og jafnvægi.

3.4.2.1 Flugstjóri skal sjá til þess að í öllu flugi sé hleðsla, massi og þyngdarmiðja þyrlu jafnan í samræmi við þær takmarkanir sem tilgreindar eru í samþykktri flughandbók þyrlu. 3.4.2.2 Flugstjóri skal fyrir hvert flug gera massa- og jafnvægisútreikning sem sýnir að hleðslu og dreifingu sé þannig háttáð að ekki sé farið yfir massa- og jafnvægismörk fyrir þyrlu

3.4.2.3 Flugstjóri skal ákvarða massa eldsneytis á þyrlu út frá raunverulegum eðlismassa elds neytisins eða ef eðlismassi eldsneytisins er ekki þekktur, með aðferð sem tilgreind er í flughandbók þyrlu.

3.4.3 Massagildi fyrir áhöfn.

Flugstjóri skal nota eftirfarandi massagildi fyrir áhöfn:

- 1) Raunmassa, þar með talinn allan áhafnarfarangur eða
- 2) staðal massa sem er 85 kg að meðtöldum handfarangri eða
- 3) aðra staðal massa sem Flugmálastjórn Íslands getur fallist á.

3.4.4 Massagildi fyrir farþega og farangur.

3.4.4.1 Flugstjóri skal reikna út massa farþega, annaðhvort með því að nota raunverulega þyngd hvers einstaklings samkvæmt vigt eða staðal massagildi farþega sem tilgreind eru í töflu í grein 3.4.4.3 Sé þyrla með færri en 10 farþegasætum er heimilt að ákvarða massa farþega með því að láta hvern farþega, eða einhvern fyrir hans hönd, gefa upp þyngd sína eða með því að áætla hana. Skal þá handfarangur reiknaður 10 kg á hvern farþega. Ef þyngd farþega er fengin með vigtun eða áætluð skal skrá hana sérstaklega fyrir hvern farþega. Ef raunmassi er ákvarðaður með vigtun skal flugstjóri sjá til þess að persónulegir munir og handfarangur teljist þar með. Skal þá vigtun fara fram sem næst þyrlunni, strax áður en farið er um borð.

3.4.4.2 Flugstjóri skal reikna út massa farangurs með því að nota raunverulega þyngd farangurs samkvæmt vigtun. Sé ekki unnt að vigta farangur skal áætla þyngd hans eins nákvæmlega og hægt er.

3.4.4.3 Í staðal massagildi fyrir farþega er innifalinn handfarangur (6 kg) og massi allra ungbarna undir tveggja ára aldri sem fullorðinn farþegi situr með í einu farþegasæti. Ungbörn sem sitja ein í farþegasætum teljast börn. Staðal massagildi fyrir farþega er eftirfarandi:

Farþegasæti	1-5	6-9	10-19
Karlar	104 kg	96 kg	92 kg
Konur	86 kg	78 kg	74 kg
Börn	35 kg	35 kg	35 kg

Ef enginn handfarangur er í farþegarými í flugi eða ef handfarangur er reiknaður sér er heimilt að draga 6 kg frá staðal massagildum fyrir karla og konur hér að framan. Hlutir eins og yfirhafnir, regnhlífir, litlar handtöskur

3.4.4.4 Frágangur farangurs.

Flugstjóri skal sjá svo um að allur farangur, sem farþegar flytja með sér, sé á öruggum stað við flugtak og landingu, svo sem í farangurs- og vöruhólfí, undir farþegasætum, eða á annan hátt tryggilega frá honum gengið.

4. Mælitæki og búnaður í þyrlum.

4.1 Allar þyrlur í flugi.

4.1.1 Almenn atriði.

Auk þess lágmarksbúnaðar, sem nauðsynlegur er til að unnt sé að gefa út lofthæfivottorð, skal koma fyrir um borð í þyrlum mælitækjum, búnaði og flugskjölum þeim, sem mælt er fyrir um í eftirfarandi greinum, eða þau borin um borð, eftir því sem við á, í samræmi við þá þyrlu sem notuð er og þær

Nr. 695 18. ágúst 2010

aðstæður sem þyrlu skal flogið við. Skráningarríki þyrlu skal samþykkja og viðurkenna mælitækin og búnaðinn sem mælt er fyrir um, þ.m.t. uppsetningu þeirra.

4.1.2 Mælitæki.

Þyrla skal búin mælitækjum sem gera áhöfn kleift að stjórna flugslóð hennar, framkvæma samkvæmt starfsháttum öll þau flugbrögð sem þörf krefur og fljúga innan starfrækslumarka þyrlu, við þau skilyrði sem búast má við í fluginu.

4.1.3 Búnaður.

4.1.3.1 Allar þyrlur í flugi skulu búnar:

a) aðgengilegum sjúkrakassa,

b) handslokkvitækjum af þess konar tegund að þau valdi ekki hættulegri loftmengun inni í þyrlu við notkun.

A.m.k. eitt þeirra skal vera staðsett í:

1) flugstjórnarklefa og

2) sérhverju farþegarými, sem er aðskilið frá flugstjórnarklefa og ekki er auðvelt fyrir flugstjóra eða aðstoðarflugmann að ná til,

c) 1) sæti eða legurúmi fyrir hvern þann um borð sem náð hefur 2 ára aldri, og 2) öryggisbeltum, fyrir hvert sæti og legurúm,

d) eftirfarandi handbókum, kortum og upplýsingum:

1) flughandbók eða öðrum skjölum eða upplýsingum um öll starfrækslumörk þyrlu sem viðeigandi yfirvöld mæla fyrir um og krafist er vegna beitingar 3. kafla,

2) gildum og hentugum kortum fyrir fyrirhugaða flugleið og allar þær flugleiðir sem ætla má að hugsanlega yrðu flognar ef vikja þyrfti af upphaflegri flugleið,

3) verklagsreglum, sem mælt er fyrir um í flugreglum í flugmálahandbók og viðauka 2 við Chicago-samninginn, fyrir flugstjóra um einelti og

4) sjónmerkjum sem notuð eru við einelti og er að finna í flugreglum í flugmálahandbók og viðauka 2 við Chicago-samninginn;

e) til vara, þeim bræðivörum (ef bræðivör eru notuð), af réttum gerðum, sem unnt er að ná til og skipta um á flugi.

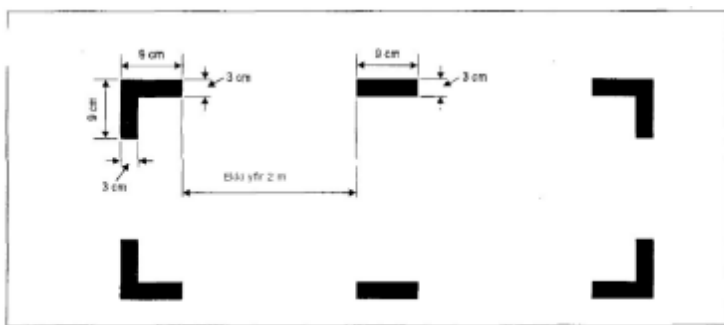
4.1.3.2 Allar þyrlur skulu búnar leiðbeiningum um merkjakerfi það sem notað er við samskipti frá jörðu til loftfara við leit og björgun.

4.1.3.3 Allar þyrlur í flugi skulu búnar öryggisbeltum og öryggistygjum fyrir sæti hvers og eins flugliða.

4.1.4 Merking rofstaða á bol.

4.1.4.1 Ef á bol þyrlu eru merktir staðir sem heppilegt er fyrir björgunarmenn að rjúfa gat á í neyðartilvikum skulu þeir staðir merktir eins og sýnt er hér fyrir neðan (sjá mynd). Merkingarnar skulu vera í rauðum eða gulum lit og, ef nauðsyn krefur, skulu útlínurnar dregnar með hvítum lit til að þær skeri sig úr frá bakgrunninum.

4.1.4.2 Ef meira en 2 metrar eru milli hornamerkinga skal mála millilínur, sem eru 9 cm × 3 cm, svo að hvergi sé meira en tveggja metra bil milli aðliggjandi merkinga.



Merking rofstaða á bol (sjá lið 4.1.4).

Nr. 695 18. ágúst 2010

4.2 Mælitæki og búnaður fyrir flug samkvæmt sjónflugs- og blindflugsreglum að degi og nóttu.

4.2.1 Allar þyrlur sem er flogið samkvæmt reglum um sjónflug skulu búnar: a) seguláttavita,

- b) nákvæmri klukkú sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur,
- c) næmum þrýstingsháðarmæli,
- d) hraðamæli, og
- e) þeim viðbótarmælitækjum eða -búnaði sem kveðið er á um í grein 4.4.

4.2.2 Allar þýrlur sem flogið er samkvæmt reglum um sjónflug að nóttu skulu búnar: a) þeim búnaði sem
eindur er í grein 4.2.1,

- b) sjónbaugi fyrir hvern flugmann sem krafist er í áhöfn,
- c) beygju- og skriðmæli (slip indicator),
- d) nefstefnuvísi með stefnustöðugleika,
- e) stig- og fallmæli,
- f) þeim viðbótarmælitækjum eða -búnaði sem kveðið er á um í grein 4.4,
- g) ljósum sem gerð er krafa um skv. flugreglum og viðauka 2 við Chicago-samninginn fyrir loftför á flugi eða í starfrækslu á athafnasvæði þyrluvallar,
- h) lendingarljósi,
- i) lýsingu fyrir öll flugmælitæki og allan búnað sem nauðsynlegur er fyrir örugga starfrækslu þyrlu,
- j) ljósum í öllum farþegarýmum, og
- k) vasaljósi í vinnureit hvers flugliða.

4.2.3 Allar þýrlur sem flogið er samkvæmt blindflugsreglum eða geta ekki haldið æskilegu flughorfi án viðmiðunar við einn eða fleiri flugmæla, skulu búnar:

- a) seguláttavita,
- b) nákvæmri klukku sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur,
- c) næmum þrýstingshæðarmæli,
- d) hraðamæliskerfi með búnaði til að koma í veg fyrir truflanir vegna vatnspéttingar eða ísmyndunar,
- e) beygju- og skriðmæli,
- f) sjónbaugi fyrir hvern flugmann sem krafist er í áhöfn og einum sjónbaugi til viðbótar (gervisjónbaugi (artificial horizon)),
- g) nefstefnuvísi með stefnustöðugleika,
- h) búnaði, sem sýnir hvort aflagjafi snúðumælitækja er í lagi,
- i) mæli inni í stjórnklefa sem sýnir hitastig utan þýrlunnar,
- j) stig- og fallmæli,
- k) þeim viðbótarmælitækjum eða -búnaði sem kveðið er á um í grein 4.4, og l) ef þýrlan er starfrækt að nóttu til skal hún auk þess búin þeim ljósum sem tilgreind eru í grein 4.2.2, g) til k) lið að báðum meðtöldum.

4.3 Allar þyrlur í flugi yfir sjó eða vötnum.

4.3.1 Flotbúnaður.

Allar þýrlur, sem ætlað er að fljúga yfir sjó eða vötnum, skulu búnar flotbúnaði sem er varanlegur eða hægt er að nota með skjótum hætti til að tryggja örugga nauðlendingu þýrlu á vatni þegar: a) flogin er vegalengd yfir sjó eða vötnum sem samsvarar meira en 10 mínútum á venjulegum farflugshraða frá landi ef um er að ræða þýrlur í afkastagetuflokki 1 eða 2 eða b) flogin er vegalengd yfir sjó eða vötnum sem er lengri en sem nemur vegalengd

4.3.2 Neyðarbúnaður.

4.3.2.1 Þyrlur í afkastagetuflokki 1 og 2, sem eru starfræktar í samræmi við ákvæði greinar 4.3.1, skulu búnar:

a) einu björgunarvesti eða sambærilegum flotbúnaði fyrir sérhvern um borð sem geymt er á stað þar sem auðvelt er að nálgast það úr sæti eða legurúmi þess sem þau eru ætluð fyrir; b) björgunarbátum sem rúma alla um borð og komið er þannig fyrir að auðvelt sé að taka þá í notkun í neyðartilvikum og í þeim skal vera nauðsynlegur björgunarbúnaður, þ.m.t. búnaður til að lifa af og miðast sá búnaður við það flug sem fyrirhugað er hverju sinni og c) búnaði til að senda upp neyðarblys eins og lýst er í viðauka 2 við Chicago-samninginn.

4.3.2.2 Þegar flugtaks- og aðflugsslóð liggur þannig yfir vatn að líklegt sé að nauðlenda þyrfti á vatni ef óhapp yrði skal þyrla a.m.k. búin eins og tilgreint er í 4.3.2.1 a) lið.

Þetta á við um þyrlur í afkastagetuflokki 2 og 3.

4.3.2.3 Sérhvert björgunarvesti eða sambærilegur flotbúnaður samkvæmt grein 4.3 skal útbúinn með raflýsingu til að auðvelda leit og björgun.

4.4 Allar þyrlur í flugi yfir tilgreindum landsvæðum.

Þegar þyrlum er flogið yfir landsvæði, sem tilgreind hafa verið sem mjög erfð til leitar og björgunar skulu þær búnar merkjasendingarbúnaði og björgunarbúnaði þ.m.t. búnaði til að lifa af eftir því sem við á fyrir svæðið sem flogið er yfir.

4.4.1 Í íslenskum þyrlum skal vera neyðarsendistöð sem sendir á örtíðni (VHF) og í samræmi við viðeigandi ákvæði í viðauka 10 við Chicago-samninginn. Sendistöð skal komið þannig fyrir að auðvelt sé að taka hana í notkun í neyðartilvikum. Hún skal vera beranleg, sjálffleytin, vatnspolin og óháð aflkerfum þyrlunnar. Unnt skal vera að nota sendistöðina fjarri þyrlunni af mönnum sem ekki hefur verið sérstaklega kennt að nota hana.

4.4.2 Í flugi einshreyfils þyrlna í íslenskri lofthelgi skal hafa meðferðis búnað sem tryggir öryggi áhafnar og farþega í a.m.k. sólarhring ef til nauðlendingar kæmi. Búnaður skal miðaður við aðstæður hverju sinni, t.d. skal hafa meðferðis varmapoka, skjólfatnað og neyðarkost.

4.5 Allar þyrlur í háflugi.

4.5.1 Þyrlur sem eru ekki með jafnþrýstibúnaði.

Í öllum þyrlum, sem eru ekki með jafnþrýstibúnaði og ætlað er að fljúga í miklum flughæðum, skal vera búnaður til þess að hægt sé að geyma og gefa það súrefni sem krafist er í grein 2.9.1.

4.6 Allar þyrlur sem uppfylla staðla um hljóðstigsvottun.

Um borð í öllum þyrlum, sem krafist er að uppfylli staðla um hljóðstigsvottun, sbr. reglugerð um lofthæfi- og umhverfissvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, hluta og búnaðar og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja og I. bindi viðauka 16 við Chicago-samninginn, skal vera skjal sem staðfestir hljóðstigsvottun. Ef skjalið eða viðeigandi yfirlýsing, sem staðfestir hljóðstigsvottun eins og er að finna í öðru skjali sem skráningarríkið samþykkir, eru gefin út á öðru tungumáli en ensku skal þeim fylgja ensk þýðing.

4.7 Flugritar.

Flugritar samanstanda af tveimur kerfum, ferðarita og hljóðrita. Einungis er heimilt að nota sambyggða flugrita (ferðariti/hljóðriti) til að uppfylla kröfurnar um ferðritabúnað eins og sérstaklega er tilgreint í viðauka 6 við Chicago-samninginn.

Nákvæmar leiðbeiningar um flugrita er að finna í fylgiskjali B í viðauka II við reglugerð þessa. 4.7.1 Tegundir – ferðarita.

4.7.1.1 Ferðaritar af tegund IV.

4.7.1.1.1 Ferðaritar af tegund IV skulu skrá þær breytur sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugslóð þyrlu, hraða hennar, flughorf, hreyfilafl og starfrækslu. 4.7.1.1.2 Ferðaritar af tegund IVA skulu skrá þær breytur sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugslóð þyrlu, hraða hennar, flughorf, hreyfilafl og starfrækslu og flugham. 4.7.1.2 Ferðaritar af tegund V skulu skrá þær breytur sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugslóð þyrlu, hraða hennar, flughorf og hreyfilafl.

4.7.1.3 Notkun ferðarita með ljósmyndafilmmum er óheimil.

4.7.1.4 Í þyrlum sem einstök lofthæfivottorð eru fyrst gefin út eftir 1. janúar 2005, þar sem notuð eru fjarskipti um gagnatengingu og krafa gerð um hljóðrita, skal skrá í flugrita öll fjarskipti um gagna tengingu. Lágmarksskráningartími skal vera sá sami og fyrir hljóðrita og skal vera tengdur hljóð upptökum úr stjórnklefa.

4.7.1.4.1 Í öllum þyrlum, þar sem notuð eru fjarskipti um gagnatengingu og þar sem krafa er um hljóðrita, skal skrá í flugrita öll fjarskipti um gagnatengingu. Lágmarksskráningartími skal vera sá sami og fyrir hljóðrita og

4.7.1.4.2 Nægilegar upplýsingar skulu skráðar til að hægt sé að skilja merkingu fjarskipta um gagnatengingu og, ef unnt er, á hvaða tíma skeytið birtist áhöfn eða hvenær hún sendi það. 4.7.1.5 Allar þýrlur með skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 2.730 kg, sem krafist er að búnar séu ferðarita og/eða hljóðrita, geta að öðrum kosti verið búnar sambyggðum flugrita (ferðarita/hljóðrita). 4.7.2 Ferðaritar – tímalengd.

Ferðaritar af tegund IV og V skulu a.m.k. geta geymt upplýsingar sem þeir skráðu síðustu tíu klukkutímana sem þeir voru í gangi.

4.7.3 Ferðaritar – þýrlur með lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 1. janúar 1989 eða síðar. 4.7.3.1 Allar þýrlur með skráðan hámarksflugtaksmassa, sem er yfir 7.000 kg, skulu búnar ferðarita af tegund IV.

4.7.3.2 Allar þýrlur með skráðan hámarksflugtaksmassa, sem er yfir 2.730 kg og mest 7.000 kg skulu búnar ferðarita af tegund V.

4.7.4 Ferðaritar – allar þýrlur með einstakt lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn eftir 1. janúar 2005, með skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 3.175 kg, skulu búnar ferðarita af tegund IVA, sem getur skráð í a.m.k. 10 klukkutíma samfleytt.

4.7.5 Hljóðritar – í einstökum þýrlum með lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn 1. janúar 1987 eða síðar.

4.7.5.1 Allar þýrlur með skráðan hámarksflugtaksmassa, sem er yfir 7.000 kg, skulu búnar hljóðrita en markmiðið með honum er að hljóðrita öll hljóð í stjórnklefa á fartíma. Að því er varðar þýrlur, sem ekki eru búnar ferðarita, skal a.m.k. skrá hraða aðalþyrils á eina af rásum hljóðritans. 4.7.5.2 Allar þýrlur með skráðan hámarksflugtaksmassa, sem er yfir 3.175 kg og mest 7.000 kg, skulu búnar hljóðrita en markmiðið með honum er að hljóðrita öll hljóð í stjórnklefa á fartíma. Að því er varðar þýrlur, sem ekki eru búnar ferðarita, skal a.m.k. skrá hraða aðalþyrils á eina af rásum hljóðritans.

4.7.6 Hljóðritar – tímalengd.

4.7.6.1 Hljóðriti skal geta geymt upplýsingar sem hann skráði a.m.k. síðustu 30 mínúturnar sem hann var í gangi.

4.7.6.2 Hljóðritar í einstökum þýrlum með lofthæfivottorð sem gefið var út í fyrsta sinn eftir 1. janúar 2003, skulu geta geymt upplýsingar sem þeir skráðu a.m.k. síðustu 2 klukkutímana sem þeir voru í gangi.

4.7.7 Flugritar – smíði og ísetning.

Flugritar skulu smíðaðir, staðsettir og settir í þannig að upptökurnar séu verndaðar eftir því sem kostur er til að hægt sé að varðveita, endurheimta og umrita upplýsingar sem skráðar eru. 4.7.8 Flugritar – starfræksla.

4.7.8.1 Ekki skal slökkva á flugritum á fartíma.

4.7.8.2 Til að varðveita upptökur flugrita skulu þeir gerðir óvirkir að loknum fartíma eftir slys eða flugatvik. Flugritarnir skulu ekki gerðir virkir aftur fyrr en búið er að ganga frá þeim í samræmi við viðauka 13 við Chicago-samninginn.

4.7.8.3 Ef slys eða flugatvik á sér stað varðandi starfrækslu þýrlu skal rekstraraðili hennar tryggja, eftir því sem mögulegt er, að allar flugritaskrár, sem varða slysið eða flugatvikið og, ef nauðsynlegt er, tilheyrandi flugritar séu varðveittir og geymdir í öruggri vörslu þar til búið er að ganga frá þeim í samræmi við reglugerð um tilkynningarskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og atvika og viðauka 13 við Chicago-samninginn.

4.8 Neyðarsendir.

a) Þýrlur, sem hafa skráðan hámarksfjölda í sætafyrirkomulagi fyrir sex eða fleiri, skulu búnar:

1) sjálfvirkum neyðarsendi, og

2) einum neyðarsendi fyrir þá sem komast af (ELT(S)) í björgunarbát eða björgunarvesti, þegar þýrlunni er flogið í fjarlægð frá landi en sem svarar meira en þriggja mínútna flugi á eðlilegum farflugshraða.

b) Þýrlur, sem hafa skráðan hámarksfjölda í sætafyrirkomulagi fyrir sex eða færri skulu búnar neyðarsendi fyrir þá sem komast af (ELT(S)) eða neyðarsendi fyrir einstaklinga (PLB) sem flugverji eða farþegi ber.

c) Neyðarsendar af hvaða gerð sem er og neyðarsendar fyrir einstaklinga (PLB) skulu geta sent út samtímis á 121,5 MHz og 406 MHz tíðni.

4.9 Ratsjársvari fyrir kögunarsvarratsjá sem gefur upp málþrýstingshæð. 4.9.1 Allar þýrlur sem starfræktar eru í blindflugi eða í tilgreindum loftrýmum af flugmála yfirvöldum skulu búnar ratsjársvara sem gefur upp málþrýstingshæð og virkar í samræmi við við eigandi ákvæði IV. bindis viðauka 10 við Chicago-samninginn. Í sérstökum tilfellum geta flug stjórnardeildir veitt undanþágur sem bundnar eru við tiltekin flug.

4.10 Hljóðnemar.

Allir flugliðar, sem krafist er að séu á vakt í stjórnklefa, skulu eiga samskipti með hljóðnemum sem eru áfastir heyrnartólum eða barkahljóðnemum.

5. Fjarskipta- og leiðsögutæki þyrlna.

5.1 Fjarskiptatæki.

5.1.1 Þyrlna, sem áætlað er að fljúga samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu, skal búin fjarskipta tækjum. Með slíkum tækjum skal vera unnt að halda uppi fjarskiptum á þeim tíðnum sem skil greindar hafa verið fyrir slík fjarskipti.

5.1.2 Þegar þörf er á fleiri en einu fjarskiptatæki til þess að uppfylla ákvæði greinar 5.1.1 skal sérhvert þeirra vera óháð hinu eða hinum þannig að bilun eins þeirra valdi ekki bilun annars. 5.1.3 Þyrlna, sem áætlað er að fljúga samkvæmt sjónflugsreglum skal, nema undanþága hafi fengist frá Flugmálastjórn Íslands, búin fjarskiptatækjum svo að unnt sé að halda uppi fjarskiptum, hvenær sem er á flugi, á þeim tíðnum sem skilgreindar hafa verið fyrir slík fjarskipti og mælt er fyrir um í Flugmálahandbók Íslands

5.1.4 Þyrlna, sem áætlað er að fljúga í flugi skv. greinum 4.3 eða 4.4, skal, nema undanþága hafi fengist frá Flugmálastjórn Íslands, búin fjarskiptatækjum svo að unnt sé að halda uppi fjarskiptum, hvenær sem er á flugi, á þeim tíðnum sem skilgreindar hafa verið fyrir slík fjarskipti. 5.1.5 Fjarskiptatækin, sem krafist er skv. greinum 5.1.1 til 5.1.4, skal vera hægt að nota í fjarskiptum á neyðartíðni flugsins, 121,5 MHz.

5.1.6 Fyrir flug í tilgreindu loftrými eða á flugleiðum þar sem krafa er um sérstaka afkastagetu í fjarskiptum (RCP) skal þyrlna búin, auk þess sem tilgreint er í greinum 5.1.1 til 5.1.5: a) fjarskiptatækjum sem uppfylla tilgreind skilyrði um afkastagetu í fjarskiptum (RCP) og b) hafa heimild Flugmálastjórnar Íslands til flugs í viðkomandi loftrými eða flugleið.

5.2 Leiðsögutæki.

5.2.1 Þyrlna skal búin leiðsögutækjum svo að unnt sé að fljúga:

- a) í samræmi við flugáætlun og
- b) í samræmi við kröfur flugumferðarþjónustu nema unnt sé að fljúga rétta leið í samræmi við sjónflugsreglur með viðmiðun við kennileiti á jörðu niðri a.m.k. sérhverja 110 km (60 sjómíllur) ef slíkt hefur ekki verið bannað af Flugmálastjórn Íslands.

5.2.2 Fyrir flug í tilteknum hlutum loftrýmis eða á flugleiðum, þar sem mælt hefur verið fyrir um tilgreinda nákvæmni í flugleiðsögu (Required Navigational Performance (RNP) eða flugleiðsaga með vöktun og viðvörunarkerfi um borð), skal þyrlna, auk krafna sem tilgreindar eru í grein 5.2.1:

- a) vera búin leiðsögutækjum, sem gera henni kleift að fljúga í samræmi við fyrirmæli um nákvæmni í flugleiðsögu (RNP), og
- b) hafa leyfi Flugmálastjórnar Íslands til flugs í viðkomandi loftrými eða flugleið.

5.2.3 Þyrlna skal vera nægjanlega búin leiðsögutækjum til að tryggja að ef eitt leiðsögutæki bilar á hvaða stigi flugsins sem er, þá sé hægt að fljúga í samræmi við grein 5.2.1 og, þar sem það á við, grein 5.2.2, með þeim leiðsögutækjum sem eru í lagi.

5.2.4 Í flugi, þar sem áætlað er að lenda við blindflugsskilyrði, skal þyrlna vera búin leiðsögutækjum sem geta tekið á móti leiðarmerkjum sem veita leiðsögu til staðar þaðan sem hægt er að lenda úr sjónaðflugi. Þessi tæki skulu geta veitt slíka leiðsögu fyrir hvern þyrluvöll, sem áætlað er að lenda á við blindflugsskilyrði, og fyrir alla tilgreinda varabþyrluvelli.

5.2.5 Íslenskar þyrnlur, sem áætlað er að fljúga samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu til utan 28 km (15 sjómíllur) frá lýstum flugvelli í íslenskri lofthelgi, skulu búnar a.m.k. tveimur radióáttavitum eða einum radióáttavita og einu fjölstefnuviðtæki, svo og viðtæki fyrir markvita eða fjarlægðarmæli.

6. Viðhald – þyrnlur.

6.2 Ábyrgð á viðhaldi.

1. Rekstraraðili þyrllu ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi hennar og skal tryggja að ekkert flug fari fram nema:

- a) þyrllu sé haldið við í lofthæfu ástandi,
- b) öll rekstrartæki og neyðarbúnaður séu rétt ísett og nothæf,
- c) lofthæfivottorð eða heimild til starfrækslu þyrllu sé áfram í gildi og
- d) viðhald á loftfarinu sé í samræmi við viðhaldsáætlun sem tilgreind er í grein 6.4.

2. Þegar þyrlna er leigð flyst ábyrgð eigandans til leigutakans sem þá verður rekstraraðili hennar ef:

- a) leigutakinn er tilgreindur á skrásetningarskjalinu eða

b) það er tekið fram í leigusamningnum.

3. Sérhver aðili eða fyrirtæki, sem annast viðhald, ber ábyrgð á þeim verkefnum sem eru leyst af hendi.

4. Flugstjóri þyrli ber ábyrgð á að fyrirflugsskoðun sé framkvæmd á fullnægjandi hátt. Flugmaður eða annar aðili með tilskilin starfsréttindi skal annast skoðunina.

6.3 Verkefni í tengslum við áframhaldandi lofthæfi.

Tryggja skal áframhaldandi lofthæfi þyrli og að rekstrartæki og neyðarbúnaður séu nothæf með því að:

a) láta fara fram fyrirflugsskoðun,

b) lagfæra samkvæmt viðhaldsgögnum, hvers kyns bilanir og skemmdir sem hafa áhrif á öryggi í starfrækslu. Fyrir allar stórar þyrllur skal hafa hliðsjón af listanum yfir lágmarksbúnað og listanum yfir leyfð frávik í ytri búnaði loftfars fyrir flug, ef við á, fyrir viðkomandi tegund þyrli.

c) láta framkvæma allt viðhald í samræmi við viðhaldsáætlun þyrli samkvæmt grein 6.4,

d) hlíta, eftir því sem við á:

i) lofthæfifyrirmælum,

ii) rekstrarfyrirmælum sem hafa áhrif á áframhaldandi lofthæfi,

iii) kröfum sem Flugöryggisstofnun Evrópu setur um áframhaldandi lofthæfi, iv) ráðstöfunum, sem Flugmálastjórn Íslands hefur gefið fyrirmæli um, til að bregðast tafarlaust við öryggisvanda,

e) láta fara fram reynsluflug vegna viðhalds þegar þörf krefur.

6.4 Viðhaldsáætlun.

a) Skipuleggja skal viðhald þyrli í samræmi við viðhaldsáætlun hennar.

b) Viðhaldsáætlunin og síðari breytingar á henni skulu hljóta samþykki Samgöngustofu, nema skilyrði d) liðar séu uppfyllt.

c) Viðhaldsáætlun þyrli skal uppfylla kröfur um viðhaldsáætlun sem á við þá tilteknu þyrli, eins og kveðið er á um í Evrópureglugerð um viðvarandi lofthæfi loftfara og flugtæknilegra framleiðsluvara, hluta og búnaðar og um samþykki fyrir viðhaldsstöðvum og starfsfólki á þessu sviði, ásamt síðari breytingum.

d) Að því er varðar mjög léttar þyrilvængjur (e. Very Light Rotorcraft) með hámarksflugtaksmassa (MTOM) sem er 600 kg eða minni og flokkast ekki sem flókið loftfar sbr. reglugerð (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, er heimilt að útbúa viðhaldsáætlun með undirritaðri yfirlýsingu. Með slíkri yfirlýsingu lýsir eigandinn því yfir að um sé að ræða viðhaldsáætlun fyrir tiltekna skrásetningu þyrli og að hann beri fulla ábyrgð á innihaldi áætlunarinnar, einkum hvers konar frávikum sem innleidd eru með hliðsjón af tilmælum handhafa samþykkis fyrir hönnun viðgerðar. Skal viðhaldsáætlunin uppfylla kröfur um viðhaldsáætlun sem á við þá tilteknu þyrli, eins og kveðið er á um í Evrópureglugerð um viðvarandi lofthæfi loftfara og flugtæknilegra framleiðsluvara, hluta og búnaðar og um samþykki fyrir viðhaldsstöðvum og starfsfólki á þessu sviði, ásamt síðari breytingum. Samgöngustofa skal útfæra sniðmát til þess að uppfylla þetta ákvæði.

e) Umráðandi þyrli skal endurskoða viðhaldsáætlun árlega hið minnsta.

6.5 Lofthæfifyrirmæli.

Framkvæma skal öll viðeigandi lofthæfifyrirmæli í samræmi við kröfur í lofthæfifyrirmælunum nema Flugöryggisstofnun Evrópu eða Flugmálastjórn Íslands, eftir því sem við á, tilgreini annað.

6.6 Gögn í tengslum við breytingar og viðgerðir.

Við mat á skemmdum og við breytingar og viðgerðir skal styðjast við gögn sem samþykkt hafa verið fyrir hlutaðeigandi tegund þyrli og/eða samkvæmt almennt viðurkenndum aðferðum flugiðnaðarins.

Samgöngustofa sker úr í vafaatriðum.

6.7 Skráakerfi fyrir áframhaldandi lofthæfi þyrlna.

a) Að loknu viðhaldi skal færa tilheyrandi viðhaldsvottorð samkvæmt grein 6.12 inn í skrár þyrli um áframhaldandi lofthæfi.

b) Skrár þyrli yfir áframhaldandi lofthæfi eru, eftir því sem við á, viðhaldsskrá þyrli, skrá eða skrár yfir hreyfítíma eða spjaldskrár yfir notkunartíma hreyfilhluta, skrá eða skrár yfir notkunartíma loftskráfu og spjaldskrár fyrir alla íhluti með tiltekinn endingartíma c) Færa skal tegund og skráningarmerki þyrli og dagsetningu inn í viðhaldsskrá hennar ásamt heildarflugtíma og/eða notkunarskiptum í flugi og/eða landingum, eftir því sem við á. d) Í skrá þyrli yfir áframhaldandi lofthæfi skal vera:

1. gildandi staða lofthæfifyrirmæla og ráðstafana, sem Flugmálastjórn Íslands hefur gefið fyrirmæli um, til að bregðast tafarlaust við öryggisvanda,

2. gildandi staða breytinga og viðgerða,
3. gildandi staða samræmis við viðhaldsáætlun,
4. gildandi staða íhluta með tiltekinn endingartíma,
5. gildandi massa- og jafnvægissskýrsla og
6. gildandi skrá yfir frestað viðhald.

e) Auk opinbers viðhaldsvottorðs, skal færa eftirfarandi upplýsingar, sem eiga við um alla ísetta íhluti (hreyfil, loftskrúfu, hreyfilhluta eða íhlut með tiltekinn endingartíma), inn í viðeigandi viðhaldsskrár hreyfils eða loftskrúfu eða í spjaldskrá hreyfilhluta eða íhluta með tiltekinn endingartíma:

1. auðkenni íhlutar,
 2. tegund, raðnúmer og skráningarmerki þýrlunnar, hreyfilsins, loftskrúfunnar, hreyfilhlutans, eða íhlutarins með tiltekinn endingartíma sem tiltekinn íhlutur sem settur er í hefur, ásamt tilvísun í ísetningu og úrtöku íhlutarins
 3. dagsetning ásamt uppsöfnuðum heildarflugtíma og/eða notkunarskiptum í flugi og/eða lendingum og/eða almanaksdögum tiltekins íhlutar, eftir því sem við á, og
 4. gildandi upplýsingar samkvæmt d-lið sem eiga við um íhlutinn.
- f) Aðili eða fyrirtæki, sem ber ábyrgð á stjórn verkefna í tengslum við áframhaldandi lofthæfi, skal hafa eftirlit með skránum sem tilgreindar eru í þessum lið og láta Flugmálastjórn Íslands þær í té að beiðni stofnunarinnar.

g) Allar færslur í skrá þýrlu yfir áframhaldandi lofthæfi skulu vera skýrar og nákvæmar. Þegar nauðsynlegt er að leiðrétta færslu skal leiðréttingin gerð á þann hátt að upprunalega færslan komi skýrt fram.

h) Rekstraraðili þýrlu skal sjá um að komið sé upp kerfi þar sem eftirfarandi er skráð og geymt svo lengi sem hér segir:

1. allar sundurliðaðar viðhaldsskrár yfir loftfarið og íhluti með tiltekinn endingartíma sem settir eru í það, þar til nýjar upplýsingar, sem eru sambærilegar að því er varðar umfang og nákvæmni, hafa komið í stað upplýsinganna sem þar er að finna en eigi skemur en í 36 mánuði eftir að viðhaldsvottorð hefur verið gefið út fyrir loftfarið eða íhlutinn og
2. heildartími notkunar loftfarsins og allra íhluta með tiltekinn endingartíma (klukkustundir, almanaksdagar, notkunarskipti og lendingar), í a.m.k. 12 mánuði eftir að loftfarið eða íhluturinn er endanlega tekinn úr umferð og
3. notkunartími (klukkustundir, almanaksdagar, notkunarskipti og lendingar) eftir því sem við á, frá síðasta reglubundna viðhaldi íhlutar með tiltekinn endingartíma, a.m.k. þar til farið hefur fram nýtt, áttað viðhald á íhlutnum, jafn umfangsmikið og nákvæmt og hið fyrra og
4. gildandi staða samræmis við viðhaldsáætlun þannig að staðfesting fáið á því að samþykkt viðhaldsáætlun loftfara hafi verið framfylgt, a.m.k. þar til farið hefur fram nýtt reglubundið viðhald á loftfarinu eða íhlutnum, jafn umfangsmikið og nákvæmt og hið fyrra og
5. gildandi staða lofthæfifyrirmæla er varða loftfarið og íhlutina, í a.m.k. 12 mánuði eftir að loftfarið eða íhluturinn er endanlega tekinn úr umferð og
6. ítarleg lýsing á nýjustu breytingum og viðgerðum sem hafa farið fram á loftfari, hreyflum, loftskrúfum og öllum öðrum íhlutum sem eru nauðsynlegir vegna flugöryggis, í a.m.k. 12 mánuði eftir að þeir eru endanlega teknir úr umferð.

6.8 Afhending skráar þýrlu yfir áframhaldandi lofthæfi.

a) Rekstraraðili skal sjá til þess að þegar þýrla er endanlega færð frá einum rekstraraðila til annars séu einnig afhentar skrár samkvæmt grein 6.7 yfir áframhaldandi lofthæfi.

6.9 Viðhaldsgögn.

a) Aðili eða fyrirtæki, sem annast viðhald á þýrlu, skal hafa aðgang að og nota einungis viðeigandi, gildandi viðhaldsgögn við framkvæmd viðhalds, þ.m.t. breytingar og viðgerðir. b) Í þessum kafla er merking hugtaksins „viðeigandi viðhaldsgögn“:

1. viðeigandi kröfur, verklagsreglur, staðall eða upplýsingar sem Flugmálastjórn Íslands gefur út,
2. viðeigandi lofthæfifyrirmæli, og
3. viðeigandi leiðbeiningar um áframhaldandi lofthæfi sem handhafar tegundarvottorða og viðbótartegundarvottorða gefa út.

c) Aðili eða fyrirtæki, sem annast viðhald á þýrlu skal sjá til þess að öll viðeigandi viðhalds gögn séu í gildi og ávallt tiltæk þegar þeirra er þörf.

6.10 Framkvæmd viðhalds.

a) Aðilar eða fyrirtæki með tilskilin réttindi skulu framkvæma allt viðhald samkvæmt þeim aðferðum, tækni, stöðlum og leiðbeiningum sem eru tilgreind í viðhaldsgögnum sem tilgreind eru í grein 6.9.

Enn fremur skal fara fram sérstök skoðun að loknum öllum viðhaldsverkefnum sem tengjast flugöryggi nema annað sé tekið fram eða samþykkt af Samgöngustofu.

b) Framkvæma skal allt viðhald með verkfærum, búnaði og efnum sem tilgreind eru í viðhaldsgögnum. Ef þörf krefur skal prófa og kvarða verkfæri og búnað til samræmis við opinberlega viðurkenndan staðal.

c) Svæði, þar sem viðhald fer fram, skal vera vel skipulagt og laust við óhreinindi og mengun.

d) Eftir að viðhaldi lýkur skal fara fram almennt eftirlit til að tryggja að þyrlla eða íhlutur sé laus við öll verkfæri, búnað og alla aðra framandi hluti eða efni og að öll lok af aðgangs lúgum, sem tekin voru burt, hafi verið fest á aftur.

e) Ef um er að ræða slæmt veður eða langvarandi viðhald skal nota viðeigandi aðstöðu

f) Framkvæma skal allt viðhald innan takmarkana sem varða umhverfið og eru tilgreindar í viðhaldsgögnunum í grein 6.9.

6.11 Bilun í þyrllu.

a) Allar bilanir í þyrllu, sem stofna flugöryggi í hættu, skulu lagfærðar fyrir frekara flug.

b) Einungis viðurkenndir viðhaldsvottar geta ákvarðað, á grundvelli viðhaldsgagna samkvæmt grein 6.9, hvort bilun í loftfari stofni flugöryggi í hættu og þar með ákvarðað hvaða lagfæringar skuli gera fyrir frekara flug og hvenær og hvaða lagfæringum megi slá á frest. Þó gildir þetta ekki þegar:

1) flugmaðurinn notar listann yfir lágmarksbúnað sem Samgöngustofa hefur gefið fyrirmæli um eða

2) Samgöngustofa skilgreinir bilanir í loftfarinu sem þolanlegar.

c) Lagfæra skal allar bilanir í loftfari, sem stofna ekki flugöryggi í hættu, eins fljótt og gerlegt er eftir að bilunarinnar í loftfarinu verður fyrst vart og innan þeirra tímamarka sem tilgreind eru í viðhaldsgögnunum.

d) Allar bilanir, sem eru ekki lagfærðar fyrir flug, skal skrá í viðhaldsskrár loftfars samkvæmt grein 6.7 eða tækniflugbók eftir því sem við á.

6.12 Viðhaldsvottorð.

a) Gefa skal út viðhaldsvottorð í samræmi við þennan kafla, að undanskildum viðhalds vottorðum þyrlna sem fyrirtæki skv. 145. hluta eða M-hluta, F-kafla, gefur út. b) Viðhaldsvottorð skal gefið út í lok viðhalds áður en fyrirhugað flug fer fram. Þegar gengið hefur verið úr skugga um að allt nauðsynlegt viðhald hafi verið framkvæmt á réttan hátt skulu eftirfarandi aðilar gefa út viðhaldsvottorð:

1. Flugvéltæknir eða

2. flugmaður sem einnig er eigandi þyrllu samkvæmt grein 6.13.

c) Þegar viðhaldsvottorð er gefið út skv. 1. tl. b-liðar er viðhaldsvotti heimilt að njóta aðstoðar eins eða fleiri einstaklinga sem eru undir beinu og stöðugu eftirliti hans við framkvæmd viðhaldsverkefna.

d) Í viðhaldsvottorði skulu koma fram grundvallaratriði í því viðhaldi sem fram fór með nákvæmri tilvísun í gögn samkvæmt grein 6.9, hvenær því var lokið ásamt nafni og skírteinis númeri þess sem gefur út vottorðið.

e) Ekki skal gefa út viðhaldsvottorð ef vitað er um frávík frá stöðlum sem stofnar flugöryggi í hættu.

6.13 Heimild flugmanns sem er eigandi tiltekinnar þyrllu.

a) Flugmaður sem er eigandi þyrllu, er sá sem á, einn eða með öðrum, þyrlluna sem viðhald fer fram á og er handhafi flugmannsskírteinis með viðeigandi tegundar- eða flokksáritun. b) Að því er varðar þyrllur, sem eru einfaldar að hönnun með hámarksflugtaksmassa sem er minni en 2.730 kg og notaðar eru til einkaflugs er flugmanni, sem er eigandi tiltekinnar þyrllu, heimilt að gefa út viðhaldsvottorð fyrir þyrlluna að loknu takmörkuðu viðhaldi flugmannsins eins og tilgreint er í grein 6.14.

c) Skilgreina skal takmarkað viðhald flugmanns, sem er eigandi tiltekinnar þyrllu, í viðhalds áætlun þyrllunnar samkvæmt grein 6.4

d) Gefa skal út viðhaldsvottorð samkvæmt grein 6.12 og færa inn í viðhaldsskrár þyrllu.

6.14 Takmarkað viðhald af hálfu flugmanns, sem er eigandi tiltekinnar þyrllu. Auk krafanna, sem mælt er fyrir um í M-hluta, skal uppfylla eftirfarandi grundvallarreglur áður en viðhaldsverkefni er framkvæmt samkvæmt skilmálum um viðhald af hálfu flugmannsins sem er eigandi tiltekinnar þyrllu og framvegis nefndur eigandi í eftirfarandi greinum: 1. Hæfni og ábyrgð:

a) Eigandi ber alltaf ábyrgð á hvers kyns viðhaldi sem hann framkvæmir.

b) Áður en eigandi framkvæmir viðhaldsverkefni flugmanns, skal hann fullvissa sig um að hann sé hæfur til þess. Það er á ábyrgð eiganda, að kynna sér sjálfur staðlað verklag við viðhald á þyrilu sinni og viðhaldsáætlun hennar. Ef eigandi er ekki hæfur til að sinna verkefninu sem á að framkvæma, getur hann ekki gefið út viðhaldsvottorð.

c) Eigandi, eða fyrirtækið sem hann hefur samið við að annast stjórnun á áframhaldandi lofthæfi sem um getur í, G-kafla A-þáttar í M-hluta, ber ábyrgð á að tilgreina verkefni eiganda, í samræmi við grundvallarreglur í viðhaldsáætlun og að tryggja að upplýsingar þar um séu uppfærðar tímanlega.

d) Samþykki á viðhaldsáætluninni verður að fara fram í samræmi við grein 6.4. 2. Verkefni.

Eiganda er heimilt að framkvæma einfaldar sjónrænar skoðanir eða aðgerðir til að athuga almennt ástand og augljósar skemmdir og hvort flugskrokkur, hreyflar, kerfi og íhlutir starfi með eðlilegum hætti.

Eigandi skal ekki framkvæma viðhaldsverkefni ef verkefnið:

a) er mikilvægt að því er varðar öryggi og hefur veruleg áhrif á lofthæfi þyrilu ef það er framkvæmt á rangan hátt, eða er viðhaldsverkefni sem tengist flugöryggi skv. grein 6.10 og/eða

b) krefst þess að mikilvægir íhlutir eða samstæður séu fjarlægð og/eða

c) fer fram í samræmi við lofthæfifyrirmæli (AD) eða lið um lofthæfitakmarkanir (ALI), nema það sé sérstaklega leyft í lofthæfifyrirmælum (AD) eða lið um lofthæfitakmarkanir (ALI) og/eða

d) krefst þess að notuð séu sérstök verkfæri, kvörðuð verkfæri (nema skriflyklar með átaksmæli og verkfæri til kreistitenginga) og/eða

e) krefst notkunar prófunarbúnaðar eða sérstakra prófana (t.d. prófun án eyðileggingar (NDT), kerfisprófanir eða athuganir á starfrækslu rafeindabúnaðar fyrir þyrilu) og/eða f) samanstendur af hvers kyns ófyrirséðum sérskoðunum (t.d. skoðun á þyrilu eftir harka lega lendingu) og/eða

g) hefur áhrif á kerfi sem eru mikilvæg fyrir blindflug og/eða

h) er skráð í viðbæti VII í M-hluta eða er viðhaldsverkefni á íhlut í samræmi við M-hluta.

Leiðbeiningar sem eru ekki eins takmarkandi og eru gefnar út í samræmi við grein 6.4 geta ekki ógilt viðmiðanir sem taldar eru upp í liðum a-h hér að framan.

Öll verkefni, sem lýst er í flughandbók þyrilu og miða að undirbúningi fyrir flug (dæmi: samsetning á vængjum sviffluglu eða verkefni á undirbúningsstigi flugs), teljast verkefni flugmanns og teljast ekki viðhaldsverkefni eiganda og því er viðhaldsvottorðs ekki krafist.

3. Framkvæmd viðhaldsverkefna flugmanns, sem er eigandi tiltekinnar þyrilu. Viðhaldsgögn skulu, eins og tilgreint er í grein 6.9, alltaf vera tiltæk meðan viðhald flug manns, sem er eigandi tiltekinnar þyrilu, fer fram og skal farið eftir þeim. Upplýsingar um gögn sem stuðst er við þegar viðhald flugmanns fer fram skal vera að finna í viðhalds vottorði í samræmi við d-lið í grein 6.12.

Eigi síðar en 30 dögum eftir að flugmaður, sem er eigandi tiltekinnar þyrilu, lýkur við viðhaldsverkefni í samræmi við þessa grein verður hann að tilkynna samþykktu fyrirtæki, sem annast stjórnun á áframhaldandi lofthæfi og ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi þyrilunnar (ef við á) um það.

7. Flugáhöfn þyrilu.

7.1 Menntun og hæfi.

Flugstjóri skal tryggja að skírteini hvers flugliða hafi verið gefið út eða fullgilt af skráningarríki þyrilu, sé með réttum áritunum og í gildi, og vera fullviss um að viðkomandi flugliðar hafi haldið við hæfni sinni.

7.2 Samsetning flugáhafnar.

Samsetning flugáhafnar og fjöldi flugliða skal vera í samræmi við flughandbók þyrilu eða önnur sambærileg skjöl tengd lofthæfivottorði þyrilu.

Flugstjóri í millilandaflugi til og frá Íslandi skal hafa gilda blindflugsáritun

8. Flugvernd – flugverndareftirlit.

Ekki skal leggja þyrilum í almannaflogi á flugvöllum í næsta nágrenni við loftför sem eru notuð í flutningaflugi til að komast hjá því að brjóta gegn flugverndarráðstöfunum skv. reglugerð um flugvernd, sem eru gerðar vegna þeirra og vegna farangurs, farms og pósts sem flytja á um borð. Framkvæmd á aðskilnaði skimaðra farþega loftfara í flutningaflugi frá þeim sem fljúga með loftfari í almannaflogi skal gerð á grundvelli eftirfarandi viðmiðana:

a) á stórum flugvöllum skal tryggja að hindranir og/eða flugverndareftirlit komi í veg fyrir að þeir sem koma eða fara með loftfari í almannaflogi blandist farþegum sem þegar hafa farið í gegnum vopnaleyti,

b) ef mögulegt er skulu þeir sem koma og fara með loftfari í almannaflogi fara um sérstaka flugstöð fyrir almannaflog og, þegar farið er um borð eða frá borði á flughlaði, skal þeim annaðhvort haldið frá farþegum sem hafa farið í gegnum vopnaleytið eða þeir fluttir í sérstakri hópþefreið eða þefreið eða vera undir stöðugu eftirliti, og

c) ef sérstök flugstöð er ekki fyrir hendi skulu þeir sem fljúga í almannaflogi: i) fara í gegnum sérstakan hluta flugstöðvarbyggingarinnar og fá fylgd eða vera fluttir með hópþefreið eða þefreið til og frá loftfarinu,

ii) fara í vopnaleyti áður en þeir fara inn á haftasvæði ef óhjákvæmilegt er að þeir fari um haftasvæði flugstöðvarinnar og flugvallarins, eða

iii) fara í annars konar flugverndareftirlit sem hefur sömu áhrif, allt eftir aðstæðum á hverjum stað.

9. Fangaflog í almannaflogi.

Í flugi til eða frá ríki sem ekki tekur þátt í Schengen-samstarfinu skal flugstjóri þyrli í almannaflogi greina frá því í flugáætlun fyrir flug til eða frá Íslandi eða um íslenska lofthelgi, ef um borð er einstaklingur sem er handtekinn, afhentur til fangavistar, sætir gæsluvarðhaldi eða er í annars konar haldi.

II. VIÐAUKI

Fylgiskjöl.

Fylgiskjal A. Afkastageta þyrlna og takmarkanir á starfrækslu.

Viðbót við 3. kafla II. þáttar og 3. kafla III. þáttar í III. hluta viðauka 6 við Chicago-samninginn.

Markmið og gildissvið.

Í þessu fylgiskjali er viðbótarefni við 3. kafla II. og III. þáttar í III. hluta viðauka 6 við Chicago samninginn.

1. Skilgreiningar.

A-flokkur. Að því er varðar þyrllur er átt við fjölhreyflaþyrllur, hannaðar með hreyflum og kerfum sem hægt er að einangra eins og tilgreint er í IV. hluta B í viðauka 8 við Chicago-samninginn, og unnt er að starfrækja með því að nota flugtaks- og landingargögn, sem eiga við þegar markhreyfill verður óvirkur og tryggir að þar til ætlað yfirborðssvæði og afkastageta séu fullnægjandi til að halda áfram öruggu flugi eða til að hætta við flugtak á öruggan hátt.

B-flokkur. Að því er varðar þyrllur er átt við einshreyfils þyrllur eða fjölhreyflaþyrllur, sem uppfylla ekki kröfur A-flokks. Þyrllur í B-flokki hafa ekki trygga getu til að halda áfram öruggu flugi þegar hreyfilbilun verður og gert er ráð fyrir nauðlendingu.

2. Almennt.

2.1 Þyrllur, sem eru starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 1 og 2, skulu vottaðar í A-flokk.

2.2 Þyrllur, sem eru starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 3, skulu annaðhvort vottaðar í A- eða B flokki (eða jafngildi þeirra).

2.3 Eftirfarandi gildir nema Flugmálastjórn Íslands heimili frávik:

2.3.1 Flugtak eða landing á þyrlluvelli í ótryggu umhverfi, á þéttbýlu svæði, skal aðeins fara fram samkvæmt afkastagetuflokki 1.

2.3.2 Flug samkvæmt afkastagetuflokki 2 skal einungis fara fram þar sem aðstaða er til öruggar nauðlendingar við flugtak og landingu.

2.3.3 Flug samkvæmt afkastagetuflokki 3 skal einungis fara fram í tryggu umhverfi.

2.4 Til að heimila frávik frá greinum 2.3.1, 2.3.2 og 2.3.3 skal Flugmálastjórn Íslands framkvæma áhættumat þar sem tekið er tillit til þátta eins og:

- a) um hvers konar starfrækslu er að ræða og við hvaða aðstæður er flogið,
- b) svæðis/landslags sem flogið er yfir,
- c) líkinda á bilun í markhreyfli og afleiðingar af þess háttar atburði,
- d) verklagsreglna við að viðhalda áreiðanleika hreyfilsins (hreyflanna),
- e) verklagsreglna við þjálfun og starfrækslu til að draga úr afleiðingum af bilun í markhreyfli og
- f) uppsetningar og notkunar kerfis til að hafa eftirlit með notkun.

Dæmi.

Tilgangur og gildissvið.

Í eftirfarandi dæmi eru magnforskriftir til að skýra þá afkastagetu sem stefnt er að með ákvæðum 3. kafla II. þáttar í III. hluta viðauka 6 við Chicago-samninginn. Heimilt er að nota þetta dæmi sem grundvöll undir eigin afkastakóða en það getur innleitt frávik, að því tilskildu að þess háttar frávik uppfylli öryggismarkmið 3. kafla.

Skammstafanir sem eiga sérstaklega við um starfrækslu þyrlna.

Skammstafanir:

D Hámarksstærð þyrlnu (D)

DPBL Skilgreind öryggismörk fyrir landingu (DPBL)

DPATO Skilgreind öryggismörk eftir flugtak (DPATO)

DR Flogin vegalengd (þyrlna) (DR)

FATO Lokaaðflugs- og flugtakssvæði (FATO)

HFM Flughandbók þyrlnu (HFM)

LDP Ákvörðunarstaða í landingu (LDP)

LDAH Tiltæk landingarvegalengd (þyrlna) (LDAH)

LDRH Tilskilin landingarvegalengd (þyrlna) (LDRH)

R Rádíus þyrils þyrlnu (R)

RTODR Tilskilin stöðvunarvegalengd þegar hætt er við flugtak (þyrlna) (RTODR) TDP Ákvörðunarstaða í flugtaki (TDP)

TLOF Snerti- og flugtakssvæði (TLOF)

TODAH Tiltæk flugtaksvegalengd (þyrlna) (TODAH)

TODRH Tilskilin flugtaksvegalengd (þyrlna) (TODRH)

VTOS Öryggishraði í flugtaki fyrir þýrlur sem eru vottaðar í A-flokki.

1. Skilgreiningar.

1.1 Á aðeins við um flug samkvæmt afkastagetuflokki 1:

Tilskilin landingarvegalengd (*Landing distance required (LDRH)*): Lárétt landingarvegalengd, mæld frá stöðu sem er 15 m (50 fet) yfir yfirborði landingarstaðar sem þarf til að lenda og þar til náð er algerri stöðvun.

Tilskilin stöðvunarvegalengd þegar hætt er við flugtak (*Rejected take-off distance required (RTODR)*): Tilskilin, lárétt vegalengd frá upphafi flugtaks þar til þýrlna hefur stöðvast að fullu eftir að markhreyfill hefur bilað og hætt hefur verið við flugtak í ákvörðunarstöðu í flugtaki. Tilskilin flugtaksvegalengd (*Take-off distance required (TODRH)*): Tilskilin, lárétt vegalengd frá upphafi flugtaks í stöðu þar sem náð er öryggishraða í flugtaki (VTOS), valinni hæð og jákvæðum klífurhalla eftir að bilun kemur fram í markhreyfli í ákvörðunarstöðu í flugtaki og hinir hreyflarnir virka innan viðurkenndra starfrækslumarka.

1.2 Gildir um starfrækslu í öllum afkastagetuflokkum.

Hámarksstærð þyrlnu (*The maximum dimension of the helicopter (D)*).

Vegalengd (*Distance (DR)*): Lárétt vegalengd sem þýrlna hefur flogið (leggur að baki) að lokinni tiltækri flugtaksvegalengd.

Tiltæk landingarvegalengd (*Landing distance available (LDAH)*): Lengd lokaaðflugs- og flugtaks svæðis ásamt viðbótarsvæðum sem lýst hafa verið tiltæk og hentug fyrir þýrlur til að ljúka við landingu úr tilgreindri hæð.

Rádíus þyrils þyrlnu (*The rotor radius of the helicopter (R)*).

Tiltæk flugtaksvegalengd (*Take-off distance available (TODAH)*): Lengd lokaaðflugs- og flugtaks svæðis að viðbætti lengd hindrunarlauss klífursvæðis sem lýst er tiltækt og heppilegt fyrir þýrlur til að ljúka flugtaki.

Flugtaksflugslóð (*Take-off flight path*): Lóðrétt og lárétt flugslóð þýrlnu með óstarfhæfan mark hreyfil frá tilgreindum punkti í flugtaki upp í 300 m (1.000 feta) hæð yfir yfirborði. Snerti- og flugtakssvæði (*Touchdown and lift-off area (TLOF)*): Svæði sem hefur burðargetu til að geta verið snerti- eða flugtakssvæði þýrlnu.

VTOS (*Take-off safety speed*): Öryggishraði í flugtaki fyrir þýrlur sem eru vottaðar í A-flokki. Vy (*Best rate of climb speed*): Besti klífurhraði.

2. Almenn ákvæði.

2.1 Notkunarvið.

2.1.1 Þýrlur með sætum fyrir fleiri en 19 farþega eða þýrlur sem fljúga til eða frá þýrluvelli í ótryggu umhverfi í þéttbýli, skulu starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 1.

2.1.2 Þýrlur með sætum fyrir 19 farþega eða færri, en fleiri en 9 farþega, skulu starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 1 eða 2 nema þær fljúgi inni í ótryggt umhverfi í þéttbýli eða úr ótryggu umhverfi í þéttbýli en þá skulu þær starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 1. 2.1.3 Þýrlur með sætum fyrir 9 farþega eða færri skulu starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 1, 2 eða 3 nema þær fljúgi inn í ótryggt umhverfi í þéttbýli eða úr ótryggu umhverfi í þéttbýli, en þá skulu þær starfræktar samkvæmt afkastagetuflokki 1.

2.2 Marktækir þættir afkastagetu.

Við ákvörðun á afkastagetu þyrlu skal a.m.k. að taka tillit til eftirfarandi þátta: a) massa þyrlunnar,

b) landhæðar eða málþrýstingshæðar og hitastigs og

c) vinds; fyrir flugtak og landingu, í útreikningum vegna vinds, skal ekki gert ráð fyrir meira en 50 af hundraði tilkynnts, stöðugs mótvindsstuðuls sem er 5 hnútar eða meira. Ef flugtak og landing með meðvindsstuðli eru leyfileg samkvæmt flughandbók skal ekki leyfa lægri til kynntan meðvindsstuðul en 150 af hundraði. Ef unnt er með nákvæmum vindmælingarbúnaði að mæla vindhraða á flugtaks- og landingarstöðum geta gildin verið breytileg.

2.3 Starfræksluskilyrði.

2.3.1 Ef hreyfill sem verður óvirkur í þyrlum sem eru starfræktar samkvæmt afkastaflokki 2 eða 3 á öllum flugstigum, veldur því að nauðlendingar er þörf skal rekstraraðili:

a) skilgreina lágmarksskyggni, með hliðsjón af eiginleikum þyrlu, en það skal ekki vera minna en 800 m fyrir þyrlur sem starfræktar eru samkvæmt afkastagetuflokki 3 og b) fullvissa sig um að yfirborð fyrir neðan fyrirhugaða flugslóð sé þannig að flugmaður geti nauðlent á öruggan hátt.

2.3.2 Flug samkvæmt afkastagetuflokki 3 skal ekki fara fram:

a) þegar yfirborð jarðar sést ekki eða

b) að nóttu til eða

c) þegar skýjaþekja er lægri en 180 m (600 fet).

2.4 Svæði þar sem taka þarf tillit til hindrana.

2.4.1 Að því er varðar kröfur um hindranabil í grein 4 hér á eftir telst það hindrun ef lárétt fjarlægð frá næsta stað á yfirborði fyrir neðan fyrirhugaða flugslóð er ekki fjær en:

a) fyrir sjónflug:

1) hálf lágmarksbreidd lokaaðflugs- og flugtakssvæðis (eða jafngilds hugtaks) sem skilgreint er í flughandbók þyrlu (eða þegar engin breidd er tilgreind, hlutfallið 0,75 af stærð þyrlu), að viðbættu 0,25 sinnum stærð þyrlu (eða 3 m, eftir því hvort gildið er hærra), að viðbættu:

– hlutfallinu 0,10 af láréttri vegalengd sem þyrla leggur að baki að lokinni tiltækri flugtaksvegalengd (DR) fyrir sjónflug að degi til,

– hlutfallinu 0,15 af láréttri vegalengd sem þyrla leggur að baki að lokinni tiltækri flugtaksvegalengd (DR) fyrir sjónflug að nóttu til,

b) fyrir blindflug:

1) hlutfallinu 1,5 af stærð þyrlunnar (D) (eða 30 m eftir því hvort gildið er hærra) að viðbættu:

– hlutfallinu 0,10 af láréttri vegalengd sem þyrla leggur að baki að lokinni tiltækri flugtaksvegalengd (DR) fyrir blindflug með nákvæmri ferilleiðsögu,

– hlutfallinu 0,15 af láréttri vegalengd sem þyrla leggur að baki að lokinni tiltækri flugtaksvegalengd (DR) fyrir blindflug með venjulegri ferilleiðsögu,

– hlutfallinu 0,30 af láréttri vegalengd sem þyrla leggur að baki að lokinni tiltækri flugtaksvegalengd (DR) fyrir blindflug án ferilleiðsögu,

c) fyrir starfrækslu þar sem flugtak er hafið í sjónflugi og skipt yfir í flug samkvæmt blindflugsreglum eða við blindflugsskilyrði, í skiptistöðu, þá gilda skilyrðin í a-lið greinar 2.4.1 upp að skiptistöðu en skilyrðin sem gerð er krafa um í b-lið greinar 2.4.1, gilda eftir að komið er framhjá skiptistöðu.

2.4.2 Við flugtak með varaverklagi fyrir flugtak (eða með hliðarflugslóð) til að uppfylla kröfur um hindranabil skv. grein 4 hér á eftir, skal taka tillit til hindrunar sem er fyrir neðan hliðarflugslóð ef fjarlægð frá þeim stað á yfirborðinu fyrir neðan fyrirhugaða flugslóð sem er næst, er ekki meiri en hálf lágmarksbreidd lokaaðflugs- og flugtakssvæðis (eða jafngildi hugtaksins sem notað er í flug

handbók þyrlu), sem skilgreind er í flughandbók þyrlu (þegar engin breidd er skilgreind, hlutfallið 0,75 af stærð þyrlu (D) plús 0,25 sinnum stærð þyrlu (D), eða 3 m, eftir því hvort gildið er hærra), að viðbættu:

a) hlutfallinu 0,10 af vegalengd sem farin er frá bakjaðri lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, í sjónflugi að degi til,

b) hlutfallinu 0,15 af vegalengd sem farin er frá bakjaðri lokaaðflugs- og flugtakssvæðis, í sjónflugi að nóttu til.

2.4.3 Hindranir má virða að vettugi ef þær eru utan:

a) sjöfalds radiúss þyrilsins (7 R) fyrir starfrækslu að degi til ef nákvæmni í flugleiðsögu er tryggð með tilvísun til viðeigandi kennileita í klifri,

b) tífalt radiúss þyrilsins (10 R) fyrir starfrækslu að nóttu til ef nákvæmni í flugleiðsögu er tryggð með tilvísun til viðeigandi kennileita í klifri,

c) 300 m ef nákvæmni í flugleiðsögu næst með viðeigandi leiðsögutækjum og d) 900 m í öðrum tilvikum.

2.4.4 Skiptistaðan skal ekki vera fyrr en að lokinni tilskilinni flugtaksvegalengd fyrir þýrlur, sem starfræktar eru í afkastagetuflokki 1, og áður en náð er skilgreindri öryggisstöðu eftir flugtak (DPATO) fyrir þýrlur sem starfræktar eru samkvæmt afkastagetuflokki 2.

2.4.5 Þegar tekið er tillit til fráflugsslóðar skal útvíkkun svæðis, þar sem taka þarf tillit til hindrana, aðeins eiga við eftir að tiltækri flugtaksvegalengd lýkur.

2.5 Upplýsingasöfnun um afkastagetu.

Rekstraraðili skal tryggja að viðurkennd gögn um afkastagetu, sem er að finna í flughandbók þýrlu, séu notuð til að ákvarða samræmi við þetta dæmi, ásamt þeim fylgigögnum sem þurfa þýkir og teljast viðunandi í ríki flugrekanda.

3. Atriði sem snerta starfrækslusvæði.

3.1 Lokaaðflugs- og flugtakssvæði.

Fyrir starfrækslu samkvæmt afkastagetuflokki 1 skal lokaaðflugs- og flugtakssvæði vera a.m.k. jafnstórt og tilgreint er í flughandbók þýrlu.

4. Takmarkanir á afkastagetu.

4.1 Starfræksla samkvæmt afkastagetuflokki 1.

4.1.1 Flugtak.

4.1.1.1 Flugtaksmassi þýrlu skal ekki vera meiri en hámarksflugtaksmassi sem tilgreindur er í flughandbók, miðað við verklagsreglurnar sem skal nota og ná klifurhraðanum 100 fet/mín. í 60 m (200 fet) og 150 fet/mín. í 300 m (1.000 fet) fyrir ofan þýrluvöll með markhreyfil óvirkan og aðra hreyfla virka á viðeigandi afli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2. (mynd A-1).

4.1.1.2 Hætt við flugtak.

Flugtaksmassi skal vera þannig að vegalengd flugtaks, sem hætt er við, sé ekki lengri en tiltæk flugtaksvegalengd.

4.1.1.3 Flugtaksvegalengd.

Flugtaksmassi skal vera þannig að tilskilin flugtaksvegalengd þurfi ekki að vera lengri en tiltæk flugtaksvegalengd.

4.1.1.4 Varaverklagsreglur.

Rekstraraðili skal tryggja, þegar markhreyfill er óvirkur, að hæfilegt hindranabil sé frá öllum hindrunum neðan við varaflugslóð (hliðlægu flugslóðina). Einungis skal taka tillit til hindrana sem tilgreindar eru í grein 2.4.2.

4.1.2 Flugtaksflugslóð.

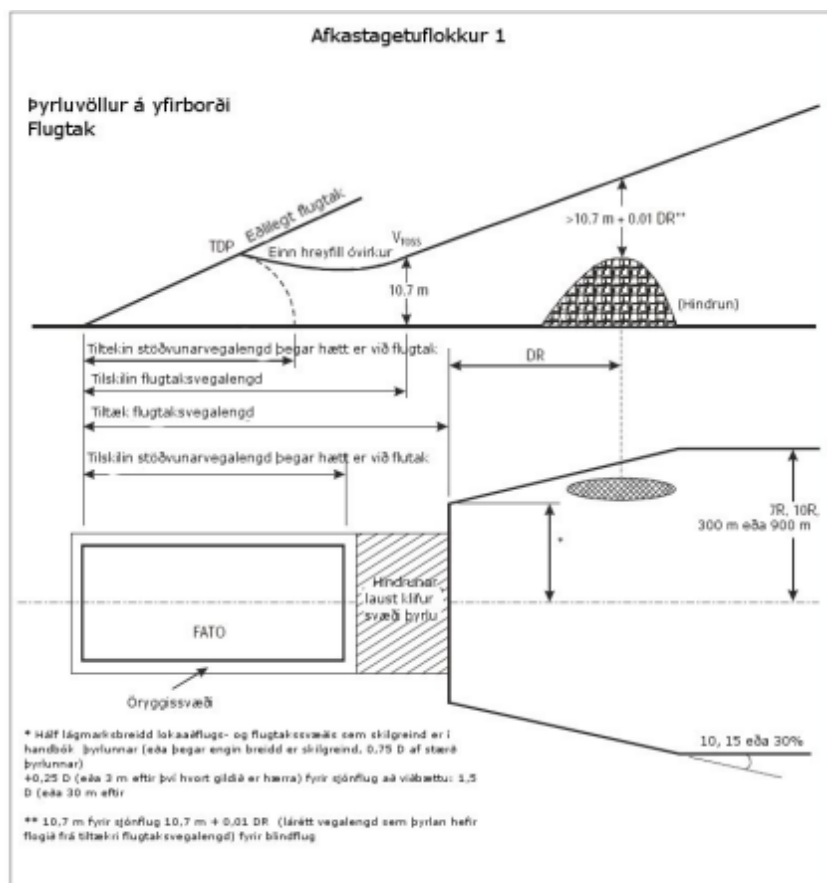
Frá lokum tilskilinnar flugtaksvegalengdar með markhreyfil óvirkan:

4.1.2.1 Flugtaksmassi skal vera þannig að lóðrétt fjarlægð frá hindrunum á klifurflugslóð sé ekki minni en 10,7 m (35 fet) í sjónflugi og 10,7 m (35 fet) að viðbættu hlutfallinu 0,01 af láréttri vega lengd sem þýrlan hefur flogið (DR) í blindflugi, ofan við allar hindranir sem er að finna á klifur

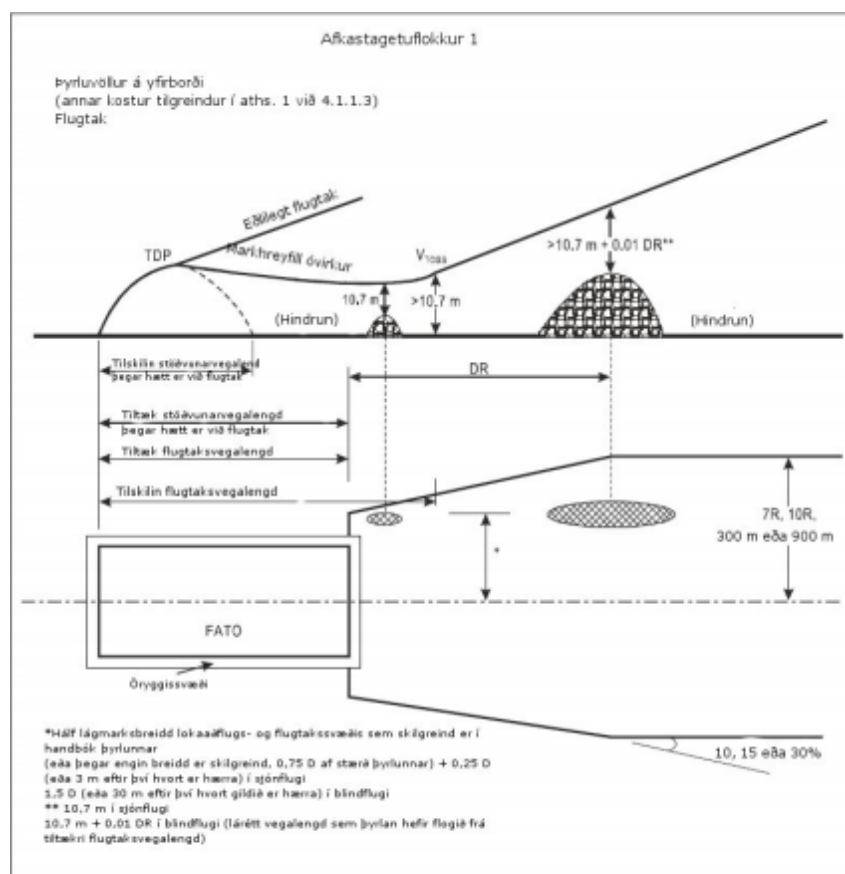
flugslóðinni. Einungis skal taka tillit til hindrana sem tilgreindar eru í grein 2.4. 4.1.2.2 Ef gerð er breyting á stefnu, sem er meiri en 15 gráður, skulu kröfur um hindranabil auknar um 5 m (15 fet) frá þeirri stöðu þar sem beygjan hefst. Ekki skal hefja slíka beygju fyrr en komið er í 60 m (200 feta) hæð yfir flugtaksyfirborð.

4.1.3 Á flugleið.

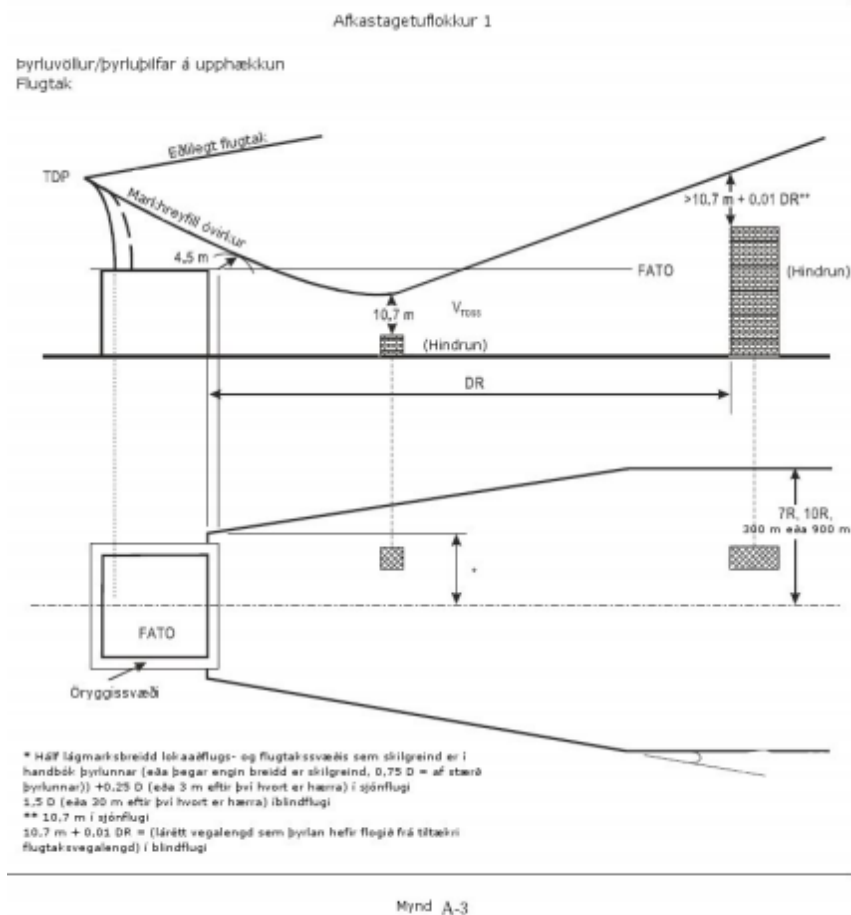
Flugtaksmassi er þannig að mögulegt er, þegar markhreyfill verður óvirkur einhvers staðar á flugslóðinni, að halda fluginu áfram til viðeigandi lendarastaðar og halda lágmarksflughæð á flugslóðinni sem fljúga skal.



Mynd A-1



Mynd A-2



4.1.4 Aðflug, landing og hætt við landingu (myndir A-4 og A-5).

Áætlaður landingarmassi á ákvörðunarstað eða varavelli skal vera þannig:

a) að hann sé ekki meiri en hámarkslandingarmassi sem tilgreindur er í flughandbók miðað við verklagið sem skal nota til að ná klifurhraða sem er: 100 fet/mín. í 60 m (200 fet) og 150 fet/mín. í 300 m (1.000 fet) hæð yfir ofan þyriluvöllinn með markhreyfil óvirkan og aðra hreyfla sem eru virkir á viðeigandi afli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2;

b) að landingarvegalengd sé ekki lengri en tiltæk landingarvegalengd, nema þegar þess verður vart í ákvörðunarstöðu fyrir landingu að markhreyfill er óvirkur og þyril getur komist yfir allar hindranir á aðflugsslóðinni þegar hún kemur til landingar;

c) þegar markhreyfill verður óvirkur, á hvaða stað sem er eftir ákvörðunarstöðu fyrir landingu, sé mögulegt að lenda og stöðva þyrilu innan lokaaðflugs- og flugtakssvæðisins og

d) þegar þess verður vart í ákvörðunarstöðu fyrir landingu eða fyrir, að markhreyfill er óvirkur, þá sé annaðhvort mögulegt að lenda og stöðva þyrilu á lokaaðflugs- og flugtakssvæðinu eða að fljúga frá, að uppfylltum skilyrðunum í grein 4.1.2.1 og 4.1.2.2.

4.2 Starfræksla í afkastagetuflokki 2.

4.2.1 Flugtak (mynd A-6 og A-7).

Massi þyrilu við flugtak skal ekki vera meiri en hámarksflugtaksmassi sem tilgreindur er í flug handbók miðað við verklagsreglurnar sem skal nota og ná klifurhraðanum 150 fet/mín. í 300 m (1.000 feta) hæð ofan við þyriluvöll með markhreyfil óvirkan og aðra hreyfla á viðeigandi afli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2.

4.2.2 Flugtakssvæðisloð.

Með markhreyfil óvirkan skal uppfylla skilyrði greina 4.1.2.1 og 4.1.2.2 frá skilgreindum öryggis mörkum eftir flugtak (DPATO) eða að öðrum kosti ekki síðar en í 60 m (200 feta) hæð ofan við flugtakssvæðisloðið.

4.2.3 Á flugleið.

Uppfylla skal kröfurnar í grein 4.1.3.

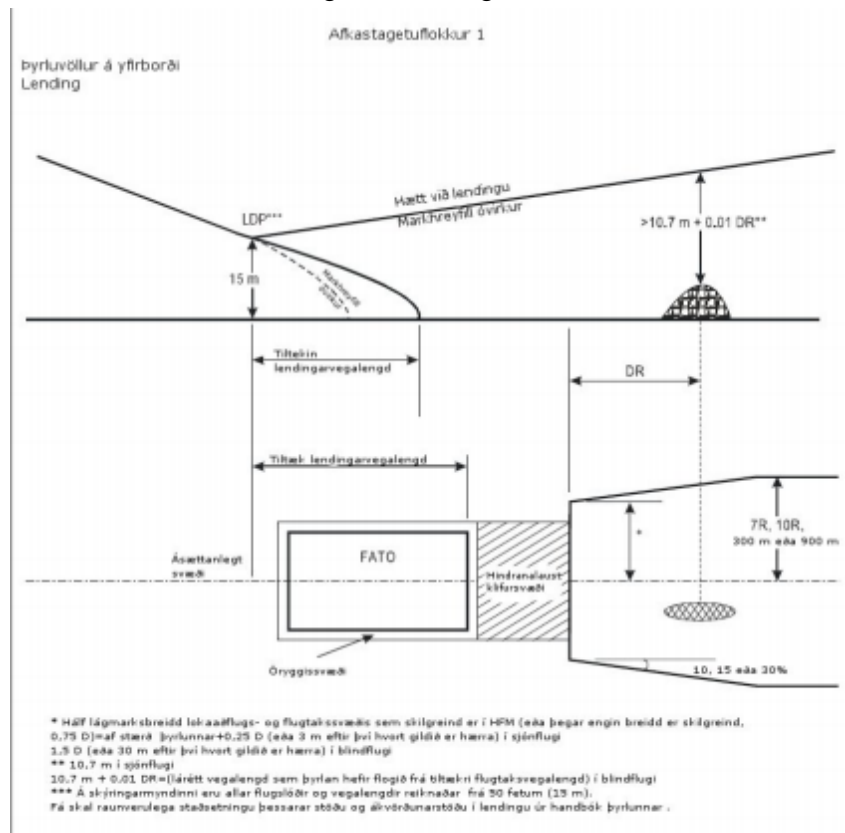
4.2.4 Aðflug, landing og hætt við landingu (myndir A-8 og A-9).

Áætlaður landingarmassi á ákvörðunarstað eða varavelli skal vera þannig:

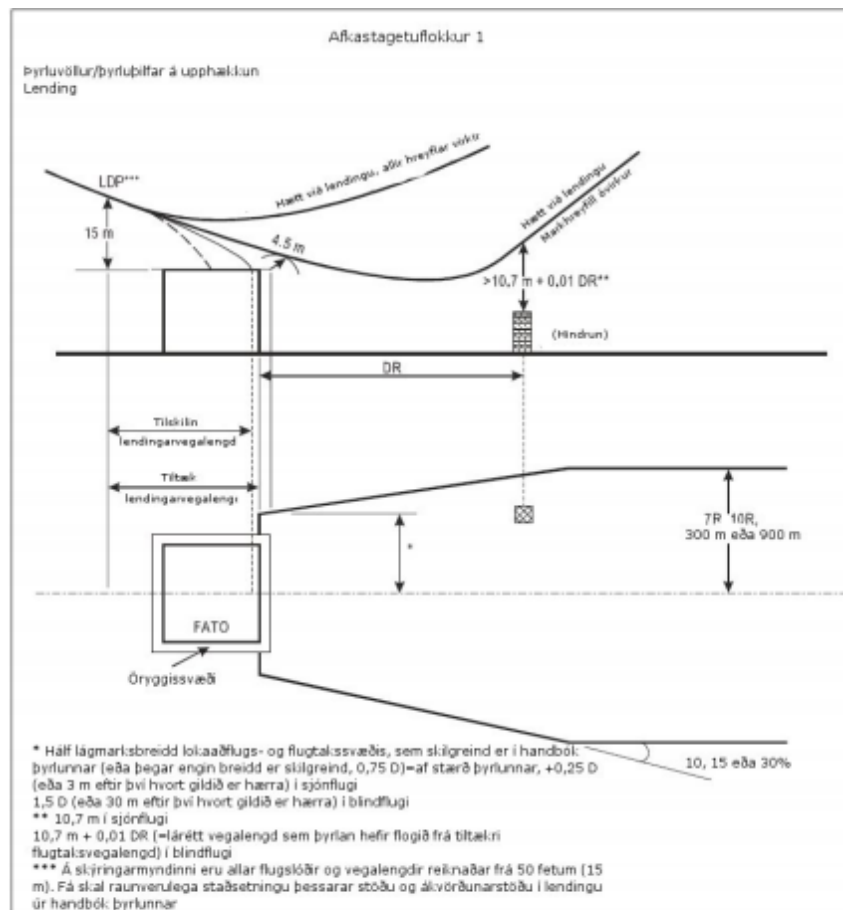
a) að hann sé ekki meiri en hámarkslendingarmassi sem tilgreindur er í flughandbók miðað við klifurhraðann 150 fet/mín. í 300 m (1.000 feta) hæð fyrir ofan þyriluvöll með markhreyfil óvirkan og aðra hreyfla á viðeigandi afli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2.

b) að unnt sé, þegar markhreyfill verður óvirkur, í skilgreindum öryggismörkum fyrir landingu eða fyrr, að lenda öruggri nauðlendingu eða fljúga frá, að uppfylltum skilyrðunum í greinum 4.1.2.1 og 4.1.2.2.

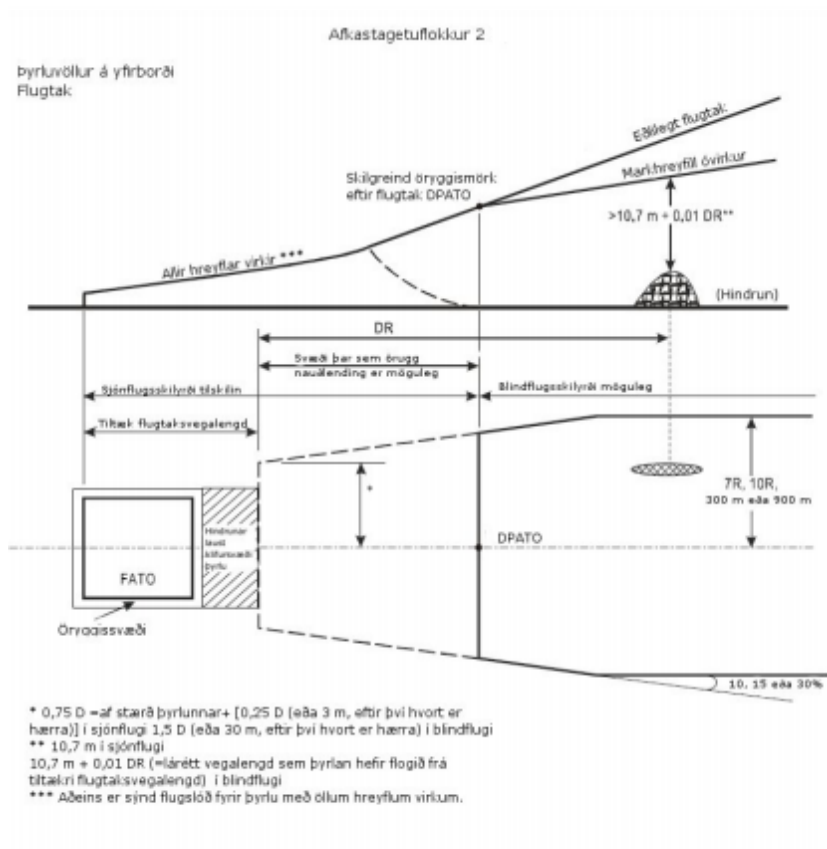
Einungis skal taka tillit til hindrana sem tilgreindar eru í grein 2.4.



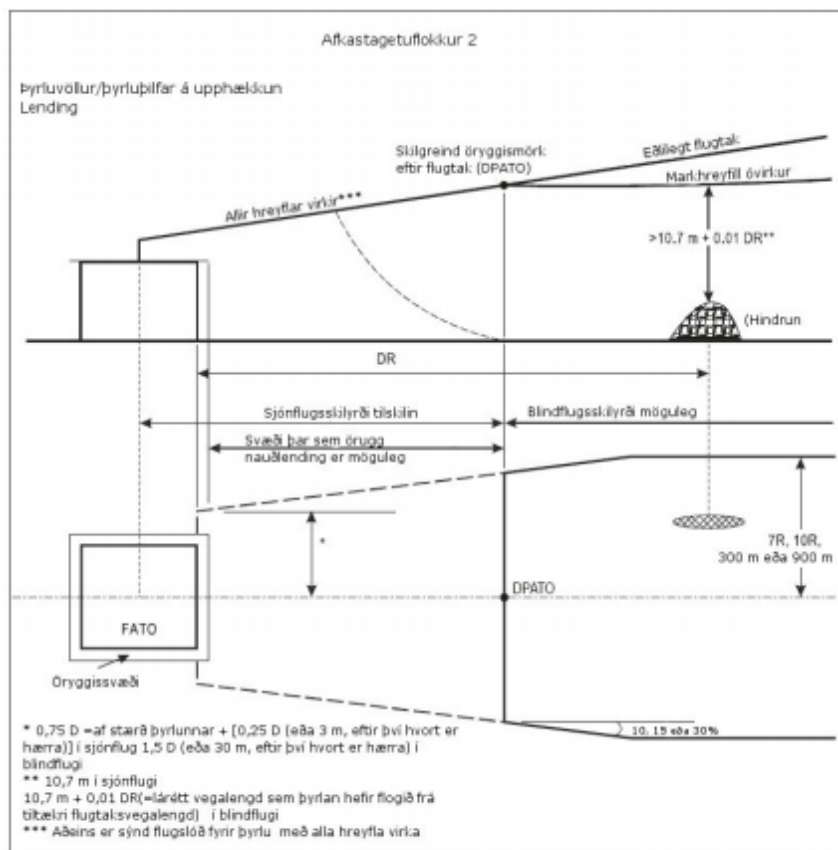
Mynd A-4



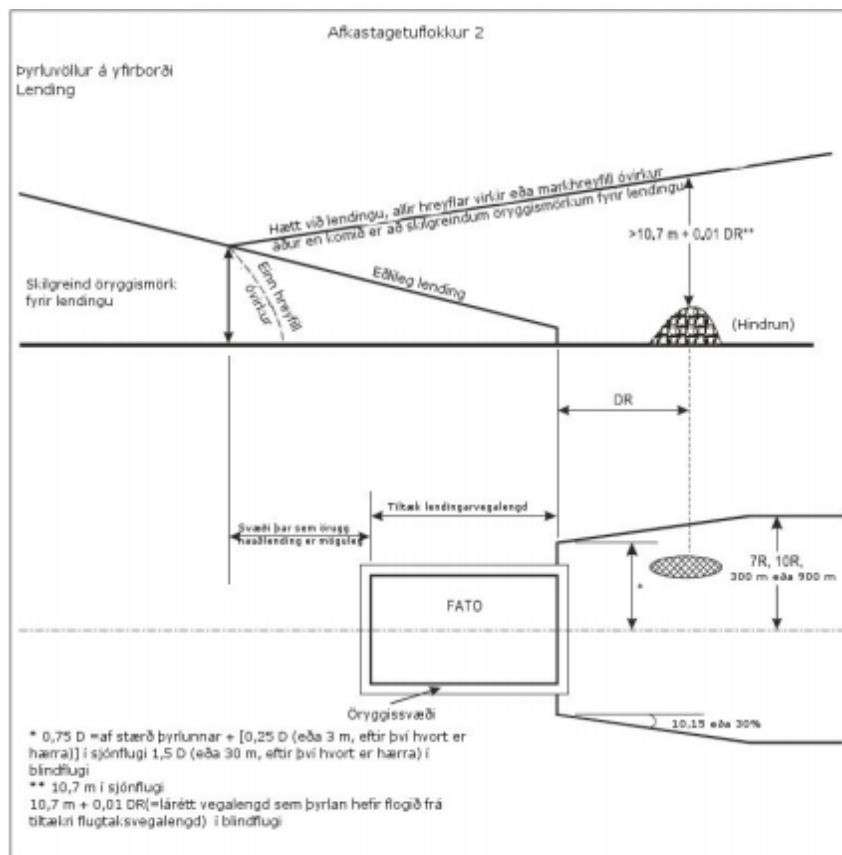
Mynd A-5



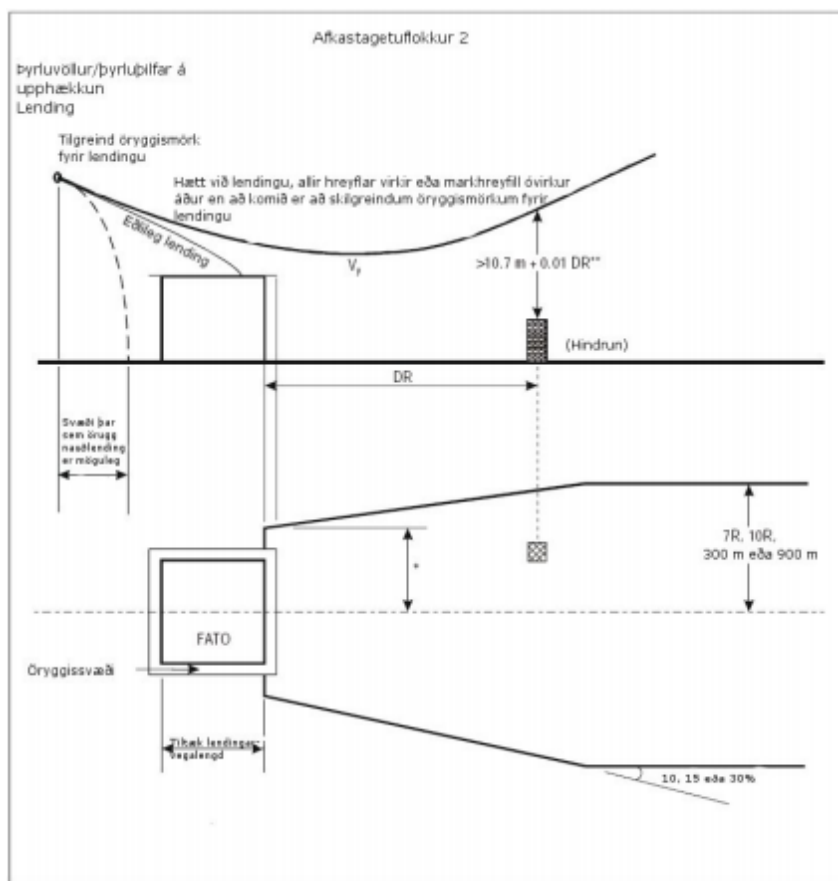
Mynd A-6



Mynd A-7



Mynd A-8



Mynd A-9

4.3 Starfræksla samkvæmt afkastagetuflokki 3.

4.3.1 Flugtak.

Massi þyrli við flugtak skal ekki vera meiri en hámarksflugtaksmassi, sem tilgreindur er í flug handbók fyrir vok innan jarðhrifa með alla hreyfla virka á flugtaksafli, að teknu tilliti til breytnanna sem tilgreindar eru í grein 2.2. Ef skilyrði eru þannig að ekki er líklegt að unnt sé að voka innan jarðhrifa skal flugtaksmassi þyrli ekki vera meiri en hámarksflugtaksmassi sem tilgreindur er í flughandbók fyrir vok utan jarðhrifa með alla hreyfla virka á flugtaksafli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2.

4.3.2 Frumklifur.

Flugtaksmassi skal vera þannig að lóðrétt hindranabil klifurflugslóðar sé nægilega vel yfir öllum hindrunum, sem eru meðfram klifurflugslóðinni, þegar þyrlla er með alla hreyfla virka. 4.3.3 Á flugleið.

Flugtaksmassi skal vera þannig að unnt er að ná lágmarksflughæð þeirrar flugleiðar, sem á að fljúga, með alla hreyfla virka.

4.3.4 Aðflug og landing.

Áætlaður lendingarmassi á ákvörðunarstað eða varavelli skal vera þannig:

a) að hann sé ekki meiri en hámarksflendingarmassi sem tilgreindur er í flughandbók fyrir vok innan jarðhrifa með alla hreyfla virka á flugtaksafli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2. Ef skilyrði eru þannig að ekki sé líklegt að unnt sé að voka innan jarðhrifa skal flugtaksmassi þyrlu ekki vera meiri en hámarksflugtaksmassi sem tilgreindur er í flughandbók fyrir vok utan jarðhrifa með alla hreyfla virka á flugtaksafli, að teknu tilliti til breytna sem tilgreindar eru í grein 2.2;

b) að mögulegt sé að hætta við lendingu með alla hreyfla virka hvar sem er á flugslóðinni og unnt sé að komast yfir allar hindranir með viðunandi lóðréttu hindranabili.

Fylgiskjal B. Flugritar.

Viðbót við grein 4.3 í 4. kafla II. þáttar og grein 4.7 í 4. kafla III. þáttar í III. hluta viðauka 6 við Chicago-samninginn.

Inngangur.

Í þessum fylgigögnum er fjallað um flugrita sem ætlaðir eru til ísetningar í þylur í alþjóðaflugi. Ferðaritar samanstanda af tveimur kerfum – ferðarita og hlióðrita. Ferðaritar fyrir þylur eru flokkaðir í gerð IV, IVA og V

1. Ferðariti (FDR).

1.1 Almennar kröfur.

1.1.1 Ferðariti skal skrá stöðugt meðan á flugi stendur.

1.1.2 Kassi utan um ferðarita:

- a) skal málaður í greinilegum appelsínugulum eða gulum lit,
- b) skal vera með endurskinsefni til að auðvelda staðsetningu hans og
- c) skal hafa búnað sem auðveldar staðsetningu hans í vatni sem fer sjálfvirk af stað og er tryggilega festur við kassann.

1.1.3 Ferðariti skal settur þannig upp:

- a) að líkur á að upptökur verði fyrir skemmdum séu í lágmarki,
- b) að hann fái raforku um raftengibraut sem tryggir virkni ferðaritans með hámarksáreiðan leika án þess að tefla því í tvísýnu að mikilvægur búnaður eða neyðarbúnaður fái rafmagn og c) að mögulegt sé að athuga við undirbúning flugs, með hjálp hljóð- eða sjónmerkja, hvort ferðariti starfi rétt.

1.2 Breytur sem skal skrá.

1.2.1 Ferðariti af gerð IVA. Þessi ferðariti getur skráð, eftir því um hvaða þyrlu er að ræða, a.m.k. breyturnar 48 sem er að finna í töflu B-1. Breytur án stjörnumerkingar (*) eru breytur sem skylt er að skrá. Auk þess skulu breytur, sem eru stjörnumerktar (*), skráðar ef þyrlukerfi eða flugáhöfn nota gagnagjafa fyrir breytu til að starfrækja þyrlu. Hins vegar er heimilt að skipta öðrum breytum út með tilhlýðilegu tilliti til þyrlugerðar og eiginleika skráningarbúnaðar.

1.2.2 Ferðariti af gerðinni IV. Þessi ferðariti getur skráð, eftir því um hvaða þyrlu er að ræða, a.m.k. fyrstu 30 breyturnar í töflu B-1. Hins vegar er heimilt að skipta öðrum breytum út með tilhlýðilegu tilliti til þyrlugerðar og eiginleika skráningarbúnaðar.

1.2.3 Ferðariti af gerðinni V. Þessi ferðariti getur skráð, eftir því um hvaða þyrlu er að ræða, a.m.k. 15 fyrstu breyturnar í töflu B-1. Hins vegar er heimilt að skipta öðrum breytum út, með tilhlýðilegu tilliti til þyrlugerðar og eiginleika skráningarbúnaðar.

1.2.4 Ef unnt er að skrá frekari upplýsingar í ferðarita skal taka til athugunar skráningu eftirfarandi viðbótarupplýsinga:

- a) viðbótarupplýsingar um stjórn þyrlu frá rafeindaskjám, þ.m.t. rafræn flugskjakerfi (EFIS), rafrænn, miðlægur vöktunarskjár fyrir loftför (ECAM) og hreyfil- og viðvörðunarskjakerfi fyrir áhöfn (EICAS),
- b) viðbótar hreyfilbreytur (þrýstingshlutfall hreyfils (EPR), snúningshraða lágþrýstibjöppu (N1), eldsneytisflæði o.s.frv.).

1.3 Viðbótarupplýsingar.

1.3.1 Mælisvið, bil á milli skráninga og nákvæmni breytna í uppsettum búnaði er yfirleitt sannprófað með aðferðum sem viðeigandi vottunaryfirvald viðurkennir.

1.3.2 Framleiðandi leggur venjulega fram eftirfarandi upplýsingar, að því er varðar ferðaritann, hjá viðeigandi vottunaryfirvaldi:

- a) leiðbeiningar framleiðanda um starfrækslu, takmarkanir búnaðar og verklag við upp setningu,
- b) uppruna breytna eða heimild og jöfnur sem sýna vensl milli niðurstöðu talningar og mælieininga og
- c) prófunarskýrslur framleiðanda.

1.3.3 Rekstraraðili skal viðhalda gögnum um úthlutun breytna, umbreytingarjöfnur, reglubundna kvörðun og aðrar þjónustu- og viðhaldsupplýsingar. Gögnin verða að vera fullnægjandi til að tryggja að yfirvöld slysarannsóknna hafi nauðsynlegar upplýsingar til að geta lesið verkfræðilegar einingar út úr gögnunum.

2. Hljóðriti (CVR).

2.1 Almennar kröfur.

2.1.1 Hljóðriti skal hannaður þannig að hann skrái a.m.k. eftirfarandi:

- a) talfjarskipti um talstöð loftfarsins,
- b) öll hljóð í stjórnklefa,
- c) talfjarskipti flugliða um talkerfi í stjórnklefa,
- d) radd- eða einkennishljóðmerki frá leiðsögu- eða aðflugstækjum sem heyrast í heyrnartólum eða hátalara,
- e) talfjarskipti flugliða í stjórnklefa um almennt hátalarakerfi þyrlu ef slíkt kerfi hefur verið sett upp, og
- f) stafræn fjarskipti við flugumferðarþjónustu nema flugriti skrái þau.

2.1.2 Kassi utan um hljóðrita:

- a) skal málaður í greinilegum appelsínugulum eða gulum lit,
- b) vera með endurskinsefni til að auðvelda staðsetningu hans og
- c) skal hafa búnað sem auðveldar staðsetningu hans í vatni sem fer sjálfkrafa af stað og er tryggilega festur við kassann.

2.1.3 Til að hjálpa við að greina í sundur raddir og hljóð skal staðsetja hljóðnema í stjórnklefa á besta stað til að hljóðrita talfjarskipti, sem eiga sér upptök í vinnureit flugmanns og aðstoðar flugmanns, og talfjarskipti annarra flugverja í stjórnklefa þegar þeim er beint til þessara vinnureita. Þetta er best að gera með því að tengja hentuga hljóðnema, sem eru áfastir heyrnartólum, til að hljóðrita stöðugt á aðskildum rásum.

2.1.4 Hljóðriti skal settur upp þannig:

- a) að líkurnar á að upptökurnar verði fyrir skemmdum séu í lágmarki,
- b) að hann fái raforku um raftengibraut sem tryggir virkni hljóðrita með hámarksáreiðanleika án þess að tefla því í tvísýnu að mikilvægur búnaður eða neyðarbúnaður fái rafmagn, c) að mögulegt sé að athuga í fyrirflugsskoðun, með hjálp hljóð- eða sjónmerkja, hvort hljóðriti virki rétt og
- d) að uppsetning búnaðar sé þannig, ef hljóðriti er með búnað til að eyða út af honum í heild, að komið sé í veg fyrir að hann virki meðan á flugi stendur eða við högg í brotlendingu.

2.2 Kröfur um afkastagetu.

2.2.1 Hljóðriti skal geta hljóðritað á a.m.k. fjórar rásir samtímis. Til að tryggja nákvæma tímasamsvörun milli rása skal hljóðriti hljóðrita á raðsniði. Ef notast er við tviátta útfærslu skal halda raðsniðinu og ráðstöfun á rásum í báðar áttir.

2.2.2 Ákjósanlegasta ráðstöfun rása er eftirfarandi:

Rás 1 – heyrnartól aðstoðarflugmanns og áfastur hljóðnemi sem stöðugt er kveikt á. Rás 2 – heyrnartól flugmanns og áfastur hljóðnemi sem stöðugt er kveikt á.

Rás 3 – hljóðnemi sem tekur upp umhverfishljóð.

Rás 4 – tímaviðmiðun, hraði aðalþyrils eða titringur stjórnklefa, heyrnartól og hljóðnemi, sem stöðugt er kveikt á, fyrir þriðja og fjórða flugliða, ef við á.

2.2.3 Sýna skal fram á að hljóðriti, þegar hann er prófaður með aðferðum sem viðeigandi vottunaryfirvald hefur samþykkt, henti við erfiðustu umhverfisaðstæður sem hann er hannaður fyrir. 2.2.4 Gerðar verða ráðstafanir til að tímasamsvörun milli ferðarita og hljóðrita verði nákvæm. 2.3 Viðbótarupplýsingar.

Framleiðandi veitir að öllu jöfnu viðeigandi vottunaryfirvaldi upplýsingar um eftirfarandi, með tilliti til hljóðritans:

- a) notkunarleiðbeiningar framleiðanda, takmarkanir búnaðar og uppsetningaraðferðir og b) prófunarskýrslur framleiðanda.

3. Skoðun á ferðarita- og hljóðritakerfum.

3.1 Fyrir fyrsta flug dagsins skal fara fram athugun á innbyggðum prófunarkerfum í stjórnklefa fyrir hljóðrita, ferðarita og búnað til að afla fluggagna (FDAU), ef hann hefur verið settur í þyrlu. 3.2 Árlegar skoðanir skulu fara fram sem hér segir:

- a) aflestur skráðra gagna úr ferðarita og hljóðrita skal tryggja að skráningarbúnaður virki rétt í nafnlengd upptöku,

b) við greiningu á ferðarita skal meta gæði gagna, sem hafa verið skráð, til að ákvarða hvort villubítlutfall er innan viðunandi marka og til að ákvarða eðli og dreifingu villna, c) heilt flug úr ferðarita skal rannsakað í verkfræðilegum einingum til að meta hvort allar skráðar breytur séu í lagi. Gefa skal sérstakan gaum breytum úr nemum sem eru sérnota fyrir ferðarita. Breytur sem eru teknar úr raftengibrautarkerfi þyrlu er ekki er nauðsynlegt að athuga, ef hægt er að greina nothæfi þeirra með öðrum kerfum þyrlu,

d) aflestrarbúnaður skal vera með nauðsynlegum hugbúnaði til að breyta skráðum gildum af nákvæmni í verkfræðilegar einingar og til að ákvarða stöðu hvers merkis fyrir sig, e) árleg rannsókn á skráðum merkjum í hljóðritanum skal fara fram með því að endurspila upptöku úr hljóðrita. Meðan hljóðriti er uppsettur í þyrlu skal hann skrá prófunarmerki frá öllum merkjagjöfum í þyrlu og frá viðeigandi merkjagjöfum utan þess til að tryggja að öll nauðsynleg merki uppfylli staðla um skiljanleika og

f) eftir því sem mögulegt er, meðan á árlegri rannsókn stendur, skal rannsaka sýnishorn af upptökum hljóðrita á flugi til að fá staðfestingu á því að merkið sé nægilega skiljanlegt. 3.3 Flugritakerfi skulu teljast ónothæf ef það á sér stað í umtalsverðan tíma að gæði gagna eru lök, merki óskiljanleg eða ef ein eða fleiri lögboðnar breytur eru

3.5 Kvörðun ferðaritakerfis.

a) ferðaritakerfi skal endurkvarðað á a.m.k. fimm ára fresti til að ákvarða hvort ósamræmi sé í aðferðum til að umbreyta lögboðnum breytum í verkfræðilegar einingar og til að tryggja að breyturnar séu skráðar innan vikmarka kvörðunar og

b) ef breyturnar fyrir flughæð og flughraða fást með nemum, sem eru sérnota fyrir ferðarita kerfið, skal fara fram endurkvörðun, eins og framleiðandi nemans mælir með, eða á a.m.k. tveggja ára fresti.

Þýrlur – Breytur fyrir ferðarita.

<i>Raðnr.</i>	<i>Breyta</i>	<i>Mælisvið</i>	<i>Hámarksúrtak og -bil á milli skráninga (sekúndur)</i>	<i>Nákvæmnismörk (ílag frá nema í samanburði við aflestur úr flugrita)</i>	<i>Greiningar nákvæmni upptöku</i>	<i>Athugasemdir</i>
1	Tími (alheimstími ef hann er tiltækur, annars tímataka)	24 klst. (UTC) eða 0 til 4.095 (liðinn tími)	4	$\pm 0,125\%$ á klst.	1 s	Í „liðinn tími“ er talin fjórða hver sekúnda sem kerfið gengur.
2	Málþrýstingshæð	frá -300 m (-1.000 fet) upp í skráða hámarks flughæð loftfars +1.500 m (+5.000 fet)	1	± 30 m til ± 200 m (± 100 fet til ± 700 fet)	5 fet	
3	Sýndur flughraði	Eins og uppsett mælikerfi á skjá flugmanna	1	$\pm 3\%$	1 kt	
4	Nefstefna	360°	2	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	
5	Eðlileg hröðun	-3 g til +6 g	0,125	$\pm 0,09$ g að undanskilinni gagnavillu sem nemur $\pm 0,045$ g	0,004 g	
6	Kinkhorf	$\pm 75^\circ$ eða 100% af nothæfu sviði eftir því hvort gildið er hærra	0,5	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	
7	Veltuhorf	$\pm 180^\circ$	0,5	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	
8	Lyklun fjarskiptasendinga	Af-á (eitt stakt merki)	1	—	—	
9	Aflið á hverjum hreyfli	Fullt mælisvið	1 (á hvern hreyfil)	$\pm 2\%$	0,1% af fullu mælisviði	Skrá skal nægilega margar breytur

						tíl að unnt sé að ákvarða vélaraflið.
10	Aðalþyrill Hraði aðalþyrils Þyrilhemill	50–130% Stakt merki	0,51	±2%	0,3% af fullu mælisviði	Ef merki eru auðveldlega tíltæk.
11	Staða stýrisflata og/eða hvernig flugmaður beitir þeim	Fullt mælisvið	0,5 (0,25 ráðlagt)	±2% nema meiri nákvæmni sé eindregið krafist	0,5% af hreyfisviði	Fyrir þyrilur með venjulegum stýrakerfum á „eða“ við. „Og“ á við um þyrilur með stýrakerfi sem ekki eru vélræn.
12	Vökvakerfi, hvert kerfi (lágþrýstingur og val)	Stakt merki	1			
13	Hitastig utan loftfarsins	Mælisvið nema	2	±2°C	0,3°C	
14*	Sjálfstýring/sjálfvirk eldsneytisgjöf/stýrihættir og tengingarstaða sjálfstýrikerfis (AFCS)	Hentug samsetning stakra gilda	1	—	—	Stök merki skulu sýna hvaða kerfi eru í virkri stöðu.
15*	Tenging fyrir aukinn stöðugleika	Stakt merki	1	—	—	Stök merki skulu sýna hvaða kerfi eru í virkri stöðu.

Aths. — Breyturnar 15 hér að framan uppfylla kröfurnar sem varða flugrita af gerð V.

Raðnr.	Breyta	Mælisvið	Hámarksúrtak og -bil á milli skráninga (sekúndur)	Nákvæmnismörk (ílag frá nema í samanburði við aflestur úr flugrita)	Greiningar nákvæmni upptöku	Athugasemdir
16*	Olíuþrýstingur á aðalgírkassa	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	6,895 kN/m ² (1 psi)	
17*	Olíuhiti á aðalgírkassa	Samkvæmt uppsetningu	2	Samkvæmt uppsetningu	1°C	
18	Geigunarhraði	±400°/sekúndur	0,25	±1,5% af hámarkssviði, að undanskilinni gagnavillu sem nemur ±5%	±2°/s	Jafngildur geigunarhraði er viðunandi sem annar kostur.
19*	Álagskraftur á lykkju	0 til 200% af vottuðu álagi	0,5	± 3% af fullu mælisviði	0,5% með vottað hámarksálag	Ef merki eru auðveldlega tíltæk.

20	Langsumhröðun	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g að undanskilinni gagnavillu sem nemur $\pm 0,05$ g	0,004 g	
21	Hliðarhröðun	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g að undanskilinni gagnavillu sem nemur $\pm 0,05$ g		
22*	Ratsjánhæð	–6 m til 750 m (–20 fet til 2.500 fet)	1	$\pm 0,6$ m (± 2 fet) eða $\pm 3\%$ eftir því hvort er meira undir 150 m (500 fet) og $\pm 5\%$ yfir 150 m (500 fet)	0,3 m (1 fet) undir 150 m (500 fet), 0,3 m (1 fet) + 0,5% af fullu mælisviði yfir 150 m (500 fet)	
23*	Frávik frá lóðréttum geisla	Merkjasvið	1	$\pm 3\%$	0,3% af fullu mælisviði	
24*	Frávik frá láréttum geisla	Merkjasvið	1	$\pm 3\%$	0,3% af fullu mælisviði	
25	Yfirflug yfir markvita	Stakt merki	1	—	—	Eitt stakt merki er viðunandi fyrir alla markvita.
26	Viðvaranir	Merki	1	—	—	Stakt merki skal skráð fyrir vá viðvörun, fyrir lágan olíuþrýst ing á gírkassa og bilun í stöðug leikakerfi (SAS). Aðrar váviðvaranir „rauðar“ skal skrá hér ef ekki er unnt að ákvarða við vörunarástand út frá öðrum breytum eða af hljóðritanum.
27	Sérhvert tíðnival fyrir leiðsöguviðtæki	Fullnægjandi til að ákvarða tíðni sem hefur verið valin	4	Samkvæmt uppsetningu	—	Ef merkið er tiltækt á stafrænu formi.

<i>Raðnr.</i>	<i>Breyta</i>	<i>Mælisvið</i>	<i>Hámarksúrtak og -bil á milli skráninga (sekúndur)</i>	<i>Nákvæmnismörk (ílag frá nema í samanburði við aflestur úr flugrita)</i>	<i>Greiningar nákvæmni upptöku</i>	<i>Athugasemdir</i>
28*	Fjarlægðir frá fjarlægðarvita 1 (DME) 1 og fjarlægðarvita 2 (DME) 2	0–200 NM	4	Samkvæmt uppsetningu	1 NM	Ef merkið er tiltækt á staf rænu formi. Skráning á breiddargráðu og lengdargráðu úr tregðu leiðsögukerfi (INS) eða öðru leiðsögukerfi er ákjósanlegur kostur.
29*	Leiðsögugögn (breiddargráða/- lengdargráða, jarðhraði, rekhorn). Vindhraði, vindátt (vindstefna)	Samkvæmt uppsetningu	2	Samkvæmt uppsetningu	Samkvæmt uppsetningu	
30*	Staða lendingarbúnaðar eða veljara fyrir lendingarbúnað	Stakt merki	4	—	—	
<i>Aths. — Breyturnar 30 hér að framan uppfylla kröfurnar sem varða flugrita af gerð IV.</i>						
32*	Inntakshitastig í hverfli (TIT/ITT)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu		
33*	Magn eldsneytis	Samkvæmt uppsetningu	4	Samkvæmt uppsetningu		
34*	Stighraði	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu		Aðeins nauðsynlegur þegar hann er tiltækur á mælum í stjórnklefa.
35*	Ísgreining	Samkvæmt uppsetningu	4	Samkvæmt uppsetningu		Viðeigandi samsetning stakra merkja til að ákvarða stöðu hvers nema.
36*	Kerfi fyrir eftirlit með ástandi og	Samkvæmt uppsetningu	—	Samkvæmt uppsetningu	—	

37	Stýrihættir hreyfistjórnækja	Stakt merki	1	—	—	
38*	Valin loftþrýstingsstilling (flugmaður og aðstoðarflugmaður)	Samkvæmt uppsetningu	64 (4 ráðlagð)	Samkvæmt uppsetningu	0,1 mb (0,01 in Hg)	Skráist fyrir þýrlur ef þær eru með rafeinda mæla.
39*	Valin flughæð (í öllum starfræksluháttum sem flugmaður getur valið)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	Fullnægjandi til að ákvarða val áhafnar	Skráist fyrir þýrlur sem eru með rafeinda mæla.
40*	Valinn hraði (í öllum starfræksluháttum sem flugmaður getur valið)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	Fullnægjandi til að ákvarða val áhafnar	Skráist fyrir þýrlur sem eru með rafeinda mæla.
41*	Valin mach-tala (í öllum starfræksluháttum sem flugmaður getur valið)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	Fullnægjandi til að ákvarða val áhafnar	Skráist fyrir þýrlur sem eru með rafeinda mæla.
42*	Stig- og fallhraðinn sem valinn er (í öllum starfræksluháttum sem flugmaður getur valið)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	Fullnægjandi til að ákvarða val áhafnar	Skráist fyrir þýrlur sem eru með rafeinda mæla.

Nr. 695 18. ágúst 2010

<i>Raðnr.</i>	<i>Breyta</i>	<i>Mælisvið</i>	<i>Hámarksúrtak og -bil á milli skráninga (sekúndur)</i>	<i>Nákvæmnismörk (ílag frá nema í samanburði við aflestur úr flugrita)</i>	<i>Greiningar nákvæmni upptöku</i>	<i>Athugasemdir</i>
43*	Valin nefstefna (í öllum starfræksluháttum sem flugmaður getur valið)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	Fullnægjandi til að ákvarða val áhafnar	Skráist fyrir þýrlur sem eru með rafeinda mæla.
44*	Valin flugslóð (í öllum starfræksluháttum sem flugmaður getur valið)	Samkvæmt uppsetningu	1	Samkvæmt uppsetningu	Fullnægjandi til að ákvarða val áhafnar	Skráist fyrir þýrlur sem eru með rafeinda mæla.

46*	Birtingarsnið á flugskjakerfi (EFIS) (flugmaður og aðstoðarflugmaður)	Stakt/stök merki	4	—	—	Stök merki skulu sýna stöðu skjakerfis, t.d. off, normal, fail, composite, sector, plan, rose, nav aids, WXR, range, copy.
47*	Fjölvirkt birtingarsnið viðvarana fyrir hreyfla	Stakt/stök merki	4	—	—	Stök merki skulu sýna stöðu skjakerfis, t.d. off, normal, fail, og auðkenni skjásíða þar sem er að finna verklag í neyðartilvikum, gátlista. Ekki þarf að skrá upplýsingar í gátlistum og verklag.
48*	Merki viðburðar *	Stakt merki	1			

Aths. — Breyturnar 48 hér að framan uppfylla kröfurnar sem varða flugrita af gerð IV.

Fyrirvari

Reglugerðir eru birtar í B-deild Stjórnartíðinda skv. 3. gr. laga um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað, nr. 15/2005, sbr. reglugerð um útgáfu Stjórnartíðinda nr. 958/2005.

Sé misræmi milli þess texta sem birtist hér í safninu og þess sem birtur er í útgáfu B-deildar Stjórnartíðinda skal sá siðarnefndi ráða.