

REGLUGERÐ

um almannaflug.

Efnisyfirlit:

1.0 ORÐASKÝRINGAR.

2.0 GILDISSVIÐ.

3.0 ALMENNT.

- 3.1 Lög og reglur.
- 3.2 Ábyrgð.
- 3.3 Neyðartilvik.
- 3.4 Tilkynningarskylda.
- 3.5 Hættuleg efni.
- 3.6 Leit og björgun.
- 3.7 Hergögn.
- 3.8 Vátryggingar.

4.0 UNDIRBÚNINGUR FLUGS OG STARFSADFERÐIR Á FLUGI.

- 4.1 Ástand öryggistækja á jörðu niðri.
- 4.2 Flugvallarlágmörk.
- 4.3 Leiðbeiningar til áhafnar og farþega.
- 4.4 Lofthæfi og öryggisráðstafanir.
- 4.5 Veðurlýsingar og veðurspár.
- 4.6 Takmarkanir vegna veðurskilyrða.
- 4.7 Eldsneytis- og olíubirgðir.
- 4.8 Súrefnisbirgðir.
- 4.9 Leiðbeiningar um neyðarviðbrögð á flugi.
- 4.10 Tilkynningar flugmanna um veðurskilyrði.
- 4.11 Hættulegar aðstæður í flugi.
- 4.12 Hæfi flugverja.
- 4.13 Flugliðar á starfsstað.
- 4.14 Starfshættir í blindflugi.
- 4.15 Almennar leiðbeiningar.
- 4.16 Áfylling eldsneytis.
- 4.17 Varaflugvellir.

5.0 AFKASTAGETA FLUGVÉLA OG TAKMÖRK HENNA.

- 5.1 Starfræksla.
- 5.2 Merkingar.

6.0 MÆLITÆKI OG BÚNAÐUR FLUGVÉLA.

- 6.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi.
- 6.2 Allar flugvélar í stjórnðu sjónflugi.
- 6.3 Allar flugvélar í flugi yfir haf eða vötn.
- 6.4 Allar flugvélar í flugi á sérlega tilgreindum svæðum.
- 6.5 Allar flugvélar í háflugi.
- 6.6 Allar flugvélar sem flogið er samkvæmt blindflugsreglum.
- 6.7 Allar flugvélar sem starfræktar eru að nóttu til.
- 6.8 Allar flugvélar sem fullnægja kröfum um hávaðatakmark í viðbæti 16, I. bindi, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 16, Volume I, Noise Certification Standards.
- 6.9 Flugvélar knúnar hverfilhreyflum - jarðvari.
- 6.10 Flugritar.

7.0 FJARSKIPTA- OG LEIÐSÖGUTÆKI FLUGVÉLA.

- 7.1 Fjarskiptatæki.
- 7.2 Leiðsögutæki.

8.0 VIÐHALD FLUGVÉLA.

- 8.1 Almenn.
- 8.2 Réttindi til að staðfesta lofthæfi.
- 8.3 Viðhaldsskrár.
- 8.4 Skoðanir.
- 8.5 Viðhald og viðgerðir.
- 8.6 Vinna við íslenskar flugvélar erlendis.

9.0 FLUGÁHAFNIR.

- 9.1 Starfhæfi.
- 9.2 Samsetning áhafnar.

10.0 ÝMIS ÁKVÆÐI.

- 10.1 Undanþágur.
- 10.2 Refsiákvæði.
- 10.3 Gildistaka.

1.0 ORÐASKÝRINGAR.

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

Að staðfesta lofthæfi (To certify as airworthy) : Að staðfesta það að loftfar, eða hluti þess, fullnægi gildandi skilyrðum um lofthæfi eftir grannskoðun, viðgerð, breytingu eða ísetningu.

Aðstoðarflugmaður (Co-pilot) : Flugmaður, sem er handhafi flugskírteinis og hefur hvers konar flugmannsstarf í loftfari, annað en starf flugstjóra, þó ekki flugmaður sem er í loftfarinu eingöngu til að njóta flugþjálfunar.

Afkastageta flugvélar (Aeroplane performance) : Útreiknaðir og prófaðir eiginleikar flugvélar, að því er varðar getu og takmörk hennar á öllum stigum flugs, við aðstæður sem hún kann að vera starfrækt við.

Akstur loftfara (Taxiing) : Hreyfingar loftfars með eigin afli um flugvöll, að undanskildu flugtaki og lendingu, en að meðtöldu flugi þyrlna rétt yfir yfirborði flugvallar innan áhrifa frá jörðu og með aksturshraða loftfara, þ.e. flugakstur.

Ákvörðunarflughæð/hæð (Decision altitude/height, DA/H) : Ákveðin flughæð/hæð í nákvæmnisaðflugi þar sem hefja verður fráhrarfsflug ef lágmarksviðmiðun um skyggni til þess að halda áfram aðflugi hefur ekki verið náð.

Almannaflyg (General aviation) : Allt borgaralegt flug annað en reglubundið áætunarflug og óreglubundnir flutningar með loftförum gegn endurgjaldi.

Athafnasvæði (Movement area) : Sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök og landingar loftfara og ferðir þeirra á jörðu, þ.e. umferðarsvæði og hlöð.

Atvinnuflytningar (Air transport operations for remuneration or hire) : Flytningar með loftförum gegn endurgjaldi í reglubundnu eða óreglubundnu flugi.

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

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

Einkaflug (Private aviation) : Flugstarfsemi sem stunduð er fyrst og fremst ánægjunnar vegna, eða til öflunar frekari réttinda, og ekkert endurgjald kemur fyrir. Það telst jafnframt einkaflug ef maður flýgur í tengslum við starf sitt og hefur ekki hagnað af rekstri loftfarsins né fær sérstaklega greitt fyrir að stjórna því. Það telst ekki endurgjald þótt aðiljar skipti með sér beinum kostnaði vegna rekstrar loftfarsins.

Fartími (Flight time) : Allur tíminn frá því að loftfar hreyfist af stað fyrir eigin afli í því skyni að hefja flugtak þar til það stöðvast að afloknu flugi.

Flugáætlun (Flight plan) : Tilteknað upplýsingar um fyrirhugað flug loftfars eða hluta flugs, láttnar flugumferðarþjónustudeild í t.é.

Flugbrautarskyggni (Runway visual range) : Fjarlægð þaðan sem flugmaður loftfars á miðlínu flugbrautar getur séð yfirborðsmerkingar flugbrautarinnar eða ljós þau sem afmarka hana eða sýna miðlínu hennar.

Flughandbók flugvélar (Aeroplane Flight Manual) : Handbók sem tengd er lofthæfiskírteininu þar sem tilgreint er innan hvaða marka flugvélin er talin lofthæf og þar sem gefnar eru nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar fyrir fluglíða um örugga starfrækslu flugvélarinnar.

Flughæð (Altitude) : Lóðrétt fjarlægð láréttis lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá meðalsjávarmáli (MSL).

Flugliði (Flight crew member) : Áhafnarliði sem er handhafi fullgilds skírteinis og falið er starf sem nauðsynlegt er við starfsemi eða rekstur loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugrekandi (Operator) : Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem stundar eða býðst til að stunda rekstur loftfara. Flugrekandi þarf tilskilin leyfi samgönguráðuneytis og Flugmálastjórnar til þess að stunda atvinnuflug.

Flugriti (Flight recorder) : Hvers konar síriti í loftfari (þar með taldir ferðriti og hljóðriti) sem skráir upplýsingar sem komið gætu að gagni við rannsókn flugslysa eða flugóhappa.

Flugskyggni (Flight visibility) : Skyggni fram á við úr stjórnklefa loftfars á flugi.

Flugstjóri (Pilot-in-command) : Flugmaður sem ber ábyrgð á ferðum og öryggi loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugstjórnarsvið (Control zone) : Flugstjórnarrými sem nær frá jörðu upp að tilteknum efri mörkum.

Flugtími (Time in service) : Sá hluti fartíma sem liður frá þeirri stundu að loftfar lyftist frá yfirborði jarðar þar til það snertir hana aftur á næsta landingarstað.

Flugumferðarþjónusta (Air traffic service) : Almennt hugtak sem táknar ýmist flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðarþjónustu, ráðgjafarþjónustu, flugstjórnarþjónustu, flugstjórnarsvæðiþjónustu, aðflugsstjórnarþjónustu eða flugturnsþjónustu.

Flugvallarlágmörk (Aerodrome operating minima) : Mörk fyrir nothæfi flugvallar til flugtaks og landingar, venjulega tilgreind sem skyggni eða flugbrautarskyggni, ákvörðunarflughæð/hæð (DA/H) eða lágmarks-lækkunarflughæð/hæð (MDA/H) og skýjafar.

Flugvél (Aeroplane) : Vélknúið loftfar þyngra en loft sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á vængfleti sem eru óhreyfanlegir meðan á tilteknum þætti flugs stendur.

Flugverji (Crew member) : Áhafnarliði sem gegnir starfi um borð í loftfari meðan á fartíma stendur enda telst starf hans nauðsynlegt fyrir örugga starfrækslu loftfarsins eða fyrir öryggi farþeganna.

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

Grannskoðun (Overhaul) : Prófanir og/eða framkvæmdir á loftförum eða hlutum til þeirra í samræmi við gildandi fyrirmæli og leiðbeiningar sem fela í sér endurnýjun, að nokkru eða öllu leyti, og hafa í för með sér að talning flugtíma hlutadeigandi loftfara eða hluta til þeirra hefst að nýju frá byrjun.

Hámarksmassi (Maximum mass) : Leyfður hámarks-flugtaksmassi loftfars.

Hæð (Height) : Lóðrétt fjarlægð láréttis lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá tiltekinni viðmiðun.

Hættulegur varningur (Dangerous goods) : Hlutir eða efni sem stofnað geta heilsu, öryggi eða verðmætum í verulega hættu ef þau eru flutt flugleiðis.

ICAO (International Civil Aviation Organization):

Alþjóðaflugmálastofnunin.

IFR (Instrument flight rules) : Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugreglur.

Kennsluflug (Instructional flying) : Kennsluflug er það þegar loftfar er notað við formlega flugkennslu með flugkennara um borð eða þegar flugnemi lýgur einn undir eftirliti flugkennara.

Lágmarks-lækkunarflughæð/hæð (Minimum descent altitude/height (MDA/H)) : Tiltekin flughæð/hæð, sem ekki má lækka niður fyrir nema sjáist til jarðar, í hringaðflugi eða aðflugi sem ekki er nákvæmnisaðflug.

Leiðarflug (En-route flight) : Sá hluti flugs milli áfangastaða sem ekki telst til brottflugs eða aðflugs.

Leiguflug (Charter flight) : Með leiguflugi er átt við óreglubundið flug til flutninga á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa 5700 kg eða meira, eða sem viðurkennd eru til flutnings á 10 farþegum eða fleiri.

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

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

Nótt (Night) : Sá tími sem miðpunktur sólar er 6° eða meira fyrir neðan sjóndeildarhring.

Óreglubundið flug (Non-Scheduled Flights) : Með óreglubundnu flugi er átt við leiguflug, þjónustuflug og kennsluflug.

Reglubundið áætlunarflug (Scheduled Flights) : Röð flugferða sem fullnægja eftirtöldum skilyrðum:

- a) Flugferðirnar eru farnar með loftförum sem ætluð eru til flutnings á farþegum, pósti eða vörum, gegn gjaldi.
- b) Flugferðunum er ætlað að fullnægja ákveðinni flutningsþörf milli tveggja eða fleiri staða, eftir ákveðinni tímaáætlun, eða ferðirnar eru farnar svo títt og reglulega að augljóst er að fylgt er ákveðinni áætlun.
- c) Sérhver flugferð stendur almenningi til boða gegn greiðslu meðan rými er fánlegt.
- d) Leyfi til reglubundins áætlunarflugs eru tvenns konar, þ.e. sérleyfi og almennt áætlunarleyfi. Með sérleyfi er átt við einkarétt til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á ákveðinni leið en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörfinni á hlutaðeigandi leið. Með almennu áætlunarleyfi er átt við leyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst, á ákveðinni leið án sérleyfis, en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörf á hlutaðeigandi leið, eins og ráðuneytið metur hana á hverjum tíma.

Skipulagðar áætlanir um flugferðir, sem farnar eru með leiguflugi, falla ekki undir þessa skilgreiningu.

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

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

Skráningarríki (State of Registry) : Ríkið sem hefur loftfarið á loftfaraskrá sinni.

Undirritun viðhaldsvottorðs (Signing a maintenance release) : Að votta að eftirlit og viðhald hafi verið framkvæmt á fullnægjandi hátt og samkvæmt aðferðum þeim, sem viðhaldshandbókin mælir fyrir um, með því að gefa út viðhaldsvottorð.

Varaflugvöllur (Alternate aerodrome) : Flugvöllur sem tilgreindur er í flugáætlun og fljúga má til þegar óráðlegt þykir að lenda á ákvörðunarflugvelli.

Veðurfréttir (Meteorological information) : Veðurlýsingar, veðurgreiningar, veðurspár og sérhver skýrsla er varðar ríkjandi eða væntanleg veðurskilyrði.

Veðurstofa (Meteorological Authority) : Embætti, á vegum aðildarríkis ICAO sem veitir eða sér um veðurþjónustu fyrir flug.

Verkflug (Aerial work) : Sérstök flugstarfsemi framkvæmd með loftförum í atvinnuskyni, aðallega í landbúnaði, byggingarvinnu, við ljósmyndun og ýmiss konar kannanir úr lofti. Hér er þó ekki átt við atvinnuflutninga eins og þeir eru skilgreindir í „Reglugerð um flugrekstur“ og viðbæti 6, I. hluta, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 6, Part I.

Þjónustuflug: Hvers konar flug í atvinnuskyni sem ekki verður skilgreint sem reglubundið áætlunarflug, leiguflug eða kennsluflug, svo sem flug með farþega og vörur í loftförum sem gerð eru fyrir 9 farþega eða færri, fræsáningar- og áburðarflug, mælinga- og könnunarflug, sjúkra- og neyðarflug, leitar- og björgunarflug, ljósmyndaflug og auglýsingaflug.

2.0 GILDISSVIÐ.

2.1 Reglugerð þessi tekur til alls almannaflugs með íslenskum flugvélum og erlendum flugvélum sem fljúga um íslenska lofthelgi. Reglugerð þessi tekur þó ekki til verkflugs.

3.0 ALMENNT.

3.1 Lög og reglur.

Flugstjóri skal fara eftir gildandi lögum og reglum þeirra ríkja sem hann flýgur um.

3.2 Ábyrgð.

Flugstjóri ber ábyrgð á starfrækslu og öryggi flugvélar og öryggi allra manna um borð meðan á fartíma stendur.

3.3 Neyðartilvik.

Í neyðartilvikum, sem stofna öryggi flugvélar eða manna í hættu og valda því að brjóta þarf í bága við þær reglur og þau fyrirmæli, sem gilda á staðnum, ber flugstjóra að tilkynna hlutaðeigandi yfirvöldum slíkt brot án tafar. Ef þess er krafist ber flugstjóra að skila skýrslu til hlutaðeigandi yfirvalda um brot sitt. Ef slíkt gerist utan íslenskrar lögsögu í íslenskri flugvél ber flugstjóra ennfremur að láta Flugmálastjórn í té afrit af skýrslunni eins fljótt og auðið er og að jafnaði innan 10 daga eftir að atburðurinn átti sér stað.

3.4 Tilkynningarskylda.

Flugstjóri er ábyrgur fyrir því að tilkynna næsta hlutaðeigandi yfirvaldi, svo fljótt sem auðið er, sérhvert slys sem flugvél hans lendir í ef það hefur í för með sér alvarleg meiðsl eða dauða fólks eða verulegar skemmdir á flugvélinni eða öðrum verðmætum. „Reglugerð um tilkynningarskyldu“, eins og hún er í gildi á hverjum tíma, kveður nánara á um tilkynningarskyldu flugstjóra íslenskra flugvéla.

Aths.: Skilgreining á alvarlegum meiðslum og verulegum skemmdum er í fylgiskjali A með viðbæti 13 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 13, Attachment A.

3.5 Hættuleg efni.

Fara ber eftir „Reglugerð um öruggan flutning hættulegra efna með loftförum“ eins og hún er á hverjum tíma. Sú reglugerð er þýðing á viðbæti 18 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 18.

3.6 Leit og björgun.

Flugstjóri skal hafa tiltækur um borð í flugvél, sem hann stjórnar, allar nauðsynlegar upplýsingar um björgunar- og neyðarþjónustu á þeim svæðum sem hann flýgur yfir.

3.7 Hergögn.

Hergögn má eigi flytja með flugvélum í íslenski lofthelgi nema með leyfi ráðherra, sbr. „Reglugerð um flutning hergagna með loftförum“ nr. 348/1983.

Aths.: 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. 46/1977 um skotvopn, sprengiefni og skotelda.

3.8 Vátryggingar.

Í samræmi við X. kafla „Laga um loftferðir“ nr. 34/1964 skal eigandi loftfars, sem nota skal til loftferða um íslenska lofthelgi, taka og halda við vátryggingu eða tryggingu, er örugg telst, til greiðslu skaðabóta sem falla kunna á hann eða umráðanda loftfarsins vegna tjóns er verður á mönnum og hlutum utan loftfarsins og stafa af notkun þess.

4.0 UNIDRBÚNINGUR FLUGS OG STARFSADFERÐIR Á FLUGI.**4.1 Ástand öryggistækja á jörðu niðri.**

Flugstjóri skal ekki hefja flug fyrr en hann hefur gengið úr skugga um, með öllum þeim ráðum sem honum eru tiltæk, að allur búnaður á láði og/eda legi, sem tiltækur er og krafist er fyrir flugið í því skyni að tryggja öruggan rekstur flugvélarinnar, sé fullnægjandi.

4.2 Flugvallarlágmörk.

Flugstjóri skal ekki fljúga til flugvallar eða frá honum þegar flugvallarlágmörk eru lægri en lágmörk þau, sem kunna að hafa verið sett fyrir flugvöllinn af yfirvöldum þess ríkis sem flugvöllurinn er í, nema það sé viðurkennt sérstaklega af yfirvöldum hlutaðeigandi ríkis.

4.3 Leiðbeiningar til áhafnar og farþega.

4.3.1 Flugstjóri skal tryggja að áhöfn og farþegum sé leiðbeint um notkun og verustað:

- a) öryggisbelta, og, eftir því sem við á,
- b) neyðarútganga,
- c) björgunarvesta,
- d) súrefnistækja,

e) annarra tækja sem ætluð eru til einstaklingsbundinna nota í neyðartilvikum.

4.3.2 Flugstjóri skal tryggja að öllum um borð sé kunnugt um verustað og almennar notkunarreglur helsta neyðarþjónunar um borð sem ætlaður er til sameiginlegra nota.

4.4 Lofthæfi og öryggisráðstafanir.

4.4.1 Flug skal ekki hafið fyrr en flugstjórinn hefur fullvissað sig um að:

- a) flugvélin sé lofthæf, réttilega skráð og að viðeigandi skírteini þar að lútandi séu um borð. Þó má fljúga flugvél reynsluflug í íslenski lofthelgi án gilds lofthæfiskírteinis þegar um er að ræða reynsluflug eftir smíði, samsetningu, skoðun, viðhald, viðgerð, breytingu eða ísetningu, enda sé reynsluflugið framkvæmt í því skyni einu að ganga úr skugga um flughæfi flugvélarinnar,
- b) allur búnaður og tæki séu á sínum stað og fullnægjandi fyrir flugið, með hliðsjón af þeim flugskilyrðum sem búist er við,
- c) sérhvert nauðsynlegt viðhald hafi verið leyst af hendi í samræmi við ákvæði 8. kafla þessarar reglugerðar,
- d) massi flugvélarinnar sé innan öryggismarka, með hliðsjón af þeim flugskilyrðum sem gert er ráð fyrir,
- e) öllum farmi, sem flytja á, sé rétt hlaðið í flugvélina og hann festur á öruggan hátt,
- f) ekki verði farið fram yfir þau rekstrarmörk sem eru í flughandbók flugvélarinnar eða öðrum samsvarandi gögnum.

4.4.2 Flugstjóri skal hafa nægar upplýsingar um afkastagetu flugvélarinnar, með alla hreyfla í gangi, til þess að geta ákvarðað klifurgetu hennar í brottflugi við ríkjandi flugtaks-skilyrði og fyrirhugaðar starfsaðferðir í flugtaki.

4.5 Veðurlýsingar og veðurspár.

Flugstjóri skal, áður en flug er hafið, kynna sér allar veðurupplýsingar sem tiltækar eru og eiga við fyrirhugað flug. Undirbúningur fyrir flug til staðar fjarri brottfararstað og fyrir sérhvert flug samkvæmt blindflugsreglum skal taka til:

- 1) athugunar á gildandi veðurlýsingum og veðurspám, og
- 2) áætlunar um aðgerðir sem grípa skal til, ef ekki reynist unnt að ljúka fluginu eins og ráðgert var vegna veðurskilyrða.

4.6 Takmarkanir vegna veðurskilyrða.

4.6.1 Flug samkvæmt sjónflugsreglum.

Flug, sem áætlað er að framkvæma samkvæmt sjónflugsreglum, skal ekki hafið nema síðustu fáanlegar veðurfréttir bendi til að veðurskilyrði á leiðinni, eða á þeim hluta leiðarinnar og á þeim tíma sem flug er fyrirhugað samkvæmt sjónflugsreglum, muni gera það kleift að fylgja þeim reglum. Þetta á þó ekki við algerlega staðbundið flug í sjónflugsskilyrðum.

4.6.2 Flug samkvæmt blindflugsreglum.

4.6.2.1 Þegar varaflugvöllur er tilgreindur. Eigi skal hefja flug, sem framkvæma á samkvæmt blindflugsreglum nema fyrir liggja upplýsingar sem benda til þess að skilyrði á þeim flugvelli, sem áætlað er að lenda á og til viðbótar að minnsta kosti á einum varaflugvelli, verði á áætluðum komutíma jöfn eða betri en flugvallarlágmark hlutadeigandi flugvallar.

4.6.2.2 Þegar enginn varaflugvöllur er tilgreindur. Eigi skal hefja flug, sem framkvæma á samkvæmt blindflugsreglum, til flugvallar þegar enginn varaflugvöllur er tilgreindur, nema:

- a) staðall um starfshætti við blindaðflug hafi verið útgefinn og sé í gildi fyrir fyrirhugaðan ákvörðunarflugvöll, og

- b) nýjustu tiltækar veðurfréttir bendi til þess að eftirfarandi veðurskilyrði haldist frá því tveimur klukkustundum fyrir áætlaðan komutíma þar til tveimur klukkustundum eftir hann:
- 1) skýjaþekja sé eigi minna en 300 m (1000 fet) yfir því lágmarki sem kveðið er á um við blindaðflug til flugvallarins, og
 - 2) skyggni sé eigi minna en 5,5 km eða 4 km meira en kveðið er á um við blindaðflug til flugvallarins.
- 4.6.3 Flugi skal eigi haldið áfram til fyrirhugaðs ákvörðunarflugvallar nema nýjustu veðurfréttir bendi til þess að skilyrði á þeim flugvelli, eða að minnsta kosti á einum varaflugvelli, verði á áætluðum komutíma jöfn eða betri en flugvallarlág-mörk hlutaðeigandi flugvallar.
- 4.6.4 Eigi skal haldið áfram aðflugi til landingar að nokkrum flugvelli, nema í neyðartilvikum, þannig að brotin séu ákvæði um lágmark.
- 4.7 Eldsneytis- og olíubirgðir.**
- 4.7.1 Flug skal ekki hefja fyrr en gengið hefur verið úr skugga um að eldsneytis- og olíubirgðir flugvélarinnar séu nægilegar til að tryggt sé að ljúka megi fluginu örugglega. Í þessu sambandi ber að hafa hliðsjón af veðurskilyrðum og öllum tölum sem búið er við í fluginu. Eftir því sem við á skal eftirfarandi sérskilyrðum einnig fullnægt:
- 4.7.1.1 Flug samkvæmt blindflugsreglum. Eldsneytis- og olíubirgðir, sem teknar eru með, skulu endast að minnsta kosti til eftirfarandi:
- a) þegar ekki er krafist varaflugvallar samkvæmt undanþágu í grein 4.6.2.2, að fljúga til þess flugvallar, sem áætlað er að fljúga til, og síðan til flugs í 45 mínútur,
 - b) þegar krafist er varaflugvallar, að fljúga til þess flugvallar, sem áætlað er að fljúga til, og þaðan til varaflugvallar og síðan til flugs í 45 mínútur.
- 4.7.1.2 Millilandaflug til Íslands með einshreyfils flugvél, eða flugvél sem ekki getur haldið áfram flugi ef markhreyfill hennar verður óvirkur. Eldsneytis- og olíubirgðir, sem teknar eru með, skulu endast að minnsta kosti til að fljúga til þess flugvallar, sem áætlað er að fljúga til, og síðan til flugs í 3 klst.
- 4.8 Súrefnisbirgðir.**
- Flugstjóri skal tryggja að nægar súrefnisbirgðir séu tiltækar handa flugverjum og farþegum til öndunar í öllu flugi í þeim flughæðum þar sem skortur á súrefni gæti valdið vanhæfi flugverja eða haft skaðleg áhrif á farþega.
- 4.9 Leiðbeiningar um neyðarviðbrögð á flugi.**
- Ef neyðarástand verður á flugi skal flugstjóri tryggja að öllum um borð sé leiðbeint um þau neyðarviðbrögð sem við eiga.
- 4.10 Tilkynningar flugmanna um veðurskilyrði.**
- Tilkynna skal, svo fljótt sem kostur er, um veðurskilyrði sem eru líkleg til þess að hafa áhrif á öryggi flugs annarra loftfara.
- 4.11 Hættulegar aðstæður í flugi.**
- Ef aðstæður verða á einhvern hátt hættulegar, vegna annars en veðurskilyrða, skal tilkynna það svo fljótt sem kostur er. Tilkynningum skal hagað þannig að öryggi annarra loftfara sé haft í huga.

4.12 Hæfi flugverja.

Flugstjóri ber ábyrgð á því að tryggja að:

- a) flug sé ekki hafið ef einhver flugverji er óhæfur til að gegna skyldustörfum sínum af einhverjum ástæðum, þ.m.t. vegna meiðsla, sjúkleika, þreytu, áhrifa áfengis eða lyfja,
- b) flugi sé ekki haldið áfram lengra en að næsta hentuga flugvelli ef hæfi flugliða til þess að gegna skyldustörfum sínum skerðist verulega, m.a. vegna þreytu, sjúkleika eða súrefnisskorts.

4.12.1 Enginn má gegna flugliðastörfum og enginn flugrekandi má krefjast þess að neinn gegni flugliðastörfum ef annað hvort flugliðinn eða flugrekandinn hafa ástæðu til þess að atla að hlutaðeigandi flugliði sé eða verði að líkindum haldinn þreytu, eða verði á annan hátt ófær um að gegna skyldustörfum sínum réttilega.

4.13 Flugliðar á starfsstað.**4.13.1 Flugtak og landing.**

Sérhver flugliði skal vera á starfsstað sínum þegar hann gegnir skyldustörfum.

4.13.2 Á flugi.

Sérhver flugliði skal, meðan hann gegnir skyldustörfum, vera á starfsstað sínum nema fjarvera hans sé nauðsynleg vegna starfrækslu flugvélarinnar eða hann þurfi að sinna líkamlegum þörfum sínum.

4.13.3 Öryggisbelti.

Sérhver flugliði skal hafa öryggisbelti sitt spennt þegar hann er á starfsstað sínum.

4.13.4 Axlaólar.

Sérhver flugliði, sem situr í flugmannssæti, skal hafa axlaólar, ef tiltækar eru, spenntar við flugtak og landingu. Aðrir flugliðar skulu hafa axlaólar spenntar við flugtak og landingu nema þær hindri þá við skyldustörf þeirra.

4.14 Starfshættir í blindflugi.

4.14.1 Öllum flugvélum, sem starfræktar eru samkvæmt blindflugsreglum, skal flogið eftir blindaðflugsaðferðum sem samþykktar eru af stjórnvöldum þeirra ríkja sem hlutaðeigandi flugvelli eru í.

4.15 Almennar leiðbeiningar.

4.15.1 Flugvél skal ekki ekið á athafnasvæði flugvallar nema við stjórnþæki hennar sitji maður, sem:

- a) hefur til þess fulla heimild eiganda eða umráðanda (notanda) eða leigutaka, ef um leigða flugvél er að ræða, eða fulltrúa hans,
- b) er fyllilega hæfur til þess að aka flugvélinni,
- c) fullnægir kröfum til að mega nota talstöð flugvélarinnar ef þörf er talstöðvarfjarskipta, og
- d) hefur fengið leiðbeiningar um flugvöllinn frá hæfum aðila, og þar sem það á við, um leiðir, merkingar og ljósabúnað á honum, flugstjórnarmerki og fyrirmæli, orðasambönd og starfshætti, sem beitt er, og er fær um að fylgja þeim reglum sem settar hafa verið um öruggan akstur flugvéla á flugvöllum.

4.16 Áfylling eldsneytis.

4.16.1 Við áfyllingu eldsneytis hér á landi skal farið eftir „Reglugerð um eldsneytisáfyllingu loftfara“ nr. 282/1980.

4.17 Varafflugvellir.

4.17.1 Þegar fljúga á innanlands í samræmi við blindflugsreglur, skal að minnsta kosti einn varaflugvöllur tilgreindur í flugáætlun.

Aths.: Brottfararflugvöllurinn getur verið varaflugvöllur.

5.0 AFKASTAGETA FLUGVÉLA OG TAKMÖRK HENNAR**5.1 Starfræksla.**

Flugvél skal starfrækt:

- a) í samræmi við ákvæði þau sem felast í lofthæfiskírteini hennar eða öðrum jafngildum viðurkenndum gögnum,
- b) innan þeirra takmarka sem sett hafa verið af flugmálayfirvöldum skráningar-ríkis flugvélarinnar, og
- c) í samræmi við gildandi reglur um hávaðatakmark fyrir hlutaðeigandi flugvöll, nema flugmálayfirvöld hafi veitt sérstaka heimild til þess að víkja frá þeim reglum.

Aths.: Um íslenskar flugvélar undir 5700 kg hámarks massa í almennum flokki gildir einnig „Reglugerð um lágmarksafkastagetu flugvéla“ nr. 263/1986.

5.2 Merkingar.

Spjöld, listar, merkingar mælitækja eða samsteypa þessara hluta, sem hafa að geyma þau starfrækslutakmark sem flugmálayfirvöld skráningarríkis flugvélar hafa sett, skulu vera vel sýnileg og á réttum stöðum í flugvélinni.

6.0 MÆLITÆKI OG BÚNAÐUR FLUGVÉLA.**6.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi.****6.1.1 Mælitæki.**

Flugvél skal búin mælitækjum sem gera flugliðum kleift að stjórna flugferli hennar, framkvæma allar þær flugathafnir, sem þörf krefur, og fljúga innan getumarka flugvélarinnar við þau skilyrði sem búast má við í fluginu.

6.1.1.1 Í íslenskum flugvélum getur þessi mælitækjabúnaður ekki orðið minni en:

- a) hraðamælir,
- b) hæðarmælir, og
- c) seguláttaviti.

6.1.2 Búnaður.

6.1.2.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi.

6.1.2.1.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi skulu búnar:

- a) tiltækum sjúkrakassa,
- b) beranlegum slökkvitækjum af þess konar gerðum að þau valdi ekki hættulegri loftmengun inni í flugvélinni við notkun. Að minnsta kosti eitt slökkvitæki skal vera í:
 - 1) flugstjórnarklefa, og
 - 2) sérhverjum farþegaklefa sem er greindur frá flugstjórnarklefa og flugstjóri eða aðstoðarflugmaður geta ekki náð til í snatri,

- c) 1) sæti eða legurými fyrir sérhvern þann um borð sem náð hefur ákveðnum aldri samkvæmt ákvörðun skráningarríkis flugvélarinnar, sem er tvö ár fyrir íslenskar flugvélar,
- 3) öryggisbeltum fyrir hvert sæti og hvert legurúm,
- d) eftirfarandi handbókum, kortum og leiðbeiningum:
 - 1) flughandbók flugvélarinnar eða öðrum gögnum og leiðbeiningum um hvers konar takmarkanir á starfrækslu flugvélarinnar sem skráningarríki hennar hefur sett, samanber 5. kafla þessarar reglugerðar,
 - 2) gildum kortum fyrir flugleið þá, sem fljúga á, og allar þær flugleiðir sem ætla má að hugsanlega yrðu flognar ef vikja þyrfti af upphaflegri flugleið,
 - 3) leiðbeiningum um starfshætti flugstjóra við einelti sem lýst er í flugreglum og viðbæti 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 2.
 - 4) leiðbeiningum um sjáanleg merki notuð við einelti sem tilgreind eru í flugreglum og viðbæti 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 2.
- e) þeim rafmagnsöryggjum, af réttum gerðum, sem unnt er að ná til og skipta um á flugi.

6.1.2.1.2 Skylt er að hafa neyðarsendi (Emergency Location Beacon - Aircraft, ELBA), fyrir flugvélar með hámarksmassa 5700 kg eða minni til þess að auðvelda leit og björgun. Hann skal senda á örtíðni (VHF) í samræmi við ákvæði þau sem tilgreind eru í viðbæti 10 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 10. Neyðarsendar skulu þannig hannaðir og ísettir að:

- a) sending hefjist sjálfkrafa við flugslys er flugvél rekst í jörðina,
- b) unnt sé að setja þá í gang handvirkt af þeim sem komast lífs af úr flugslysi eða óhappi,
- c) þeir séu ekki háðir aflgjöf frá aflkerfum flugvélarinnar,
- d) þeir séu vatnspólnir, og
- e) ólíklegt sé að þeir verði óvirkir við flugslys.

6.1.2.1.3 Allar flugvélar á sérhverju flugi skulu, til þess að auðvelda leit og björgun, búnar leiðbeiningum um merkjakerfi það sem notað er við samskipti frá jörðu til loftfara.

6.1.2.1.4 Í öllum íslenskum flugvélum í sérhverju flugi skulu vera axlaólar við sæti hvers flugliða þegar því verður komið við að mati Flugmálastjórnar.

6.1.2.1.5 Í öllum íslenskum flugvélum í sérhverju flugi í íslenskri lofthelgi skulu vera björgunarvesti fyrir alla um borð.

6.2 Allar flugvélar í stjórnun sjónflugi.

Allar flugvélar, sem í leiðarflugi er flogið samkvæmt reglum um stjórnun sjónflug, skulu búnar:

- a) seguláttavita,
- b) klukku sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur,
- c) næmum þrýstingshæðarmæli,
- d) hraðamæli, og
- e) þeim viðbótarmælitækjum eða búnaði sem krafist er af hlutaðeigandi yfirvöldum.

6.3 Allar flugvélar í flugi yfir haf eða vötn.

6.3.1 Lagarflugvélar.

Allar lagarflugvélar í sérhverju flugi skulu búnar:

- a) björgunarvestum, eða sambærilegum flotbúnaði fyrir sérhvern um borð, og skal þeim komið fyrir svo að auðveldlega megi ná til vestanna eða flotbúnaðarins úr sætum eða legurúmum,
- b) tækjum til þess að gefa frá sér þau hljóðmerki sem krafist er til þess að koma í veg fyrir árekstra á sjó (International Regulations for Preventing Collisions at Sea), þegar það á við,
- c) akkeri,
- d) flotakkeri (drogue), þegar þess er þörf, til þess að auðvelda stjórn á vatni.

Aths.: Með lagarflugvélum er einnig átt við þær flugvélar, sem geta bæði lent á vatni og landi, þegar þær eru starfræktar sem lagarflugvélar.

6.3.2 Landflugvélar.

6.3.2.1

Eins hreyfils flugvélar. Allar eins hreyfils landflugvélar sem fljúga fjær landi en svo að ná megi til lands í renniflugi skulu hafa innanborðs björgunarvesti, eða sambærilegan flotbúnað, fyrir sérhvern um borð. Skal þeim komið þannig fyrir að auðveldlega megi ná til vestanna eða flotbúnaðarins úr sætum eða legurúmum. Aths.: Með landflugvélum er einnig átt við þær flugvélar, sem geta bæði lent á vatni og landi, þegar þær eru starfræktar sem landflugvélar.

6.3.3 Allar flugvélar í langflugi yfir haf eða vötn.

Allar flugvélar, sem flogið er í langflugi yfir haf eða vötn, skulu búnar:

- a) þegar flugvél er flogið fjær landi, þar sem hæglega mætti nauðlenda, en 93 km (50 NM):
 - björgunarvestum, eða sambærilegum flotbúnaði fyrir sérhvern um borð, og skal þeim komið fyrir svo að auðveldlega megi ná til vestanna eða flotbúnaðarins úr sætum eða legurúmum,
- b) þegar eins hreyfils flugvél er flogið fjær landi, þar sem hæglega mætti nauðlenda, en 185 km (100 NM) og þegar fjölhreyfla flugvél, sem haldið getur áfram flugi með einn hreyfil óvirkan, er flogið fjær landi, þar sem hæglega mætti nauðlenda, en 370 km (200 NM):
 - 1) björgunarbátum sem rúma alla um borð og komið er fyrir svo að auðvelt sé að taka þá í notkun í neyðartilvikum. Bátarnir skulu hafa nauðsynlegan búnað til þess að menn geti lifað af í þeim og miðast sá búnaður við hvers konar flug sem fyrirhugað er. Einnig skal í bátunum vera búnaður til þess að senda neyðarblys svo sem lýst er í flugreglum og viðbæti 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 2,
 - 2) neyðarsendistöð, sem sendir á örtíðni (VHF) og í samræmi við viðeigandi ákvæði viðbætis 10 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 10. Sendistöðinni skal komið fyrir þannig að auðvelt sé að taka hana í notkun í neyðartilvikum. Hún skal vera beranleg, sjálffleytin, vatnspolin og óháð aflkerfum flugvélarinnar. Hægt skal vera að nota sendistöðina fjarri flugvélinni af mönnum sem ekki hefur verið sérstaklega kennt að nota hana,
- c) þegar einshreyfils flugvél, eða flugvél sem ekki getur haldið áfram flugi ef markhreyfill hennar verður óvirkur, er flogið fjær landi, þar sem hæglega mætti nauðlenda, en 93 km (50 NM):
 - tiltækum vatnspéttum flotbúningi fyrir sérhvern um borð ásamt nærfatnaði sem haldið getur nægum hita á þeim er búninginn notar.

6.4 Allar flugvélar í flugi á sérlega tilgreindum svæðum.

6.4.1 Þegar flugvélum er flogið yfir landsvæði, sem af hlutaðeigandi ríki hafa verið sérlega tilgreind sem erfið til leitar og björgunar, skulu þær búnaðarneyðarsendi-stöð sem sendir á örtíðni (VHF) og í samræmi við videigandi ákvæði viðbættis 10 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 10. Sendistöðinni skal komið fyrir þannig að auðvelt sé að taka hana í notkun í neyðartilvikum. Hún skal vera beranleg, vatnspolin og óháð aflkerfum flugvélarinnar. Hægt skal vera að nota sendistöðina fjarri flugvélinni af mönnum sem ekki hefur verið sérstaklega kennt að nota hana. Flugvélar skulu einnig hafa búnað til þess að senda neyðarmerki og nauðsynlegan búnað til þess að menn geti lifað af eftir flugslys. Miðast sá búnaður við hvaða landsvæði flogið er yfir.

6.4.2 Í flugi eins hreyfils flugvéla í íslenskri lofthelgi skal hafa meðferðis búnað sem tryggir öryggi áhafnar og farþega í a.m.k. sólarhring ef til nauðlendingar kæmi. Búnaðurinn skal miðaður við aðstæður hverju sinni, t.d. skal hafa meðferðis varmapoka, skjólfatnað og neyðarkost. Í öllum íslenskum flugvélum með leyfilegan hámarks massa 5700 kg eða minni skulu vera álpokar fyrir alla um borð.

6.4.3 Íslenskar flugvélar, svo og erlendar flugvélar sem íslenskur aðili notar eða ræður yfir, sem flogið er fjær ströndu en 93 km (50 NM) eða milli Íslands og annarra landa, skulu búnaðar björgunarbátum er rúmi alla um borð.

6.4.3.1 Neyðarsendir, sem sent getur á tíðni 121,5 og 243 MHz og fullnægir kröfum Flugmálastjórnar um slíka senda, skal vera í eða festur við a.m.k. einn björgunarbát flugvélarinnar eða þannig geymdur að hann sé umsvifalaust tiltækur áhöfn í neyðartilvikum.

6.5 Allar flugvélar í háflugi.

6.5.1 Í öllum flugvélum, sem ætlað er að fljúga í miklum flughæðum, skal vera búnaður til þess að hægt sé að geyma og gefa súrefni það sem um getur í gr. 4.8.

6.5.2 Flugvélar sem veitt er lofthæfiskirteini í fyrsta sinn 1. janúar 1991 eða síðar.

Í flugvélum með jafnþrýstibúnaði, sem ætlað er að fljúga í flughæðum þar sem loftþrýstingur er minni en 376 hPa (376 mb), skal vera búnaður sem varar flugliða á öruggan hátt við hvers konar hættulegum þrýstingsmissi.

Aths.: 376 hPa loftþrýstingur samsvarar nokkurn veginn 25000 feta flughæð.

6.6 Allar flugvélar sem flogið er samkvæmt blindflugsreglum.

Allar flugvélar, sem flogið er samkvæmt blindflugsreglum eða geta ekki haldið æskilegri flugstöðu án viðmiðunar við eitt eða fleiri mælitæki, og allar flugvélar í millilandaflugi til Íslands og frá því, skulu búnaðar:

- a) beygju- og skriðmæli,
- b) stöðuvísi (artificial horizon),
- c) stefnusúðu (directional gyroscope),
- d) búnaði sem sýnir hvort aflagjafi snúðumælitækjanna er í lagi,
- e) næmum þrýstingshæðarmæli,
- f) mæli sem sýnir hitastig utan flugvélarinnar,
- g) klukku sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur,
- h) hraðamæli, tengdum kerfi sem hefur búnað til að hindra skekkju vegna ísmyndunar eða vatnspéttingar,
- i) stig- og fallmæli,
- j) leiðbeiningum um fjarskiptastöðvar, flugleiðsögubúnað og flugvelli, eftir því sem við hvert flug á,
- k) seguláttavita.

- 6.6.1 Íslenskar fjölhreyfla flugvélar, sem notaðar eru í kennslu- og þjálfunarflugi, skulu búnar tveim hæðarmælum, sbr. gr. 6.6 e).
- 6.6.2 Í íslenskum flugvélum skal aflgjafi fyrir beygju- og skriðmæli, sbr. gr. 6.6 a), vera annar en fyrir stöðuvísi og stefnusnúðu, sbr. gr. 6.6 b) og c).

6.7 Allar flugvélar sem starfræktar eru að nóttu til.

Allar flugvélar, sem starfræktar eru að nóttu til, skulu búnar:

- a) öllum þeim búnaði sem um getur í gr. 6.6,
- b) þeim ljósum, sem kveðið er á um í flugreglum og viðbæti 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 2, fyrir flugvélar á flugi eða þær sem starfræktar eru á athafnasvæði flugvallar,
- c) landingarljósi,
- d) lýsingu fyrir öll flugmælitæki og allan búnað sem nauðsynlegur er fyrir örugga stjórn flugvélarinnar,
- e) ljósum í öllum farþegarýmum,
- f) vasaljósi við starfsstað hvers flugverja.

6.8 Allar flugvélar sem fullnægja kröfum um hávaðatakmark í viðbæti 16, I. bindi, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 16, Volume I, Noise Certification Standards.

Um borð í flugvélum, sem fullnægja kröfum um hávaðatakmark, skal vera skírteini því til staðfestingar.

6.9 Flugvélar knúnar hverfilhreyflum - jarðvari.

- 6.9.1 Íslenskar flugvélar, sem knúnar eru hverfilhreyflum og hafa meira en 15000 kg hámarks massa eða er heimilt að flytja fleiri en 30 farþega, skulu búnar jarðvara sem viðurkenndur er af Flugmálastjórn.
- 6.9.2 Jarðvarinn skal gefa bæði sjáanleg og heyranleg hættumerki í stjórnklefa ef flugvélin kemur svo nálægt yfirborði jarðar að hugsanlegt er að hætta stafi af. Hættumerkin skulu:
- a) hefjast samtímis og vera auðgreind frá öðrum hættumerkjum í stjórnklefa,
 - b) vera stöðugt skynjanleg uns hættuástandið er liðið hjá, og
 - c) hefjast sjálfkrafa án aðgerða áhafnarinnar.

6.10 Flugritar.

Aths.: Flugritar eru tvenns konar, ferðritar og hljóðritar. Nákvæmar lýsingar á flugritum, sem fullnægja ákvæðum reglugerðar þessarar, er að finna í fylgiskjali A með viðbæti 6, II. hluta, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 6, Part II, Attachment A.

6.10.1 Gerðir ferðrita.

6.10.1.1 Ferðritar af „Gerð I“ skulu skrá þær breytur sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugferil flugvélarinnar, hraða hennar, stöðu, hreyfilafli, flugham og notkun.

6.10.1.2 Ferðritar af „Gerð II“ skulu skrá þær breytur sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugferil flugvélarinnar, hraða hennar, stöðu, hreyfilafli og stöðu hreyfanlegs lyfti- og loftviðnámsbúnaðar.

6.10.2 Skráningartími ferðrita.

6.10.2.1 Ferðritar af báðum gerðum, I og II, skulu geta geymt skráðar upplýsingar undanfarandi 25 klukkustunda sem þeir voru í gangi.

6.10.3 Ferðritar flugvéla sem veitt er lofthæfiskírteini í fyrsta sinn 1. janúar 1991 eða síðar.

- 6.10.3.1 Allar flugvélar, sem hafa meira en 27000 kg hámarks massa, skulu búnar ferðrita af „Gerð I“.
- 6.10.3.2 Allar íslenskar flugvélar, sem hafa hámarks massa meiri en 5700 kg en mest 27000 kg, skulu búnar ferðrita af „Gerð I“ eða „Gerð II“.
- 6.10.4 **Hljóðritar flugvéla sem veitt er lofthæfiskírteini í fyrsta sinn 1. janúar 1991 eða síðar.**
- 6.10.4.1 Allar flugvélar, sem hafa meira en 27000 kg hámarks massa, skulu búnar hljóðrita sem getur hljóðritað það sem heyrir í stjórnklefa meðan á fartíma stendur.
- 6.10.4.2 Allar íslenskar flugvélar, sem hafa hámarks massa meiri en 5700 kg en mest 27000 kg, skulu búnar hljóðrita sem getur hljóðritað það sem heyrir í stjórnklefa meðan á fartíma stendur.
- 6.10.5 **Skráningartími hljóðrita.**
- 6.10.5.1 Hljóðritar skulu geta geymt skráðar upplýsingar undanfarandi 30 mínútna sem þeir voru í gangi.
- 6.10.5.2 Hljóðritar í íslenskum flugvélum, sem hafa meira en 5700 kg hámarks massa og veitt er lofthæfiskírteini í fyrsta sinn 1. janúar 1991 eða síðar, skulu geta geymt skráðar upplýsingar undanfarandi tveggja klukkustunda sem þeir voru í gangi.
- 6.10.6 **Smíði og ísetning flugrita.**
- 6.10.6.1 Flugritar skulu smíðaðir, þeim komið fyrir og þeir ísettir þannig að þeir séu eins vel varðir fyrir hnjaski og skemmdum og kostur er svo að þær upplýsingar, sem þeir hafa að geyma, varðveitist og hægt sé að ná þeim og túlka þær.
- 6.10.7 Notkun flugrita.
- 6.10.7.1 Ekki skal slökkt á flugritum meðan á fartíma stendur.
- 6.10.7.2 Til þess að varðveita gögn þau, sem flugritar geyma, skal slökkt á þeim eða þeir teknir úr sambandi að fartíma loknum, ef flugvélin hefur orðið fyrir slysi eða óhappi, og ekki skal kveikt á þeim aftur fyrr en gögn þeirra hafa verið tekin til varðveislu.

7.0 FJARSKIPTA- OG LEIÐSÖGUTÆKI FLUGVÉLA.

7.1 Fjarskiptatæki.

- 7.1.1 Flugvél, sem áætlað er að fljúga samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu, skal búin fjarskiptatækjum. Með þeim skal vera unnt að halda uppi gagnkvæmum fjarskiptum við þær flugfjarskiptastöðvar, sem hlutaðeigandi yfirvöld mæla fyrir um, á þeirri tíðni sem þau hafa ákveðið.
- 7.1.1.1 Þegar þörf er á fleiri en einu fjarskiptatæki til þess að fullnægja ákvæðum í gr. 7.1.1 skal sérhvertt þeirra vera óháð hinu eða hinum þannig að bilun eins þeirra valdi ekki bilun annars.
- 7.1.2 Flugvél, sem áætlað er að fljúga samkvæmt sjónflugsreglum í stjórnðu flugi, skal, nema undanþága hafi fengist frá hlutaðeigandi yfirvöldum, búin fjarskiptatækjum svo að unnt sé að halda uppi gagnkvæmum fjarskiptum, hvenær sem er á flugi, við þær flugfjarskiptastöðvar, sem hlutaðeigandi yfirvöld mæla fyrir um, á þeirri tíðni sem þau hafa ákveðið.
- 7.1.2.1 Flugvél, sem áætlað er að fljúga þar sem ákvæði í gr. 6.3.3 eða 6.4 eiga við, skal, nema undanþága hafi fengist frá hlutaðeigandi yfirvöldum, búin fjarskiptatækjum svo að unnt sé að halda uppi gagnkvæmum fjarskiptum, hvenær sem er á flugi, við þær flugfjarskiptastöðvar, sem hlutaðeigandi yfirvöld mæla fyrir um, á þeirri tíðni sem þau hafa ákveðið.
- 7.1.3 Fjarskiptatækin, sem um getur í gr. 7.1.1 - 7.1.2.1, skulu gerð fyrir neyðartíðni flugsins 121,5 MHz.

- 7.1.4 Til flugs samkvæmt sjónflugsreglum innan flugstjórnarsviðs í íslenskri lofthelgi þarf VHF sendi- og viðtæki til fjarskipta við hlutaðeigandi flugturn.
- 7.1.5 Fjarskiptatæki skulu þannig gerð að hægt sé að hlusta stöðugt á tiltekna tíðni og samtímis nota flugleiðsögutækin.

7.2 Leiðsögutæki.

- 7.2.1 Flugvél 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 að minnsta kosti sérhverja 110 km (60 NM) ef slíkt hefur ekki verið bannað af hlutaðeigandi yfirvöldum.
- 7.2.2 Fyrir flug í sérstaklega skilgreindu loftrými, þar sem gerðar eru lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu (Minimum Navigation Performance Specifications) og mælt fyrir um hana samkvæmt svæðisbundnum samningum um flugleiðsögu, skal flugvél búin flugleiðsögutækjum sem:
- a) með nægjanlegri nákvæmni gefa flugliðum órofa vísbendingu um samsvörun við fyrirhugaðan flugferil eða frávik frá honum alla flugleiðina, og
 - b) hafa verið heimilud af skráningarríki flugvélarinnar til notkunar í flugi í því loftrými.
- 7.2.3 Flugvélin skal búin þess konar flugleiðsögutækjum að tryggt sé að þótt bilun verði í einu tæki eða hluta þess, hvenær sem er á flugi, þá sé allt um það hægt að fljúga í samræmi við kröfur þær sem gerðar eru í gr. 7.2.1 og, þar sem við á, í gr. 7.2.2.
- 7.2.4 Þegar fyrirhuguð er landing í blindflugsskilyrðum skal flugvél búin leiðsögutækjum sem tekið geta á móti leiðarmerkjum til staðar þaðan sem unnt er að lenda úr sjónaðflugi. Tækin skulu geta gefið þess konar leiðbeiningar við sérhvern ákvörðunarflugvöll, sem lenda skal á í blindflugsskilyrðum, og sérhvern varaflugvöll.
- 7.2.5 Flugvélar, sem áætlað er að fljúga:
- a) samkvæmt blindflugsreglum í íslenskri lofthelgi, og/eða
 - b) innan aðflugsstjórnarrýmis Reykjavíkur- og Keflavíkurflugvallar skulu búnar ratsjársvara.
- 7.2.6 Íslenskar flugvélar, sem áætlað er að fljúga samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu til utan 28 km (15 NM) frá lýstum flugvelli í íslenskri lofthelgi, skulu búnar a.m.k. tveimur radíóáttavítum eða einum radíóáttavita og einu fjölstefnuviðtæki, svo og viðtæki fyrir markvita eða fjarlægðarmæli.

8.0 VIÐHALD FLUGVÉLA.

8.1 Almenn.

- 8.1.1 Eigandi eða umráðandi (notandi) flugvélar eða leigjandi, ef flugvélin er leigð, ber ábyrgð á því að flugvélinni sé haldið lofthæfri þegar hún er í notkun.
- 8.1.2 Eigandi eða umráðandi (notandi) flugvélar eða leigjandi, ef flugvélin er leigð, ber ábyrgð á því að tryggja, eftir því sem framkvæmanlegt er, að:
- a) allt viðhald, grannskoðanir, breytingar og viðgerðir, sem hafa eða gætu haft áhrif á lofthæfi, fari fram eins og fyrir er mælt af skráningarríki flugvélarinnar,
 - b) þeir sem framkvæma viðhald skrái viðeigandi færslur í viðhaldsskrár flugvélarinnar og staðfesti að flugvélin sé lofthæf,
 - c) viðhaldsvottorð sé útfyllt og undirritað af manni eða mönnum sem hafa fullgild réttindi, í samræmi við „Reglugerð um skírteini gefin út af flugmála-

stjórn“ eða viðbæti 1 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 1, til að staðfesta að viðhaldsverkinu sé lokið á viðurkenndan hátt og í samræmi við fyrirskipaðar aðferðir.

8.2 Réttindi til að staðfesta lofthæfi.

Hver sá, sem ber ábyrgð á að staðfesta að flugvél sé lofthæf, skal hafa réttindi til þess í samræmi við „Reglugerð um skírteini gefin út af flugmálastjórn“ eða viðbæti 1 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 1.

8.3 Viðhaldsskrár.

8.3.1 Eigandi eða umráðandi (notandi) flugvélar skal halda viðhaldsskrár um eftirfarandi:

a) um flugvélin í heild sinni:

- 1) gildandi eiginmassa og legu þyngdarpunkts flugvélarinnar tómrar,
- 2) ísetningu og fjarlægingu búnaðar,
- 3) tegund og umfang viðhalds og breytinga, flugtíma, svo og um það hvenær vinnan var framkvæmd,
- 4) lista í tímaröð um framkvæmd lofthæfifyrirmæla og hvernig þeim var framfylgt.

b) um aðalhluti flugvélarinnar:

- 1) heildarflugtíma,
- 2) hvenær síðasta grannskoðun fór fram,
- 3) flugtíma frá síðustu grannskoðun,
- 4) hvenær síðasta skoðun fór fram.

c) um mælitæki og búnað, ef notkun og notkunartími þeirra takmarkast af flugtíma:

- 1) heildarflugtíma að því marki að unnt sé að ákveða ástand þeirra og meta endingu þeirra,
- 2) hvenær síðasta skoðun fór fram.

8.3.2 Leigjandi flugvélarinnar skal fylgja ákvæðum í gr. 8.3, eftir því sem við á, meðan flugvélin er leigð.

8.3.3 Skrár þær sem vísað er til í gr. 8.3.1 og 8.3.2 skal varðveita í 90 daga eftir að endingartími hlutarins, sem þær eiga við, er útrunninn.

8.4 Skoðanir.

8.4.1 Íslenskar flugvélar skulu skoðaðar í samræmi við fyrirmæli skoðunarhandbókar, þó ekki sjaldnar en á 50 og 100 flugtíma fresti (50 og 100 klst. skoðanir). Minnst eina 100 klst. skoðun skal gera því sem næst árlega til endurnýjunar lofthæfiskírteinis (ársskoðun). Flugmálastjórn/loftferðaefartilít getur samþykkt annað fyrirkomulag skoðana.

8.5 Viðhald og viðgerðir.

8.5.1 Íslenskum flugvélum skal við haldið og við þær gert samkvæmt viðhalds- og viðgerðarhandbókum sem samþykktar hafa verið fyrir hlutadeigandi tegund flugvéla og/eða samkvæmt almennt viðurkenndum aðferðum flugiðnaðarins. Flugmálastjórn sker úr í vafaatriðum.

Aths.: Sem dæmi um almennt viðurkenndar aðferðir flugiðnaðarins má nefna:

FAA Advisory Circular No. 43.13-1A, Acceptable Methods, Techniques and Practices. Aircraft Inspection and Repair.

FAA Advisory Circular No. 43.13-2, Acceptable Methods, Techniques and Practices. Aircraft Alteration.

BCAA Inspection Procedures.

8.6 Vinna við íslenskar flugvélar erlendis.

8.6.1 Skoðanir, viðhald, viðgerðir og/eða breytingar íslenskra flugvéla erlendis mega einungis fara fram hjá aðiljum sem uppfylla eitthvert eftirtalinna skilyrða:

- 1) hafi fullgild réttindi flugmálastjórnar Bandaríkjanna (FAA) til þess að framkvæma sama verk á flugvélum skráðum í Bandaríkjunum (FAA licensed mechanic/FAA approved Repair Station or Operator), enda fari viðkomandi í einu og öllu eftir ákvæðum og reglum bandarísku flugmálastjórnarinnar (FAR),
- 2) hafi fullgild réttindi flugmálastjórnar Bretlands (CAA) til þess að framkvæma sama verk á flugvélum skráðum í Bretlandi (CAA licensed mechanic/CAA approved Repair Station or Operator), enda fari viðkomandi í einu og öllu eftir ákvæðum og reglum bresku flugmálastjórnarinnar (BCAR),
- 3) hafi fullgild réttindi flugmálastjórnar heimalands síns til þess að framkvæma sama verk á flugvélum skráðum í heimalandi sínu, enda fari viðkomandi í einu og öllu eftir ákvæðum og reglum flugmálastjórnar heimalands síns og heimaland hans sé eitthvert eftirtalinna landa: Danmörk, Svíþjóð, Noregur, Finnland, V-Pýskaland, Holland, Belgía, Luxembourg, Austurríki, Sviss, Frakkland, Írland, Kanada, Nýja Sjáland eða Ástralía,
- 4) hafi verið samþykktur sérstaklega af Flugmálastjórn/loftferðaeftirliti.

9.0 FLUGÁHAFNIR.**9.1 Starfhæfi.**

Flugstjóri skal tryggja að skírteini hvers flugliða hafi verið gefið út eða fullgilt af skráningarríki flugvélarinnar, sé með réttum áritunum og í gildi. Hann skal einnig fullvissa sig um að viðkomandi flugliðar hafi haldið við starfhæfni sinni.

9.1.1 Millilandaflug.

Flugstjóri í millilandaflugi til Íslands eða frá því skal hafa gilda blindflugsáritun.

9.2 Samsetning áhafnar.

Fjöldi flugliða í áhöfn skal ekki vera minni en segir í lofthæfiskírteini flugvélarinnar, flughandbók hennar eða öðrum gögnum, tengdum lofthæfiskírteini hennar.

10.0 ÝMIS ÁKVÆÐI.**10.1 Undanþágur.**

10.1.1 Flugmálastjórn/loftferðaeftirlit getur veitt tímabundnar undanþágur frá reglugerð þessari þegar sérstökum ástæðum er til að dreifa.

10.2 Refsiákvæði.

10.2.1 Brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt XIII. kafla laga um loftferðir nr. 34, 21. maí 1964.

10.3 Gildistaka.

10.3.1 Reglugerð þessi er sett samkvæmt 188. gr. laga nr. 34, 21. maí 1964 um loftferðir, staðfestist hér með til að öðlast gildi 1. júlí 1990 og birtist til eftirbreytni þeim sem hlut eiga að máli.

Samgönguráðuneytið, 1. júní 1990.

Steingrímur J. Sigfússon.

Halldór S. Kristjánsson.