

REGLUGERÐ

um almannaflug.

EFNISYFIRLIT

1.0 ORÐSKÝRINGAR

2.0 GILDISSVIÐ

3.0 ALMENNT

- 3.1 Lög og reglur
- 3.2 Ábyrgð
- 3.3 Neyðartilvik
- 3.4 Tilkynningarskylda
- 3.5 Hættulegur varningur
- 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 Varaflugvellir á áfangastað
- 4.8 Eldsneytis- og olíubirgðir
- 4.9 Súrefnisbirgðir
- 4.10 Notkun súrefnis
- 4.11 Leiðbeiningar um neyðarviðbrögð í flugi
- 4.12 Tilkynningar flugmanna um veðurskilyrði
- 4.13 Hættulegar aðstæður í flugi
- 4.14 Hæfi flugliða
- 4.15 Flugliðar á starfsstað
- 4.16 Starfshættir í blindflugi
- 4.17 Almennar leiðbeiningar
- 4.18 Áfylling eldsneytis
- 4.19 Varaflugvellir

5.0 AFKASTAGETA FLUGVÉLA OG TAKMÖRK HENNAR

- 5.1 Starfræksla
- 5.2 Merkingar

6.0 MÆLITÆKI OG BÚNAÐUR FLUGVÉLA

- 6.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi
- 6.2 Allar flugvélar sem flogið er samkvæmt reglum um sjónflug
- 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
- 6.11 Mach-tölumælir
- 6.12 Flugvélar sem verða að vera búnar hæðarratsjársvara

7.0 FJARSKIPTA- OG LEIÐSÖGUTÆKI FLUGVÉLA

- 7.1 Fjarskiptatæki
- 7.2 Leiðsögutæki
- 7.3 Fjarskipta- og leiðsögutæki flugvéla

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
- 8.7 Lagfæringar til forvarna

9.0 FLUGÁHAFNIR

- 9.1 Starfshæfi
- 9.2 Samsetning áhafnar

10.0 ÝMIS ÁKVÆÐI

- 10.1 Undanþágur
- 10.2 Refsiákvæði
- 10.3 Gildistaka

1.0 ORÐSKÝRINGAR

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 gegnir hvers konar flugmannsstarfi í loftfari, öðru en starfi 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 um flugvöll fyrir eigin afli, að undanskildu flugtaki og landingu, en að meðtöldu flugi þyrfa með aksturshraða loftfara rétt yfir yfirborði flugvallar innan áhrifa frá jörðu, þ.e. flugakstur.

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

Almannaflug (General aviation operation): Flug loftfars annað en atvinnuflutningar og verkflug.

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

Atvinnuflug (Commercial aviation): Flugstarfsemi sem stendur almenningi til boða gegn gjaldi.

Atvinnuflutningar (Commercial air transport operation): Flutningar með loftförum á farþegum, vörum eða pósti gegn endurgjaldi.

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. Hann er talinn frá því að loftfar hreyfist frá þeim stað sem það er fermt þar til það nemur staðar til affermingar.

Flugáætlun (Flight plan): Tilteknað upplýsingar um fyrirhugað flug loftfars eða hluta flugs, látanar flugumferðarþjónustudeild í té.

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** (Flight Manual): Handbók sem tengd er lofthæfisskírteininu þar sem tilgreint er innan hvaða marka loftfarið er talið lofthæft og þar sem gefnar eru nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar fyrir flugliða um örugga starfrækslu loftfarsins.
- Flughæð** (Altitude): Lóðrétt fjarlægð lárétts 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 starfrækslu 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 er 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 starfrækslu 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 líður 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, flugstjórnarsvæðisþjónustu, aðflugsstjórnarþjónustu eða flugturnsþjónustu.
- Flugvallarlágmark** (Aerodrome operating minima): Neðstu leyfilegu mörk til að nota megi flugvöll til flugtaks og landingar, venjulega tilgreind sem lágmarksskyggni eða flugbrautarskyggni, ákvörðunarflughæð/hæð (DA/H) eða lágmarkslækkunarflughæð/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.

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 hlutaðeigandi loftfara eða hluta til þeirra hefst að nýju frá byrjun.

Hámarksmassi (Maximum mass): Leyfður hámarksflugtaksmassi 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 blindflugsglur.

ILS (Instrument landing system): Hnitlendingarkerfi.

Kennsluflug (Instructional flying): Notkun loftfars við formlega flugkennslu með flugkennara um borð eða þegar flugnemi flýgur einn undir eftirliti flugkennara.

Lágmarkslækkunarflughæð/hæð (Minimum descent altitude/height (MDA/H)): Tiltekin flughæð/hæð sem ekki má fljúga 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): 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.

Nákvæmnisaðflug (Precision approach procedure): Stöðluð aðferð við blindaðflug þar sem stuðst er við stefnu- og aðflughallasendingar frá tækjum á jörðu niðri, svo sem hnitlendingarkerfi (ILS) eða nákvæmnisratsjá (PAR).

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

PAR (Precision approach radar): Nákvæmnisratsjá.

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 sjónflugsglum (VFR).

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

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

Undirritun viðhaldsvottorðs (Signing a maintenance release): Vottun þess 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 fljúga má til þegar annaðhvort er ógerlegt eða óráðlegt að halda áfram flugi til ákvörðunarflugvallar eða lenda á honum. Til varaflugvalla teljast:

Varaflugvöllur við flugtak (Take-off alternate): Varaflugvöllur sem unnt er að lenda á ef nauðsyn krefur skömmu eftir flugtak ef ekki er gerlegt að nota brottfararflugvöll.

Varaflugvöllur á flugleið (En-route alternate): Flugvöllur sem loftfar gæti lent á ef upp kæmi óvenjulegt ástand eða neyðarástand í leiðarflugi.

Varaflugvöllur á ákvörðunarstað (Destination alternate): Varaflugvöllur sem fljúga má til ef ógerlegt eða óráðlegt reynist 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 Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) sem veitir eða sér um veðurþjónustu fyrir flug.

Verkflug (Aerial work): Starfræksla loftfars í sérhæfðri starfsemi og þjónustu, svo sem í landbúnaði, byggingavinnu, við ljósmyndun og ýmiss konar kannanir, athuganir og eftirlit úr lofti, við leit og björgun, í auglýsingaflugi o.s.frv.

Þjónustuflug: Óreglubundið flug til flutninga á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa minni en 5700 kg, og ekki eru viðurkennd til flutnings á 10 farþegum eða fleiri.

2.0 GILDISSVIÐ

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

3.0 ALMENNT

3.1 Lög og reglur.

Flugstjóri skal fara eftir gildandi lögum og reglum þeirra ríkja sem loftfarið 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 enn fremur 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. Gildandi „Reglugerð um tilkynningarskyldu“, eins og hún er á hverjum tíma, kveður nánar á um tilkynningarskyldu flugstjóra íslenskra flugvéla.

3.5 Hættulegur varningur.

Fara ber eftir „Reglugerð um öruggan flutning hættulegs varnings flugleiðis“ 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 tiltækar 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 íslenskri lofthelgi nema með leyfi ráðherra, sbr. „Reglugerð um flutning hergagna með loftförum“ nr. 348/1983. 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 UNDIRBÚNINGUR FLUGS OG STARFSADFERÐIR Á FLUGI**4.1 Ástand öryggistækja á jörðu niðri.**

Flugstjóri skal ekki hefja flug fyrir en gengið hefur verið úr skugga um með öllum tiltækum ráðum að allur búnaður á láði og/eða legi, sem tiltækur er og krafist er fyrir flugið og örugga för flugvélarinnar, sé fullnægjandi, þar með talin fjarskipta- og leiðsöguvirki.

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 munnlega eða á annan hátt um notkun og verustað:

- a) öryggisbelta, og, eftir því sem við á,
- b) neyðarútganga;
- c) björgunarvesta;
- d) súrefnistækja og
- e) annarra tækja sem ætluð eru til einstaklingsbundinna nota í neyðartilvikum, þar á meðal neyðarupplýsinga fyrir farþega.

4.3.2 Flugstjóri skal tryggja að öllum um borð sé kunnugt um verustað og almennar notkunarreglur helsta neyðarbúnaðar 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 íslenskri lofthelgi án gilds lofthæfisskírteinis 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 og staðsetning þyngdarmiðju séu á þann veg að unnt sé að fljúga henni á öruggan hátt, 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 og
- f) ekki verði farið fram yfir þau fluggetumörk 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 hægt sé að ákvarða klifurgetu hennar í brottflugi við ríkjandi flugtaksskilyrði og fyrirhugaðar starfsaðferðir í flugtaki.

4.5 Veðurlýsingar og veðurspár.

Flugstjóri skal hafa kynnt sér allar veðurupplýsingar sem tiltækar eru og eiga við fyrirhugað flug áður en flug er hafið. 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 fánlegar 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 krafist er varaflugvallar á ákvörðunarstað: Eigi skal hefja flug sem framkvæma á samkvæmt blindflugsreglum, nema tiltækar upplýsingar bendi til þess að skilyrði á þeim flugvelli sem áætlað er að lenda á, og til viðbótar að minnsta kosti á einum varaflugvelli á ákvörðunarstað, verði jöfn eða betri en flugvallarlágmörk hlutaðeigandi flugvallar á áætluðum komutíma.

- 4.6.2.2 Þegar ekki er krafist varaflugvallar á ákvörðunarstað: Eigi skal hefja flug sem framkvæma á samkvæmt blindflugsreglum til flugvallar þegar ekki er krafist varaflugvallar, 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) skýjahæð 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 Flug 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 á ákvörðunarstað, verði jöfn eða betri en flugvallarlágmörk hlutaðeigandi flugvallar á áætluðum komutíma.
- 4.6.4 Eigi skal haldið áfram aðflugi til landingar að nokkrum flugvelli, nema í neyðartilvikum, þannig að brotin séu ákvæði um lágmark.
- 4.6.5 Eigi skal hefja flug þegar vitað er um eða búist er við ísingu nema flugvélin hafi verið samþykkt til að standast slíkar aðstæður og hafi búnað til þess.

4.7 **Varaflugvellir á áfangastað.**

Fyrir flug sem á að framkvæma samkvæmt blindflugsreglum skal velja að minnsta kosti einn varaflugvöll á áfangastað og tilgreina hann í flugáætlun, nema:

- a) lengd flugsins og ríkjandi veðurskilyrði séu á þann veg að sæmileg víska ríki um að á áætluðum landingartíma, svo og sæmilega lengi fyrir og eftir þann tíma, verði unnt að fljúga að og lenda á fyrirhuguðum landingarflugvelli við sjónflugsskilyrði eða
- b) fyrirhugaður landingarflugvöllur sé afskekktur og enginn hentugur varaflugvöllur á áfangastað sé til.

4.8 **Eldsneytis- og olíubirgðir.**

- 4.8.1 Flug skal ekki hefja fyrir 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 töfum sem búist er við í fluginu. Eftir því sem við á skal eftirfarandi sérskilyrðum einnig fullnægt.
- 4.8.1.1 Flug samkvæmt blindflugsreglum. Eldsneytis- og olíubirgðir sem teknar eru með, skulu endast að minnsta kosti til eftirfarandi:
- a) þegar ekki er krafist varaflugvallar á ákvörðunarstað 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, eða
 - b) þegar krafist er varaflugvallar á ákvörðunarstað, að fljúga til þess flugvallar, sem áætlað er að fljúga til, og þaðan til varaflugvallar og síðan til flugs í 45 mínútur.
- 4.8.1.2 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.

4.9 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.

4.10 Notkun súrefnis.

Ævinlega þegar aðstæður krefjast súrefnisnotkunar skv. 4.9, skulu allir flugliðar anda að sér súrefni viðstöðulaust meðan þeir eru við þau störf sem nauðsynleg eru til að fljúga flugvél með öryggi.

4.11 Leiðbeiningar um neyðarviðbrögð í flugi.

Ef neyðarástand verður í flugi skal flugstjóri tryggja að öllum um borð sé leiðbeint um þau neyðarviðbrögð sem við eiga.

4.12 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.

4.13 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.

4.14 Hæfi flugliða.

Flugstjóri ber ábyrgð á því að tryggja að:

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

4.14.1 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 ætla að hlutaðeigandi flugliði sé eða verði að líkindum haldinn þreytu, eða verði á annan hátt ófær um að gegna skyldustörfum sínum réttilega.

4.15 Flugliðar á starfsstað.**4.15.1 Flugtak og landing.**

Allir flugliðar sem eiga að gegna skyldustörfum í stjórnklefa skulu vera á starfsstöðum sínum.

4.15.2 Á flugi.

Allir flugliðar sem hafa skyldum að gegna í stjórnarklefa skulu vera á starfsstöðum sínum, nema fjarvera þeirra sé nauðsynleg vegna skyldustarfa við starfrækslu flugvélarinnar eða þeir þurfi að sinna líkamlegum þörfum sínum.

4.15.3 Sætisólar.

Allir flugliðar skulu hafa sätisólar sínar spenntar þegar þeir eru á starfsstöðum sínum.

4.15.4 Axlaólar.

Flugliði sem situr í flugmannssæti skal spenna axlaólar, ef tiltækar eru, við flugtak og landingu. Allir aðrir flugliðar skulu hafa axlaólar spenntar við flugtak og landingu nema þær hindri þá við skyldustörf þeirra. Í þeim tilvikum er heimilt að losa axlarólar, en sætisólar verða að vera spenntar eftir sem áður.

4.16 Starfshættir í blindflugi.

Öllum flugvélum, sem starfræktar eru samkvæmt blindflugsreglum, skal flogið eftir blindflugsáðferðum sem samþykktar eru af stjórnvöldum þeirra ríkja sem hlutaðeigandi flugvellir eru í.

4.17 Almennar leiðbeiningar.

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 tilnefndan 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.

4.18 Áfylling eldsneytis.

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

4.19 Varaflugvellir.

Þegar fljúga á innanlands í samræmi við blindflugsreglur, skal að minnsta kosti einn varaflugvöllur tilgreindur í flugáætlun. 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 lofhæfiskírteini hennar eða öðrum jafngildum viðurkenndum gögnum;
- b) innan þeirra getumarka sem sett hafa verið af flugmálayfirvöldum skráningar-ríkis flugvélarinnar; og
- c) í samræmi við gildandi reglur um hávaðatakörk fyrir hlutaðeigandi flugvöll, nema flugmálayfirvöld hafi veitt sérstaka heimild til þess að víkja frá þeim reglum.

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 starfrækslutakmörk 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 Almenn.

Auk þess lágmarksbúnaðar sem nauðsynlegur er til að unnt sé að gefa út lofthæfiskírteini skal koma fyrir um borð í flugvélum 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 flugvél sem notuð er og þær aðstæður sem vélinni skal flogið við.

6.1.2 Mælitæki.

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

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

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

6.1.3 Búnaður.

6.1.3.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi.

6.1.3.1.1 Allar flugvélar í sérhverju flugi skulu búnar:

- a) aðgengilegum 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 legurúmi fyrir sérhvern þann um borð sem náð hefur ákveðnum aldri samkvæmt ákvörðun skráningarríkis flugvélarinnar, er tveggja ára aldur í íslenskum flugvélum og
- 2) 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 settum af skráningarríki hennar hefur sett, samanber 5. kafla þessarar reglugerðar;
 - 2) gildum kortum fyrir væntanlega flugleið, sem fljúga á, og allar þær flugleiðir sem ætla má að hugsanlega yrðu flognar ef víkja 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 og
 - 4) leiðbeiningum um sjáanleg merki notuð við einelti sem tilgreind eru í flugreglum og viðbæti 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ICAO Annex 2,

og

- e) þeim vararafmagnsöryggjum, af réttum gerðum, sem unnt er að ná til og skipta um á flugi.
- 6.1.3.1.2 Skylt er að hafa neyðarsendi (Emergency Location Beacon - Aircraft, ELBA), fyrir flugvélar með hámarks massa 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:
- sending hefjist sjálfkrafa við flugslys er flugvél rekst í jörðina;
 - unnt sé að setja þá í gang handvirkt af þeim sem komast lífs af úr flugslysi eða óhappi;
 - þeir séu ekki háðir aflagjöf frá aflkerfum flugvélarinnar;
 - þeir séu vatnsþolnir og
 - ólíklegt sé að þeir verði óvirkir við flugslys.
- 6.1.3.1.3 Allar flugvélar í sérhverju flugi skulu, til þess að auðvelda leit og björgun, búnar leiðbeiningum um merkjakerfi það sem notað er við samskipti frá jörðu til loftfara.
- 6.1.3.1.4 Í öllum íslenskum flugvélum í sérhverju flugi skulu vera axlaólar við sæti hvers flugliða þegar því verður komið við að mati Flugmálastjórnar.
- 6.1.3.1.5 Í öllum íslenskum flugvélum í sérhverju flugi í íslenskri lofthelgi skulu vera björgunarvesti fyrir alla um borð.

6.2 Allar flugvélar sem flogið er samkvæmt reglum um sjónflug.

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

- seguláttavita;
- klukku sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur;
- næmum þrýstingshæðarmæli;
- hraðamæli og
- 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:

- björgunarvestum, eða sambærilegum flotbúnaði fyrir sérhvern um borð, og skal þeim komið þannig fyrir að auðveldlega megi ná til vestanna eða flotbúnaðarins úr sætum eða legurúmum;
- 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;
- akkeri;
- flotakkeri (drogue), þegar þess er þörf, til þess að auðvelda stjórn á vatni.

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. 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:

- a) þegar flugvél er flogið fjær landi, þar sem hæglega mætti nauðlenda, en 93 km (50 NM) búnar:
 - björgunarvestum, eða sambærilegum flotbúnaði fyrir sérhvern um borð, og skal þeim komið þannig fyrir 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) búnar:
 - 1) björgunarbátum sem rúma alla um borð og komið er þannig fyrir 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 þannig fyrir að auðvelt sé að taka hana í notkun í neyðartilvikum. Hún skal vera beranleg, sjálffleytin, vatnspolin og óháð aflkerfum flugvélarinnar. Unnt 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) búnar:
 - tiltækum vatnspéttum flotbúningi fyrir sérhvern um borð ásamt nær-fatnaði 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 búnar 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, 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 búnar 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 björg-unarbát 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 lofthæfiskírteini 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), sem samsvarar nokkurn veginn 25000 feta flughæð, skal vera búnaður sem varar flugliða á öruggan hátt við hvers konar hættulegum þrýstingsmissi.

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 millilandaflogi til Íslands og frá því, skulu búnar:

- a) seguláttavita;
- b) klukku sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur;
- c) næmum þrýstingshæðarmæli;
- d) hraðamæli, tengdum kerfi sem hefur búnað til að hindra skekkju vegna ísmyndunar eða vatnspéttingar,
- e) beygju- og skriðmæli;
- f) stöðuvísi (artificial horizon);
- g) stefnusnúðu (directional gyroscope);
- h) búnaði sem sýnir hvort aflagjafi snúðumælitækjanna er í lagi;
- i) mæli sem sýnir hitastig utan flugvélarinnar;
- j) stig- og fallmæli og
- k) þeim viðbótarmælitækjum eða búnaði sem hlutaðeigandi yfirvöld kunna að mæla fyrir um.

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 aflagjafi 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) lendingarljósi;
- d) lýsingu fyrir öll flugmælitæki og allan búnað sem nauðsynlegur er fyrir örugga stjórn flugvélarinnar;
- e) ljósum í öllum farþegarýmum og
- f) vasaljósi við starfsstað hvers flugverja.

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

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

6.9 Flugvélar knúnar hverfihreyflum - jarðvari.

6.9.1 Íslenskar flugvélar, sem knúnar eru hverfihreyflum 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 Íslenskar flugvélar, sem knúnar eru hverfihreyflum og hafa meira en 5700 kg hámarks massa eða er heimilt að flytja fleiri en níu farþega, skulu búnar jarðvara frá og með 1. janúar 1999.

6.9.3 Jarðvarinn skal gefa bæði sjáanleg og heyranleg hættumerki í stjórnklefa ef flugvélin kemur svo nálægt yfirborði jarðar að hugsanlegt er að hætta stafi af.

6.9.4 Frá og með 1. janúar 1999 skal jarðvari hið minnsta gefa hættumerki við eftirfarandi aðstæður:

- 1) flugvélin lækkar flugið með of miklum hraða;
- 2) flugvélin nálgast jörð með of miklum hraða;
- 3) flugvélin missir flughæð of mikið eftir flugtak eða þegar hætt er við landingu;
- 4) flugvélin er hættulega nálægt jörðu meðan hún er ekki í landingarham:
 - a) landingarbúnaður er ekki læstur niðri;
 - b) flapar eru ekki í landingarstöðu og
- 5) flugvélin lækkar flugið of langt niður fyrir hallageisla.

6.10 Flugritar.

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.

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 lofhæfiskírteini 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 lofhæfiskírteini 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.
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.
- 6.10.8 Gögn flugrita.
Flugstjóri flugvélar sem lendir í eða tengist flugslysi eða óhappi skal tryggja, eftir því sem kostur er, örugga varðveislu gagna flugrita flugvélarinnar, og ef þörf er skal hann einnig tryggja örugga varðveislu flugrita uns ákveðið hefur verið hvernig með flugritana eða gögn þeirra skuli farið af réttum aðiljum.

6.11 Mach-tölumælir.

Í öllum flugvélum þar sem hraðatakmarkanir eru sýndar sem Mach-tölur, skal vera Mach-tölumælir.

- 6.12 Flugvélar sem verða að vera búnar hæðarratsjársvara.
Allar flugvélar skulu búnar hæðarratsjársvara, sem miðar við málþrýsting, til þess að mega fljúga í tilgreindu loftrými, nema flugmálayfirvöld hafi gefið undanþágu frá því.

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.
- 7.1.2 Þegar þörf er á fleiri en einu fjarskiptatæki til þess að fullnægja ákvæðum í gr. 7.1.1 skal sérhvert þeirra vera óháð hinu eða hinum þannig að bilun eins þeirra valdi ekki bilun annars.
- 7.1.3 Flugvél, sem áætlað er að fljúga samkvæmt sjónflugsreglum í stjórnuðu 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.
- 7.1.4 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.

- 7.1.5 Fjarskiptatækin, sem um getur í gr. 7.1.1 - 7.4, skulu gerð fyrir neyðartíðni flugsins 121,5 MHz.
- 7.1.6 Til flugs samkvæmt sjónflugsreglum innan flugstjórnarsviðs í íslenskri lofthelgi þarf VHF sendi- og viðtæki til fjarskipta við hlutaðeigandi flugturn.
- 7.1.7 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 settar eru lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu (Minimum Navigation Performance Specifications) samkvæmt svæðisbundnum samningum um flugþjónustu, skal flugvél búin flugleiðsögutækjum sem:

- a) með nægjanlegri nákvæmni gefa flugliðum stöðugt til kynna hvort þeir fylgja fyrirhuguðum flugferli eða víkja af honum alla flugleiðina og
- b) hafa verið heimiluð 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, sé engu að síður 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 við blindflugsskilyrði 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 við blindflugsskilyrði, 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 radióáttavítum eða einum radióáttavita og einu fjölstefnuviðtæki, svo og viðtæki fyrir markvita eða fjarlægðarmæli.

7.3 Fjarskipta- og leiðsögutæki flugvéla.

Gerð, ísetning og frágangur fjarskipta- og leiðsögutækja, sem notuð eru í íslenskum flugvélum, skulu hafa hlotið samþykki Flugmálastjórnar/loftferðaefirlits. Þetta á einnig við um fjarskipta- og leiðsögutæki, sem ekki eru hluti af föstum búnaði flugvélarinnar. Póst- og símamálastofnun hefur eftirlit með starfsemi fjarskiptatækja í íslenskum flugvélum.

8.0 VIÐHALD FLUGVÉLA**8.1 Almenn.**

- 8.1.1 Eigandi eða umráðandi (notandi) flugvélar eða leigutaki, 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 leigutaki, ef flugvélin er leigð, ber ábyrgð á því að tryggja, eftir því sem framkvæmanlegt er, að:
- allt viðhald, grannskoðanir, breytingar og viðgerðir, sem hafa eða gætu haft áhrif á lofthæfi, fari fram eins og fyrir er mælt af skráningarríki flugvélarinnar,
 - þeir sem framkvæma viðhald skrái viðeigandi færslur í viðhaldsskrár flugvélarinnar og staðfesti að flugvélin sé lofthæf,
 - viðhaldsvottorð sé útfyllt og undirritað af manni eða mönnum sem hafa fullgild réttindi, í samræmi við „Reglugerð um skírteini gefin út af flugmálastjórn“ 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:
- um flugvélina í heild sinni:
 - gildandi eiginmassa og legu þyngdarpunkts flugvélarinnar tómrar;
 - ísetningu og fjarlægingu búnaðar;
 - tegund og umfang viðhalds og breytinga, flugtíma, svo og um það hvenær vinnan var framkvæmd;
 - lista í tímaröð um framkvæmd lofthæfifyrirmæla og hvernig þeim var framfylgt.
 - um aðalhluti flugvélarinnar:
 - heildarflugtíma;
 - hvenær síðasta grannskoðun fór fram;
 - flugtíma frá síðustu grannskoðun;
 - hvenær síðasta skoðun fór fram.
 - um mælitæki og búnað, ef notkun og notkunartími þeirra takmarkast af flugtíma:
 - heildarflugtíma að því marki að unnt sé að ákveða ástand þeirra og meta endingu þeirra;
 - hvenær síðasta skoðun fór fram.
- 8.3.2 Skrár þær sem vísað er til í gr. 8.3.1 skal varðveita í 90 daga eftir að endingartími hlutarins sem þær eiga við, er útrunninn.
- 8.3.3 Leigutaki flugvélar skal fylgja ákvæðum í gr. 8.3.1 og 8.3.2, eftir því sem við á meðan flugvélin er leigð.

8.4 Skoðanir.

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 loft-hæfiskírteinis (ársskoðun). Flugmálastjórn/loftferðaeftirlit getur samþykkt annað fyrirkomulag skoðana.

8.5 Viðhald og viðgerðir.

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

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

- 1) hafa 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) hafa 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) hafa 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 eftirtalinnu landa: Danmörk, Svíþjóð, Noregur, Finnland, Þýskaland, Holland, Belgía, Luxembourg, Austurríki, Sviss, Frakkland, Írland, Ítalía, Grikkland, Portúgal, Spánn, Kanada, Nýja Sjáland eða Ástralía;
- 4) hafa verið samþykktur sérstaklega af Flugmálastjórn/loftferðaeftirliti.

8.7 Lagfæringar til forvarna.

8.7.1 Þrátt fyrir ákvæði þessa kafla er eigendum eða umráðendum (notendum) eins hreyfils flugvéla með hámarks massa 1900 kg eða minni, sem notaðar eru einungis til einkaflugs og skráðar sem slíkar, heimilt að framkvæma lagfæringar til forvarna, eins og það er skilgreint í gr. 8.7.1.2, á flugvélum sínum að fullnægðum skilyrðum þeim sem um getur í gr. 8.7.1.1.

8.7.1.1 Til þess að mega stunda lagfæringar til forvarna skal hlutaðeigandi uppfylla eftirfarandi skilyrði:

1. hafa gott vald á þeirri tungu sem handbækur flugvélarinnar eru skrifaðar á;
2. vera handhafi a.m.k. gilds einkaflugmannsskírteinis með áritun fyrir þá tegund flugvélar eða þann flokk flugvéla sem hann hyggst stunda lagfæringar til forvarna á;
3. hafa fengið fullnægjandi tilsögn í lagfæringum til forvarna;
4. hafa tiltækar þær handbækur sem nauðsynlegar eru vegna tæknilegra upplýsinga;
5. eiga eða hafa aðgang að verkfærum og tækjum sem nauðsynleg eru til að geta framkvæmt lagfæringar til forvarna;
6. framkvæma allt verkið einn og færa í gögn flugvélarinnar allar lagfæringar til forvarna sem hann framkvæmir.

8.7.1.2 Lagfæringar til forvarna skilgreinast þannig í reglugerð þessari:

1. Að skipta um gallaða öryggisvirkbindingu eða lásfleyga.
2. Að smyrja þá hluti sem ekki krefjast þess að þeir séu teknir sundur að öðru leyti en að opna þá eða taka af hlífar og hlífðarlok.
3. Að fylla þrýstivökva á þrýstivökvageymi.
4. Að blettmála og snyrta skrokk, vængi og stél að undanskildum jafnvægisstilltum stýrisflötum. Lagfæra og snyrta vindhlífar, hreyfilhlífar, hjólabúnað, klæðingu og búnað í stjórn- og farþegaklefa þegar ekki þarf að fjarlægja eða taka í sundur burðarsmíði, stjórnkerfi eða önnur kerfi.
5. Að bera efni til verndar eða varðveislu á hluti þegar ekki er þörf að taka sundur burðarsmíði né stjórnþæki eða kerfi og þar sem slíkt efni er ekki bannað eða er talið vera gagnstætt góðum vinnubrögðum.
6. Að gera við bólstrun og þá hluti stóla, sem eru til skrauts, bekkja og annarra innréttinga í stjórn- eða farþegaklefa þegar sú viðgerð krefst ekki að tekin sé sundur burðarsmíði, stjórnkerfi né önnur kerfi, eða getur truflað slík kerfi eða burðarvirki.
7. Að framkvæma litlar einfaldar viðgerðir á vindhlífum, lokum, sem ekki eru burðarsmíði, hreyfilhlífum, og litlar bætur og styrkingar sem ekki breyta útlínum þannig að engar truflanir verði á loftstreymi.
8. Að skipta um öryggisólar.
9. Að taka úr og setja í sæti.
10. Að skipta um ljósaperur, linsur og hlífar á leiðsögu- og lendingarljósum.
11. Að taka af og setja á hreyfilhlífar þegar ekki þarf að taka loftskrúfuna af eða aftengja stjórnþæki.
12. Að skipta um smurolíu og skipta um olíusíur af „spin on“ gerð.
13. Að skipta um rafgeymi og athuga sýrustig og magn.

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 vera þess fullviss að viðkomandi flugliðar hafi haldið við starfshæfni 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 flugvélar skal ekki vera minni en segir í flughandbók eða öðrum gögnum, tengdum lofthæfiskírteini hennar.

10.0 ÝMIS ÁKVÆÐI**10.1 Undanþágur.**

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

10.2 Refsiákvæði.

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

10.3 Gildistaka.

Reglugerð þessi sem er sett samkvæmt 188. gr. laga nr. 34, 21. maí 1964 um loftferðir, staðfestist hér með til að öðlast gildi 1. september 1997. Jafnframt fellur úr gildi reglugerð nr. 142/1991 um sama efni.

Samgönguráðuneytinu, 29. júlí 1997.

Halldór Blöndal.

Halldór S. Kristjánsson.

AUGLÝSING**um breytingu á aðalskipulagi Akraness 1992-2012.**

Samkvæmt skipulagslögum nr. 19, 21. maí 1964 hefur ráðherra, þann 24. júlí 1997, staðfest breytingu á aðalskipulagi Akraness 1992-2012 frá 2. júní 1995 með síðari breytingum.

Breytingin er fólgin í því að iðnaðarsvæði í Höfðaseli við Þjóðveg út úr þéttbýlinu stækkar allt að Berjadalsá.

Uppdráttur þessi og greinargerð hafa hlotið þá meðferð sem skipulagslög nr. 19/1964 mæla fyrir um og samþykki bæjarstjórnar Akraness. Skipulagsstjórn ríkisins hefur afgreitt breytinguna til staðfestingar.

Umhverfissráðuneytinu, 24. júlí 1997.

Guðmundur Bjarnason.

Ingimar Sigurðsson.