

003/2016. sz FLF vezetői intézkedés

Tárgy	Vészhelyzeti helyzetjeladó használati kötelezettség
Vonatkozik	Minden motoros repülőgépre, túramotoros vitorlázó repülőgépre, illetve speciális feltételek mellett vitorlázó repülőgépekre és ballonokra
Kiadás dátuma	2016. október 27
Dokumentum letölthető:	MRSz honlapról
Bevezetés határideje	azonnal, kézhezvétel után
Visszajelzés határideje	következő felszállás előtt
Visszajelzés módja:	írásban, a muszakinyilvantarto@aeroclub.hu e-mail címre

Tisztelt MRSz Partnerek!

A 965/2012/EU rendelet hatályba lépését követően ezennel tájékoztatjuk Önöket a vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT, PLB) alkalmazásának kötelezettségéről. Mivel szövetségünk üzemen tartásában csak a Part NCO és Part SPO alrészekben érintett légitársaságok vannak, ezért a jogszabályból csak az MRSz –szel szerződésben állók légitársaságokra vonatkozó részeket emeltük ki.

A rendelkezések végrehajtása kötelező, légitársasági felülvizsgálatra ezen intézkedés kiadása után az érintett légitársaságok esetében csak az ELT (PLB) valamely, alábbiakban megadott módon való alkalmazása esetén van lehetőség.

Minden parancsnok-pilóta személyes felelőssége a jelen intézkedés ismerete és alkalmazása.

Üdvözlettel:

Balogh György
FLF és Karbantartásért Felelős Vezető

ELT-PLB alkalmazásának feltételei - Tájékoztató

Vitorlázó repülőgépek (NCO.IDE.S.135):

Repülés vízfelszín felett:

A vitorlázó repülőgép parancsnok- pilótája köteles felmérni a fedélzeten tartózkodók túlélésének kockázati elemeit vízbe érkezés esetére, és ezen kockázatok alapján döntést hozni a fedélzeten alkalmazandó:

- 1) mentőmellény, vagy azzal egyenértékű úszó eszköz minden fedélzeten tartózkodó számára úgy elhelyezve, hogy azt a használó, üléséből maga is könnyen elérhesse, és
- 2) ELT, vagy PLB alkalmazásáról, amely egyszerre képes a 121,5 és a 406 MHz frekvencián sugározni, és
- 3) megkülönböztető jelzés leadására alkalmas eszköz repülés közben, ha:
 1. a repülés a parttól távolabb történik, mint ahonnan az adott légi járműre jellemző siklási teljesítménnyel a szárazföld biztonságosan elérhető, vagy:
 2. a leszálló terület megközelítéséhez, illetve a felszállás után elkerülhetetlenül átrepülendő vízfelület nagysága alapján, váratlan zavaró körülmények esetén a vízre érkezés kockázata nagy.

Hőléggallonok, gázballonok (NCO.IDE.B.130):

A fenti előírások a ballonokat csak abban az esetben érintik, ha vízfelszín feletti repülés hajtanak végre. Minden légi jármű tulajdonos és parancsnok-pilóta kötelessége ELT hiányában elkerülni a vízfelszín feletti repülést, illetve még annak megkezdése előtt gondoskodni a fent hivatkozott pontnak való teljes megfelelésről.

Vízfelszín feletti repülés:

3. repülés a parttól távolabb, mint ahonnan az adott légi járműre jellemző siklási teljesítménnyel (földfeletti sebességgel), tüzelőanyag hiányában a szárazföld biztonságosan elérhető, vagy:
4. a leszálló terület megközelítéséhez, illetve a felszállás után elkerülhetetlenül átrepülendő vízfelület nagysága alapján, váratlan zavaró körülmények esetén a vízre érkezés kockázata nagy.



Motoros repülőgépekre és túramotoros vitorlázó repülőgépekre vonatkozó előírások:

NCO.IDE.A.170 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

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

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

Túramotoros és vitorlázó repülőgépek és ballonok használati módjától függő felszereltségére vonatkozó előírások:

NCO.GEN.102 T Túramotoros vitorlázó repülőgépek, segédmotoros vitorlázó repülőgépek, és vegyes ballonok:

(a) Túramotoros vitorlázó repülőgépeket az alábbi követelmények szerint kell üzemeltetni:

- (1) Motoros repülőgépként, ha hajtóművét használva repül, és
- (2) vitorlázó repülőgépként, amennyiben hajtóművét nem használva repül.

(b) Túramotoros repülőgépek felszereltségének összhangban kell lennie a motoros repülőgépekre előírtakkal, hacsak nem lett másképp szabályozva a D alfejezetben.

(c) Segédmotoros vitorlázó repülőgépek (TMG kivételével) üzemeltetésének és felszereltségének a vitorlázó repülőgépekével kell összhangban lennie.

(d) Vegyes ballonok üzemeltetése a hőlégballonokkal azonos követelmények szerint kell, hogy történjen.

ELT felszereltségnek való megfelelés módozatai (AMC) és útmutatás (GM):

AMC1 SPO.IDE.A.190 Emergency locator transmitter (ELT)

AKKUMULÁTOROK



(a) Minden ELT-ben, vagy PLB-ben használt tápegységet ki cserélni, vagy fel kell tölteni egy órai használatot meghaladóan az alábbi esetekben:

(1) Tápegységek, melyeket eleve ELT-hez terveztek és rendelkeznek légialkalmassági tanúsítvánnyal (FORM 1- vagy egyenértékű dokumentum) feltöltendő, vagy cserélendő, vagy cserélendő élettartamuk lejárt előtt, az ELT karbantartási előírásai szerint.

(2) ELT-ben használt szabványos tápegységek (melyek megfelelnek az iparági szabványoknak, de nem rendelkeznek légialkalmassági tanúsítvánnyal) élettartamuk 50%-nak elérése előtt cserélendő, vagy töltenők, a gyártó által megadott élettartam adatokat tekintve referenciának.

(3) PLB- ben használt tápegységeket minden esetben élettartamuk 50%-nak elérése előtt cserélni, vagy fel kell tölteni – referencia a gyártó által megadott élettartam adat.

(4) Az 1-3 pontokban említett tápegység élettartam, vagy feltöltési kritérium nem vonatkozik azon tápegységekre (pl. víz hatására aktiválódó telepek), melyeknél a tárolási időnek nincs hatása a telepek feltöltöttségére.

(b) Az aktuális lejárat (feltöltési) dátumot a készülék külső oldalán olvashatóan fel kell tüntetni.

AMC2 SPO.IDE.A.190 Emergency locator transmitter (ELT)

ELT típusok és műszaki előírások

(a) Jelen szabályozás által hivatkozott ELT a következők valamelyike lehet:

(1) Automatikus, fix (ELT (AF)): Automatikusan aktiválódó ELT, mely fixen be van építve a repülőgépbe, és célja elősegíteni a baleset helyszínének megtalálását a kutatást és mentést (KM) végző csapat számára.

(2) Automatikus, hordozható (ELT(AP)): Automatikusan aktiválódó, repülőgépbe beépített ELT-ként működő eszköz a baleset idején. Ha nem integrált antennával van szerelve, akkor leválasztható a repülőgépben levő antennáról, és a baleset után a gépből kivehető, és saját házában levő antennára csatlakoztatva tovább működhet akár mentőtutajon, akár a személyzet bármely tagján elhelyezve. Ez az eszköz a helyszín, illetve a személyzet felkutatását segíti elő.

(3) Automatikus működésű (ELT(AD)): Olyan ELT, amely az ütközés előtt mereven beépítve van a repülőgépben, de amely a külső hatásra önműködően kidobásra kerül, működésbe lép és aktiválódik - egyes esetekben hidrosztatikus érzékelővel is el van látva. Kézi működtetés ugyancsak lehetséges. Ez az ELT típus a vízfelszínen kell, hogy képes legyen lebegni, és segíteni a kutatás-mentést a helyszín megtalálásában .



(4) Túlélő ELT (ELT(S)): Repülőgépből kivehető ELT, könnyen hozzáférhető kezelési leírással, melyet veszély esetén bármely túlélő kézi vezérléssel aktiválni tud. Lehetséges automatikus aktiválás is, pl. víz hatására. Célja elősegíteni a mentőtutaj, és/vagy túlélők megtalálását

(b) A berendezés sérülés kockázatának minimalizálása érdekében az ELT-t a repülőgépben a lehető leghátrébb kell beépíteni antennájával és csatlakozójával együtt, hogy az ütközés után a lehető legvalószínűbb legyen a helyes működés és jelkibocsátás.

(c) Bármely ELT meg kell, hogy feleljen az ICAO Annex 10, III. fejezetének vonatkozó részeiben foglaltaknak, és regisztrálva kell lennie az adott ország kutatásért és mentésért felelős szervezeténél.

AMC3 SPO.IDE.A.190 Emergency locator transmitter (ELT)

PLB Technikai feltételek:

(a) A személyes helyzetmeghatározó jelzőnek (PLB) olyan beépített GNSS vevővel kell rendelkeznie, amelynek van COSPAS (cosmicheskaya sistyema poiska avarynich sudov — search and rescue satellite-aided tracking) -SARSAT alapú típusbizonyítványa. Fontos tudni, hogy a 700-as sorozat alatti számú eszközök nem alkalmasak, mert ezek speciális használatú eszközök, melyek nem rendelkeznek minden technikai feltétellel és teszttel, melyet a COSPAS- SARSAT megkövetelt.

(b) Minden PLB-nek rendelkeznie kell regisztrációval az adott ország kutató mentő szervezeténél.

AMC4 SPO.IDE.A.190 Emergency locator transmitter (ELT)

PLB használati felkészítő

Ha a PLB-t egy erre kinevezett személy hordja, a parancsnok- pilóta fel kell, hogy készítse őt a használat és a kézi aktiválás módjára még a repülés megkezdése előtt.

GM1 SPO.IDE.A.190 Emergency locator transmitter (ELT)

Fogalommeghatározás:

(a) Az ELT egy általános gyűjtőnév, mely olyan eszközöket foglal magába, amelyek megkülönböztető jeleket sugároznak meghatározott frekvencián, és amelyek kialakításuktól függően automatikusan, vagy kézi vezérléssel aktiválódnak.

(b) A PLB egy vészhelyzeti jeladó, mely nem ELT, és amely meghatározott frekvencián megkülönböztető jeleket sugároz, hordozható, és kézi vezérléssel aktiválhatja a túlélőt.

GM2 SPO.IDE.A.190 Emergency locator transmitter (ELT)



Maximális engedélyezett ülészsám

A maximális engedélyezett ülészsám nem tartalmazza a személyzet üléseit.

Engedéllyel rendelkező ELT berendezések jegyzéke:

(Figyelem! A különböző használt eszközöket kínáló weblapok és csereforumok kínálatában felbukkanó régebbi ELT-k esetében vásárlás előtt meg kell győződni arról, hogy képesek –e az eszközök megfelelni a jelenlegi előírásoknak illetve, hogy időközben kiadott légialkalmassági direktíva nem tiltotta-e meg, vagy korlátozta-e használhatóságukat. A jellemzően 50-100 Euro, vagy USD áron kínált ELT-k többnyire ilyenek.)

ARTEX	C406-N	EASA.21O.146
ELTA	ADT406S	EASA.21O.353 REV A
ELTA	ADT406AF	EASA.21O.624
ACR ELECTRONICS INC	B406-4	EASA.IM.21O.10039654
AMERI-KING CORP	AK-451	EASA.IM.21O.1102
ACR ELECTRONICS INC	G406-4	EASA.IM.21O.147,REV.B
ARTEX	ME406	EASA.IM.21O.416
ARTEX	G406-1	LBA.N-O.10.915/024
SIGTRONICS	ELT96	AR01364
TECHTEST LTD	ELT503-1	CAA.0.0001 JTSO
H R SMITH (TECHNICAL DEVELOPMENTS) LTD	500 / 503 SERIES	CAA.O.0001
ARTEX	C406-2	LBA.N-O.10.915/20 JTSO
ARTEX	ELT C406-2(X)	LBA.N-O.10.915/20 JTSO
ARTEX	B406-4	LBA.N-O.10.915/21 JTSO
ARTEX	ELT B406-4 (X)	LBA.N-O.10.915/21 JTSO
ARTEX	C406-1	LBA.N-O.10.915/22 JTSO
ALLIED SIGNAL	RESCU 99	VC00320
ARTEX	ELT 110-406ED	VC01089
ARTEX	ELT 110-406NAV	VC01089
CEIS TM	A06	VC01094
ARTEX	ELT 110-4	VC01102
ALLIED SIGNAL	RESCU 406	VC01121
ACK TECH	E 01	VC01125
POINTER INC.	3000-11	VC01140
SERPE-IESM	KANNAD SERIES	VC01156
CALEDONIAN AIRBORNE	CAS CPT 600	WR00799
H R SMITH (TECHNICAL DEVELOPMENTS) LTD	503-15	WR01046