

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 800/2013

af 14. august 2013

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ⁽¹⁾, særlig artikel 8, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Luftfartsforetagender og personale, der medvirker i operation af visse luftfartøjer, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- (2) Medmindre andet er fastsat i gennemførelsesbestemmelserne, skal luftfartsforetagender, der udfører ikke-erhvervsmæssige operationer af komplekse motordrevne luftfartøjer, ifølge forordning (EF) nr. 216/2008 afgive en erklæring om, at de har kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af de pågældende luftfartøjer.
- (3) I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 bør Kommissionen vedtage de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelser for en sikker operation af luftfartøjer.
- (4) Ved nærværende forordning ændres Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽²⁾ for at tilføje særlige aspekter i relation til ikke-erhvervsmæssige operationer.
- (5) For at sikre en glidende overgang og opretholde et højt niveau for civil luftfartssikkerhed i Den Europæiske Union bør gennemførelsesforanstaltningerne afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis, og den videnskabelige og tekniske udvikling inden for flyveoperationer. Derfor bør der tages hensyn til de tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, der er godkendt inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (i det følgende benævnt »ICAO«) og de europæiske fælles luftfartsmyndigheder indtil den 30. juni 2009, og til eksisterende lovgivning vedrørende særlige nationale forhold.
- (6) Det er nødvendigt at give luftfartsindustrien og de administrative myndigheder i medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye forskriftsmæssige rammer.
- (7) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur udarbejdede et udkast til gennemførelsesbestemmelser og forelagde disse for Kommissionen i form af udtalelser i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
- (8) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

⁽¹⁾ EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.⁽²⁾ EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1.

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 1, stk. 1, tilføjes »og ikke-erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner, helikoptere, balloner og svævefly« efter »erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere«.

- 2) I artikel 1 bliver stk. 3 til stk. 5, og følgende nye stk. 3 og 4 tilføjes:

»3. Denne forordning indeholder også gennemførelsesbestemmelser for ikke-erhvervsmæssige operationer og betingelserne og procedurerne for luftfartsforetagenders afgivelse af erklæringer samt for tilsynet med luftfartsforetagender, der udfører ikke-erhvervsmæssig operation af komplekse motordrevne luftfartøjer.

4. Andre flyveoperationer, herunder operationer, hvor et luftfartøj bruges til at udføre specialopgaver eller -tjenester, skal fortsat udføres i overensstemmelse med den gældende nationale lovgivning, indtil de relaterede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget og trådt i kraft.«

- 3) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 1 tilføjes et nyt nr. 5):

»5) »performancebaseret navigation (PBN)«: områdenavigation baseret på performancekrav til luftfartøjer, som opererer langs en ATS-rute, i henhold til en instrumentindflyvningsprocedure, eller i et nærmere angivet luftrum.«

- b) I stk. 2 bliver »V« til »VII«.

- 4) I artikel 5, stk. 2, første punktum, udgår følgende:», som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer,«.

- 5) I artikel 5, stk. 2, litra b), erstattes »flyvemaskiner og helikoptere« af »flyvemaskiner, helikoptere, balloner og svævefly«.

- 6) I artikel 5 indsættes følgende tre stykker:

»3. Luftfartsforetagender, der udfører ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere, skal afgive en erklæring om, at de har kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af luftfartøjer, og operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag III og bilag VI.

4. Luftfartsforetagender, der udfører ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt balloner og svævefly, skal operere luftfartøjet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.

5. Uanset stk. 1, 3 og 4, skal træningsorganisationer, som har hovedforretningssted i en medlemsstat og er godkendt i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 (*), når de udfører flyvetræning til, i eller fra Unionen, operere:

- a) komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VI

- b) andre luftfartøjer end komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt balloner og svævefly i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag VII.

(*) EUT L 100 af 5.4.2012, s. 1.«

- 7) I artikel 6 tilføjes følgende stk. 7:

»7. Uanset SPA.PBN.100 PBN i bilag V skal ikke-erhvervsmæssige operationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne flyvemaskiner i nærmere bestemte luftrum, på ruter eller i henhold til procedurer, hvor specifikationer for performancebaseret navigation (PBN) er fastlagt, fortsat opereres på betingelserne i medlemsstaternes nationale lovgivning, indtil de relaterede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget og trådt i kraft.«

- 8) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

- a) Det eksisterende stykke bliver til stk. 1.

- b) I litra a) erstattes udtrykket »for flyvemaskiner« af »for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner«.

- c) I litra b) erstattes udtrykket »for helikoptere« af »for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikoptere«.

- d) Et nyt stk. 2 tilføjes:

»2. Ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere skal fortsat udføres i overensstemmelse med den gældende nationale lovgivning om flyvetidsbegrænsning, indtil de relaterede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget og trådt i kraft.«

- 9) I artikel 10 indsættes følgende stykke:
- »3. Uanset stk. 1, andet afsnit, kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende:
- a) bestemmelserne i bilag III på ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere indtil den 25. august 2016 og
 - b) bestemmelserne i bilag V, VI og VII på ikke-erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner, helikoptere, svævefly og balloner indtil den 25. august 2016.«
- 10) I bilag I ændres overskriften til »Definitioner af termer i bilag II-VII«. Følgende nye definitioner tilføjes i alfabetisk orden på engelsk, og nummereringen af de eksisterende definitioner ændres i overensstemmelse hermed:
- »11. »indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV): en instrumentindflyvning, som anvender lateral og vertikal vejledning, men som ikke opfylder kravene for præcisionsindflyvnings- og landingsoperationer, med en beslutningshøjde (DH) på mindst 250 ft og en banesynsvidde (RVR) på mindst 600 m«
- »43. »ELA1-luftfartøj«: et af følgende bemandede luftfartøjer (ELA står for »European Light Aircraft«):
- a) et luftfartøj med en maksimal startmasse (MTOM) på 1 200 kg eller derunder, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj
 - b) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse på 1 200 kg eller derunder
 - c) en ballon konstrueret til et maksimalt løftegasvolumen eller varmluftsvolumen på ikke mere end 3 400 m³ for varmluftsballerer, 1 050 m³ for gasballoner og 300 m³ for forankrede gasballoner«
- »44. »ELA2-luftfartøj«: et af følgende bemandede luftfartøjer (ELA står for »European Light Aircraft«):
- a) et luftfartøj med en maksimal startmasse (MTOM) på 2 000 kg eller derunder, der ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj
 - b) et svævefly eller motorsvævefly med en maksimal startmasse på 2 000 kg eller derunder
 - c) en ballon
 - d) et meget let rotorluftfartøj med en maksimal startmasse (MTOM) på 600 kg eller derunder, med en enkel konstruktion, som er udformet til at befordre højst to personer, og uden turbine- og/eller raketmotorer; fartøjet er begrænset til VFR-operationer om dagen«
- »126. »flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing«: en egnet flyveplads, hvor vejrrapporter eller -udsigter eller en kombination deraf for det forventede tidspunkt for brug viser, at vejrforholdene vil svare til eller være bedre end de krævede operationelle minima for flyvepladsen, og rapporterne om banens overfladetilstand viser, at en sikker landing vil være mulig«.
- 11) I bilag II, ARO.GEN.200, litra c), tilføjes »eller indgiver erklæringer til« efter »som har bevis fra«.
- 12) I bilag II, ARO.GEN.220, litra a), tilføjes følgende nye numre, og nummereringen af resten ændres i overensstemmelse hermed:
- »5) erklæringsprocesser og løbende tilsyn med organisationer, der har afgivet erklæringer«
 - »8) tilsyn med operationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer, der foretages af ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender«.
- 13) I bilag II, ARO.GEN.220, litra b), tilføjes »og erklæringer, som den har modtaget« i slutningen af punktummet.
- 14) I bilag II affattes ARO.GEN.300, litra a), således:
- »a) Den kompetente myndighed skal bekræfte:
- 1) overensstemmelse med de krav, der gælder for organisationer, inden udstedelse af organisationsbeviser henholdsvis godkendelser

- 2) fortsat overensstemmelse med de krav, der gælder for organisationer, der har certificeret, eller fra hvilke den har modtaget en erklæring
- 3) fortsat overensstemmelse med de krav, der gælder for ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender, som opererer ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer, og
- 4) gennemførelsen af relevante sikkerhedsforanstaltninger pålagt af den kompetente myndighed, jf. ARO.GEN.135, litra c) og d).«
- 15) I bilag II, ARO.GEN.305, bliver litra d) og e) henholdsvis litra e) og f), og der tilføjes et nyt litra d):
- »d) For organisationer, der afgiver erklæringer om deres aktiviteter til den kompetente myndighed, skal der i tilsynsprogrammet tages hensyn til organisationens særlige karakter, kompleksiteten af dens aktiviteter, resultaterne af tidligere tilsynsaktiviteter, og det skal baseres på vurderingen af tilknyttede risici. Det skal omfatte audits og inspektioner, herunder rampeinspektioner og uanmeldte inspektioner, hvor det er relevant.«
- 16) I bilag II tilføjes et nyt ARO.GEN.345 efter ARO.GEN.330:
- »ARO.GEN.345 Erklæring — organisationer**
- a) Når den kompetente myndighed modtager en erklæring fra en organisation, der gennemfører eller agter at gennemføre aktiviteter, for hvilke en erklæring er påkrævet, skal myndigheden bekræfte, at erklæringen indeholder alle de oplysninger, der kræves i henhold til del-ORO, og bekræfte modtagelsen af erklæringen over for organisationen.
- b) Indeholder erklæringen ikke de krævede oplysninger, eller indeholder den oplysninger, der påviser manglende overensstemmelse med de gældende krav, skal den kompetente myndighed underrette organisationen om den manglende overensstemmelse og anmode om yderligere oplysninger. Om nødvendigt skal den kompetente myndighed gennemføre en inspektion af organisationen. Bekræftes den manglende overensstemmelse, træffer den kompetente myndighed foranstaltninger som defineret i ARO.GEN.350.«
- 17) I bilag II, ARO.GEN.350, litra b) og c), tilføjes »eller med indholdet af en erklæring« efter »certifikat«.
- 18) I bilag II, ARO.GEN.350, litra e), tilføjes »eller erklærer sine aktiviteter til« efter »certificeret af«.
- 19) I bilag II affattes ARO.OPS.200, litra b), således:
- b) Når den kompetente myndighed finder det godtgjort, at luftfartsforetagendet opfylder de gældende krav, udsteder eller ændrer myndigheden godkendelsen. Godkendelsen angives i:
- 1) operationsspecifikationerne, jf. tillæg II, for erhvervsmæssige lufttransportoperationer eller
- 2) listen over specifikke godkendelser, jf. tillæg V, for ikke-erhvervsmæssige operationer.«
- 20) I bilag II tilføjes et nyt tillæg V med overskriften »Liste over specifikke godkendelser« som fastsat i bilag I til denne forordning.
- 21) I bilag III, ORO.GEN.005, tilføjes »eller ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer« i punktummets slutning.
- 22) I bilag III, ORO.GEN.105, erstattes »certificeringspligt« af »certificerings- eller erklæringspligt«.
- 23) I bilag III, ORO.GEN.110, litra a) og c), tilføjes »eller erklæring« efter »certifikat«.
- 24) I bilag III, ORO.GEN.120, tilføjes et nyt litra c):
- c) Et luftfartsforetagende, der skal afgive erklæring om sine aktiviteter, skal meddele den kompetente myndighed en liste over alternative måder for overensstemmelse, der anvendes til at opnå overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil.«
- 25) I bilag III, ORO.GEN.140, litra a), tilføjes »eller afgives erklæring om« efter »certificeres«.

26) I bilag III affattes ORO.AOC.125 således:

»a) En AOC-indehaver må gennemføre ikke-erhvervsmæssige operationer med et luftfartøj, der ellers bruges til erhvervsmæssige lufttransportoperationer, som er anført i operationsspecifikationerne for AOC'et, såfremt luftfartsforetagendet:

1) i detaljer beskriver sådanne operationer i driftshåndbogen, herunder:

i) angivelse af de gældende krav

ii) en klar angivelse af eventuelle forskelle mellem de operationelle procedurer, der anvendes i forbindelse med erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige operationer

iii) en metode til at sikre, at alt personale, der er involveret i operationen, har fuldt kendskab til de tilknyttede procedurer.

2) forelægger den kompetente myndighed de angivne forskelle mellem de operationelle procedurer, der er nævnt i litra a), nr. 1) ii), til forhåndsgodkendelse.

b) En AOC-indehaver, som gennemfører operationer, der er omhandlet i litra a), pålægges ikke at indgive en erklæring i henhold til denne del.»

27) I bilag III tilføjes følgende nye subpart efter ORO.AOC.150:

»SUBPART DEC

ERKLÆRING

ORO.DEC.100 Erklæring

Et ikke-erhvervsmæssigt luftfartsforetagende, som opererer komplekse motordrevne luftfartøjer, skal:

a) forelægge den kompetente myndighed alle relevante oplysninger, inden operationer påbegyndes, ved hjælp af formularen i tillæg I til dette bilag

b) meddele den kompetente myndighed en liste over de anvendte alternative måder for overensstemmelse

c) sikre fortsat overensstemmelse med de gældende krav og oplysningerne i erklæringen

d) straks underrette den kompetente myndighed om enhver ændring af sin erklæring eller de anvendte måder for overensstemmelse ved at forelægge en ændret erklæring ved hjælp af formularen i tillæg I til dette bilag og

e) underrette den kompetente myndighed, når luftfartsforetagendet indstiller sine operationer.«

28) I bilag III affattes ORO.MLR.100, litra b), således:

»b) Driftshåndbogens indhold skal afspejle kravene i dette bilag, bilag IV (del-CAT), bilag V (del-SPA) og bilag VI (del-NCC), alt efter tilfældet, og må ikke stride mod de betingelser, der er anført i operationsspecifikationerne for AOC'et eller erklæringen og den tilhørende liste over specifikke godkendelser, alt efter tilfældet.«

29) I bilag III affattes overskriften af ORO.MLR.101 således: »Driftshåndbog — opbygning med henblik på erhvervsmæssig lufttransport«.

30) I bilag III affattes ORO.MLR.115, litra a), således:

»a) Følgende registre opbevares i mindst 5 år:

1) For CAT-luftfartsforetagender registre over de aktiviteter, der er omhandlet i ORO.GEN.200

2) for ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer en kopi af luftfartsforetagendets erklæring, oplysninger om opnåede godkendelser og driftshåndbogen.«

31) I bilag III affattes ORO.FC.005 således:

»Denne subpart fastlægger de krav, som luftfartsforetagendet skal opfylde i forbindelse med flyvebesætnings træning, erfaring og kvalifikationer, og de omfatter:

a) Afsnit 1, hvori fælles krav fastlægges til både ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og erhvervsmæssige lufttransportoperationer

- b) Afsnit 2, hvori der fastlægges yderligere krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer.«
- 32) I bilag III, efter ORO.FC.005, tilføjes et nyt afsnit med overskriften »Afsnit 1 — fælles krav«.
- 33) I bilag III, ORO.FC.105, litra a), erstattes »luftfartøjschef« af »luftfartøjschef« (o.a. ingen ændring i den danske sprogd udgave).
- 34) I bilag III, ORO.FC.145, litra c), erstattes »Den kompetente myndighed skal« af »For erhvervsmæssige lufttransportoperationer skal den kompetente myndighed«.
- 35) I bilag III, efter ORO.FC.145, tilføjes et nyt afsnit med overskriften »Afsnit 2 — Yderligere krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer«.
- 36) I bilag III affattes ORO.CC.005 således:
- »Denne subpart fastlægger de krav, som luftfartsforetagendet skal opfylde i forbindelse med operation af et luftfartøj med kabinebesætning, og omfatter:
- a) Afsnit 1, hvori fælles krav fastlægges for alle operationer, og
- b) Afsnit 2, hvori der fastlægges supplerende krav, som alene gælder for erhvervsmæssige lufttransportoperationer.«
- 37) I bilag III, Subpart CC, affattes overskriften på afsnit 1 således: »Fælles krav«.
- 38) I bilag III tilføjes et nyt tillæg med overskriften »Erklæring«, jf. bilag II til denne forordning.
- 39) I bilag V affattes SPA.GEN.100 således:
- »a) Den kompetente myndighed for udstedelse af en specifik godkendelse er:
- 1) for CAT-luftfartsforetagender myndigheden i den medlemsstat, hvor luftfartsforetagendet har sit hovedforretningssted
- 2) for ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender myndigheden i den medlemsstat, hvor luftfartsforetagendet er etableret eller har bopæl.
- b) Uanset litra a), nr. 2), gælder de gældende krav i denne del for godkendelsen af følgende operationer ikke for ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender, der bruger luftfartøjer, som er registreret i et tredjeland, hvis disse godkendelser er godkendt af det pågældende registreringstredjeland:
- 1) Performancebaseret navigation (PBN)
- 2) Minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)
- 3) Luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM-luftrum).«
- 40) I bilag V affattes SPA.GEN.110 således:
- »Omfanget af den aktivitet, som et luftfartsforetagende er godkendt til at udføre, skal dokumenteres og angives:
- a) i operationsspecifikationerne for luftfartsforetagender, der er indehaver af et luftfartsoperatørcertifikat (AOC)
- b) på listen over specifikke godkendelser for alle andre luftfartsforetagender.«
- 41) I bilag V, SPA.DG.100, tilføjes », bilag VI (del-NCC) og bilag VII (del-NCO)« efter »bilag IV (del-CAT)«.
- 42) Der tilføjes nye bilag VI (del-NCC) og bilag VII (del-NCO), jf. bilag III og IV til denne forordning.

*Artikel 2***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 25. august 2013.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 14. august 2013.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG I

»Tillæg V

Liste over specifikke godkendelser*Ikke-erhvervsmæssige operationer**(med forbehold af betingelser, som er specificeret i godkendelsen og indeholdt i driftshåndbogen eller pilotens flyvehåndbog)*Udstedende myndighed ⁽¹⁾:Liste over specifikke godkendelser nr. ⁽²⁾:

Luftfartsforetagendets navn:

Dato ⁽³⁾:

Underskrift:

Luftfartøjsmodel og registreringsmærker ⁽⁴⁾:

Typer af specialoperationer (SPO), hvis relevant:

☐ ⁽⁵⁾

Specifikke godkendelser ⁽⁶⁾ :	Specifikation ⁽⁷⁾	Bemærkninger
...		
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Angiv navn og kontaktoplysninger.⁽²⁾ Angiv det relevante nummer.⁽³⁾ Udstedelsesdato for specifikke godkendelser (dd-mm-åååå) og underskrift for repræsentanten for den kompetente myndighed.⁽⁴⁾ Angiv Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO-betegnelsen for luftfartøjsfabrikat, -model og -serie eller masterserie, hvis en serie er angivet (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST/ICAO-taksonomien findes på adressen: <http://www.intlaviationstandards.org/>⁽⁵⁾ Angiv operationstypen, f.eks. landbrug, bygge og anlæg, fotografering, landmåling, observation og patruljering eller reklameflyvning.⁽⁶⁾ Angiv evt. godkendte operationer, f.eks. farligt gods, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ Angiv i denne kolonne de lempeligste kriterier for hver godkendelse, f.eks. beslutningshøjde og RVR-minima for kat. II.

BILAG II

»Tillæg

ERKLÆRING i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer
Luftfartsforetagende Navn: Luftfartsforetagendets etableringssted eller bopæl, og stedet, hvorfra operationerne ledes: Den ansvarlige leders navn og kontaktoplysninger:
Luftfartøjsoperation Operationens startdato/dato, hvorfra ændringen træder i kraft: Type(r) af operation(er): ☐ Del-NCC: (angiv, om der er tale om passagerer og/eller fragt) Type(r) af luftfartøj(er), registrering(er) og hovedbase: Oplysninger om opnåede godkendelser (liste over specifikke godkendelser vedlægges erklæringen, hvis relevant) Liste over alternative måder for overensstemmelse med henvisning til de AMC, de erstatter (vedlægges erklæringen)
Bekræftelser ☐ Dokumentation af forvaltningssystemet og herunder driftshåndbogen afspejler de gældende krav i del-ORO, del-NCC og del-SPA. Alle flyvninger gennemføres i overensstemmelse med de procedurer og instruktioner, der er angivet i driftshåndbogen. ☐ Alle opererede luftfartøjer har et gyldigt luftdygtighedsbevis i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003. ☐ Alle flyvebesætningsmedlemmer og kabinebesætningsmedlemmer, alt efter tilfældet, er uddannet i overensstemmelse med gældende krav. ☐ (Hvis relevant) Luftfartsforetagendet har gennemført og godtgjort overensstemmelse med en officielt anerkendt industristandard. Henvisning til standarden: Certificeringsorgan: Dato for seneste overensstemmelsesaudit: ☐ Enhver ændring i operationen, der berører oplysningerne i denne erklæring, meddeles den kompetente myndighed. ☐ Luftfartsforetagendet bekræfter, at oplysningerne i denne erklæring er korrekte.
Dato og den ansvarlige leders navn og underskrift«

BILAG III

»BILAG VI

IKKE-ERHVERVSMÆSSIGE LUFTFARTSOPERATIONER MED KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØJER

[DEL-NCC]

SUBPART A

GENERELLE KRAV

NCC.GEN.100 Kompetent myndighed

Den kompetente myndighed er den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor luftfartsforetagendet har sit hovedforretningssted eller har bopæl.

NCC.GEN.105 Besætningens ansvar

a) Besætningsmedlemmerne har ansvaret for en tilfredsstillende udførelse af deres opgaver, som:

- 1) vedrører sikkerheden for luftfartøjet og de ombordværende og
 - 2) er anført i de instruktioner og procedurer, der er fastsat i driftshåndbogen.
- b) Under kritiske faser af flyvningen, eller når dette af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt af luftfartøjschefen, skal besætningsmedlemmet sidde på sin plads og må ikke udføre andre opgaver end dem, der er nødvendige for luftfartøjets sikre operation.
- c) Under flyvningen skal flyvebesætningsmedlemmet holde sit sikkerhedsbælte fastspændt, når vedkommende befinder sig på sin plads.
- d) Under flyvningen skal mindst ét kvalificeret flyvebesætningsmedlem til enhver tid forblive ved luftfartøjets manøvreorganer.
- e) Et besætningsmedlem må ikke varetage opgaver på et luftfartøj:
- 1) hvis vedkommende ved eller har mistanke om, at han/hun lider af træthed, jf. punkt 7.f. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, eller føler sig uarbejdsdygtig i en sådan grad, at flyvningen kan blive bragt i fare, eller
 - 2) hvis vedkommende er påvirket af psykofarmaka eller alkohol eller er uegnet af andre grunde, der er anført i punkt 7.g. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- f) Et besætningsmedlem, som udfører opgaver for mere end ét luftfartsforetagende:
- 1) fører individuelle fortegnelser over flyve- og tjenestetid samt hviletid som beskrevet i bilag III (del-ORO), subpart FTL, til forordning (EU) nr. 965/2012 og
 - 2) forsyner hvert luftfartsforetagende med alle data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser.
- g) Besætningsmedlemmet indberetter følgende til luftfartøjschefen:
- 1) enhver form for fejl, svigt, funktionsfejl eller defekt, som vedkommende mener vil kunne indvirke på luftfartøjets luftdygtighed eller sikre operation, herunder nødsystemerne og
 - 2) enhver hændelse, der bragte, eller vil kunne bringe, flyvesikkerheden i fare.

NCC.GEN.106 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser

a) Luftfartøjschefen er ansvarlig for:

- 1) alle ombordværende besætningsmedlemmers og passagerers sikkerhed samt fragtsikkerheden under flyveoperationer, jf. punkt 1.c i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008
- 2) start, fortsættelse, afbrydelse eller omdirigering af en flyvning af hensyn til sikkerheden

- 3) at sikre, at alle instruktioner, operationelle procedurer og checklister overholdes i overensstemmelse med driftshåndbogen og som omhandlet i punkt 1.b i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008
- 4) først at påbegynde en flyvning, når vedkommende har forsikret sig om, at alle de operationelle begrænsninger, der er omhandlet i punkt 2.a.3 i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, er overholdt som følger:
- i) at luftfartøjet er luftdygtigt
 - ii) at luftfartøjet er behørigt registreret
 - iii) at de instrumenter og det udstyr, som er nødvendigt, for at den pågældende flyvning kan gennemføres, er installeret i luftfartøjet og er operativt, medmindre operation med udstyr, der er ude af drift, er tilladt i henhold til minimumsudslystlisten (MEL) eller et tilsvarende dokument, jf. NCC.IDE.A.105 eller NCC.IDE.H.105
 - iv) at luftfartøjets masse og tyngdepunkt giver mulighed for, at udføre flyvningen inden for de begrænsninger, der er beskrevet i luftdygtighedsdokumentationen
 - v) at al kabinebagage, indchecket bagage og gods er forsvarligt lastet og sikret
 - vi) at de operationelle begrænsninger for luftfartøjet i henhold til flyvehåndbogen (AFM) ikke bliver overtrådt på noget tidspunkt i løbet af flyvningen
 - vii) at hvert flyvebesætningsmedlem har et gyldigt certifikat i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1178/2011 og
 - viii) at flyvebesætningsmedlemmer har de nødvendige rettigheder og opfylder kravene om kompetence og nylig erfaring
- 5) ikke at påbegynde en flyvning, hvis et flyvebesætningsmedlem ikke er i stand til at udføre sine opgaver af en eller anden grund som f.eks. skade, sygdom, træthed eller påvirkning af psykofarmaka
- 6) ikke at fortsætte flyvningen forbi den nærmeste flyveplads eller det nærmeste driftssted, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis et flyvebesætningsmedlems evne til at udføre sine opgaver er væsentligt reduceret som følge af træthed, sygdom eller iltmangel
- 7) at afgøre, om han/hun vil acceptere et luftfartøj med udstyr ude af funktion ifølge enten listen over konfigurationsafvigelser (CDL) eller minimumsudslystlisten (MEL)
- 8) at registrere brugsdata og alle kendte eller formodede fejl i luftfartøjet ved afslutningen af flyvningen, eller en serie af flyvninger, i luftfartøjets tekniske logbog eller rejselogbog og
- 9) at sikre, at flyvedatarekorder:
- i) ikke deaktiveres eller slukkes under flyvning og
 - ii) i tilfælde af, at der sker et havari eller en indberetningspligtig hændelse:
 - A) ikke slettes bevidst
 - B) deaktiveres umiddelbart efter gennemførelsen af flyvningen og
 - C) kun genaktiveres med godkendelse fra den efterforskende myndighed.
- b) Luftfartøjschefen har bemyndigelse til at nægte at befordre eller at landsætte enhver person eller enhver del af bagagen eller fragten, som kan udgøre en potentiel fare for luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed.
- c) Luftfartøjschefen rapporterer så hurtigt som muligt til de relevante lufttrafiktjenester (ATS) om farligt vejr eller farlige flyvebetingelser, som kan bringe andre luftfartøjers sikkerhed i fare.
- d) Uanset bestemmelsen i litra a), nr. 6), kan luftfartøjschefen i en operation med flere besætningsmedlemmer fortsætte flyvningen forbi den nærmeste flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis der findes passende afhjælpende procedurer.

- e) Luftfartøjschefen skal i en nødsituation, der kræver øjeblikkelig beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder, jf. punkt 7.d i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I sådanne tilfælde kan luftfartøjschefen af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.
- f) Luftfartøjschefen skal straks indsende en rapport om en ulovlig handling til den kompetente myndighed og skal underrette den relevante lokale myndighed.
- g) Luftfartøjschefen skal underrette den nærmeste relevante myndighed hurtigst muligt om enhver hændelse, der involverer luftfartøjet, og som resulterer i, at en person pådrager sig en alvorlig skade eller dør, eller at der forvoldes betydelig skade på luftfartøjet eller på ejendom.

NCC.GEN.110 Overholdelse af love, bestemmelser og procedurer

- a) Luftfartøjschefen overholder de love, bestemmelser og procedurer, der gælder i de stater, hvor operationerne udføres.
- b) Luftfartøjschefen skal være bekendt med de love, bestemmelser og procedurer, der gælder for udførelsen af vedkommendes opgaver, og som er foreskrevet for de områder, der skal overflyves, de flyvepladser eller driftssteder, der skal bruges, og de dertil knyttede luftfartsfaciliteter, jf. punkt 1.a i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Fælles sprog

Luftfartsforetagendet skal sikre, at alle besætningsmedlemmer kan kommunikere med hinanden på et fælles sprog.

NCC.GEN.120 Taxiing af flyvemaskiner

Luftfartsforetagendet skal sikre, at en flyvemaskine kun bliver taxiet på manøvreområdet på en flyveplads, hvis den person, der betjener manøvreorganet:

- a) er en behørigt kvalificeret pilot eller
- b) er blevet udpeget af luftfartsforetagendet og:
 - 1) er uddannet i taxiing af flyvemaskinen
 - 2) er uddannet i brug af radiotelefonen, hvis der er krav om radiokommunikation
 - 3) har modtaget instruktion med hensyn til flyvepladsens udformning, ruter, skilte, afmærkning, lys, flyvekontrolsignaler og -instruktioner, -formuleringer og procedurer og
 - 4) er i stand til at opfylde de operationelle normer for sikker manøvrering af flyvemaskinen på flyvepladsen.

NCC.GEN.125 Rotortilkobling — helikoptere

En helikopterrotor må kun tilkobles med henblik på flyvning med en kvalificeret pilot ved manøvreorganet.

NCC.GEN.130 Bærbart elektronisk udstyr

Luftfartsforetagendet må ikke tillade personer om bord på luftfartøjet at anvende bærbart elektronisk udstyr (PED), som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr.

NCC.GEN.135 Oplysninger om nød- og overlevelseshudstyr om bord

Luftfartsforetagendet skal sikre, at der foreligger lister med oplysninger om det nød- og overlevelseshudstyr, som forefindes om bord, og at disse umiddelbart kan meddeles redningscentralerne.

NCC.GEN.140 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

- a) Følgende dokumenter, håndbøger og oplysninger eller kopier heraf skal forefindes om bord under hver flyvning, medmindre andet er angivet:
 - 1) flyvehåndbogen (AFM) eller tilsvarende dokument(er)
 - 2) det originale registreringsbevis
 - 3) det originale luftdygtighedsbevis (CofA)

- 4) støjcertifikatet
 - 5) den erklæring, der er anført i bilag III (del-ORO), ORO.DEC.100, til forordning (EU) nr. 965/2012
 - 6) listen over specifikke godkendelser, hvis relevant
 - 7) den originale luftfartøjsradiolicens, hvis relevant
 - 8) ansvarsforsikringspolisen
 - 9) rejselogbogen eller tilsvarende for luftfartøjet
 - 10) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
 - 11) aktuelle og passende luftfartskort for den planlagte flyverute og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til
 - 12) oplysninger om procedurer og visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der interceptor eller interceptes
 - 13) oplysninger om eftersøgnings- og redningstjenester for området for den planlagte flyvning
 - 14) de gældende dele af driftshåndbogen, der vedrører besætnings opgaver, og som skal være lettilgængelige for besætningsmedlemmerne
 - 15) MEL eller CDL
 - 16) rutespecifikke meddelelser til flyvere (NOTAM) og AIS- instruktionsdokumenter
 - 17) de relevante meteorologiske oplysninger
 - 18) fragt- og/eller passagerlister, hvis relevant og
 - 19) anden dokumentation, der kan være relevant for flyvningen, eller som kræves af de stater, der berøres af flyvningen.
- b) I tilfælde af tab eller tyveri af dokumenter nævnt i litra a), nr. 2), til litra a), nr. 8), kan operationen fortsættes, indtil flyvningen når sit bestemmelsessted eller et sted, hvor erstatningsdokumenter kan fremskaffes.

NCC.GEN.145 Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger

- a) Efter et havari eller en indberetningspligtig hændelse skal et luftfartøjs luftfartsforetagende opbevare de originale rekorderede oplysninger i en periode på 60 dage, medmindre andet er bestemt af den efterforskende myndighed.
- b) Luftfartsforetagendet skal gennemføre operationel kontrol og evaluering af flyvedatarekorderens (FDR) rekorderinger, cockpit voice-rekorderens (CVR) rekorderinger og datalink-rekorderinger med henblik på at sikre, at rekorderne fortsat fungerer.
- c) Luftfartsforetagendet skal opbevare rekorderingerne i den periode, der er fastsat i NCC.IDE.A.165 eller NCC.IDE.H.165, undtagen ved afprøvning og vedligeholdelse af flyvedatarekordere, hvor op til en time af de ældste rekorderede oplysninger på afprøvningstidspunktet må slettes.
- d) Luftfartsforetagendet skal opbevare og vedligeholde ajourført dokumentation, som indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at kunne hente og konvertere flyvedatarekorderens rådata til parametre udtrykt i tekniske enheder.
- e) Luftfartsforetagendet skal fremlægge alle flyvedatarekorderinger, der er lagret, hvis den kompetente myndighed anmoder herom.
- f) Medmindre andet fremgår af forordning (EU) nr. 996/2010:
 - 1) må cockpit voice-rekorderinger kun bruges til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, hvis alle berørte besætningsmedlemmer og vedligeholdelsespersonale giver deres samtykke, og
 - 2) må FDR-rekorderinger eller datalink-rekorderinger kun bruges til andre formål end efterforskning af et havari eller en indberetningspligtig hændelse, hvis sådanne rekorderinger:
 - i) udelukkende anvendes af luftfartsforetagendet til luftdygtigheds- eller vedligeholdelsesformål

- ii) anonymiseres eller
- iii) offentliggøres efter sikre procedurer.

NCC.GEN.150 Transport af farligt gods

- a) Lufttransport af farligt gods skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 18 til Chicagokonventionen, senest ændret og suppleret ved ICAO Doc 9284-AN/905 (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air), herunder tillæg samt senere ændringer og tilføjelser.
- b) Farligt gods må kun transporteres af et luftfartsforetagende, der er godkendt i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), subpart G, til forordning (EU) nr. 965/2012, bortset fra tilfælde, hvor:
 - 1) det ikke er underlagt de tekniske instruktioner i overensstemmelse med del 1 af de instruktioner, eller
 - 2) det medbringes af passagerer eller besætningsmedlemmer eller er i bagage i overensstemmelse med del 8 i de tekniske instruktioner.
- c) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at alle rimelige foranstaltninger iværksættes for at forhindre, at farligt gods fejlagtigt medbringes om bord.
- d) Luftfartsforetagendet skal give personalet de nødvendige oplysninger med henblik på at sætte dem i stand til at udføre deres opgaver i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.
- e) Luftfartsforetagendet skal i overensstemmelse med de tekniske instruktioner øjeblikkeligt underrette den kompetente myndighed og den relevante myndighed i den stat, hvor hændelsen fandt sted, i tilfælde af havari eller hændelser, der involverer farligt gods.
- f) Luftfartsforetagendet skal sikre, at passagererne får oplysninger om farligt gods i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.
- g) Luftfartsforetagendet skal sikre, at der på fragtomtagelsesstederne forefindes opslag med oplysninger om transporten af farligt gods, i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.

SUBPART B

OPERATIONELLE PROCEDURER**NCC.OP.100 Anvendelse af flyvepladser og driftssteder**

Luftfartsforetagendet må kun anvende flyvepladser og driftssteder, der er egnede til den aktuelle luftfartøjstype og operationstype.

NCC.OP.105 Specifikation af isolerede flyvepladser — flyvemaskiner

Med henblik på valg af alternative flyvepladser og brændstofpolitik betragter luftfartsforetagendet en flyveplads som en isoleret flyveplads, hvis flyvetiden til den nærmeste egnede ankomstalternative flyveplads er mere end:

- a) for flyvemaskiner med stempelmotorer: 60 minutter eller
- b) for flyvemaskiner med turbinemotorer: 90 minutter.

NCC.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima — generelt

- a) For IFR-flyvninger fastsætter luftfartsforetagendet flyvepladsens operationelle minima for hver afgangs-, ankomst- og alternativ flyveplads, der skal anvendes. Disse minima:
 - 1) må ikke være lavere end de minima, der måtte blive fastsat af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende, medmindre de specifikt er godkendt af den pågældende stat, og
 - 2) skal i forbindelse med operationer i dårlig sigtbarhed være godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), subpart E, til forordning (EU) nr. 965/2012.
- b) Ved fastsættelse af de operationelle minima for flyvepladsen skal luftfartsforetagendet tage følgende i betragtning:
 - 1) luftfartøjets type, præstation og betjeningsegenskaber
 - 2) flyvebesætningens sammensætning, kompetence og erfaring
 - 3) dimensioner og karakteristika for de baner og endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse

- 4) de disponible visuelle og ikke-visuelle jordbaserede hjælpemidlers tilstrækkelighed og ydeevne
 - 5) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation og/eller styring af flyvevejen, afhængigt af hvad der er relevant, under start, indflyvning, flare, landing, rulning og afbrudt indflyvning
 - 6) forhindringerne i de indflyvnings-, afbrudt indflyvnings- og opstigningsområder, som er nødvendige for at udføre beredskabsprocedurer
 - 7) den hindringsfrie højde for instrumentindflyvningsprocedurerne
 - 8) midlerne til at bestemme og rapportere om vejrforhold og
 - 9) flyveteknikken, der skal benyttes i forbindelse med slutindflyvningen.
- c) Minima for en specifik type indflyvnings- og landingsprocedure anvendes kun, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
- 1) det jordudstyr, som kræves til den planlagte procedure, er operativt
 - 2) de luftfartøjssystemer, som er nødvendige for den pågældende indflyvningstype, er operative
 - 3) de krævede kriterier for et luftfartøjs funktion er opfyldt og
 - 4) Besætningen er kvalificeret i overensstemmelse hermed.

NCC.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima — NPA-, APV-, CAT I-operationer

- a) Den beslutningshøjde (DH), der skal anvendes til en ikke-præcisionsindflyvning (NPA) fløjet med Continuous Descent Final Approach-teknikken (CDFA), indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV) eller kategori I-operation (CAT I), må ikke være lavere end den højeste af følgende:
- 1) den minimumshøjde, hvor indflyvningshjælpemidlet kan anvendes uden den krævede visuelle reference
 - 2) den hindringsfrie højde (OCH) for luftfartøjskategorien
 - 3) den offentliggjorte beslutningshøjde for indflyvningsproceduren, hvis relevant
 - 4) det systemminimum, der er specificeret i tabel 1, eller
 - 5) den mindste beslutningshøjde, der er specificeret i flyvehåndbogen (AFM) eller et tilsvarende dokument, hvis angivet.
- b) Den mindste nedstigningshøjde (MDH) for en NPA-operation fløjet uden CFDA- teknikken må ikke være lavere end den højeste af følgende:
- 1) OCH for luftfartøjskategorien
 - 2) det systemminimum, der er specificeret i tabel 1, eller
 - 3) den mindste MDH, der er specificeret i flyvehåndbogen (AFM), hvis angivet.

Tabel 1

Systemminima

Facilitet	Laveste DH/MDH (ft)
Instrumentlandingssystem (ILS)	200
Globalt satellitnavigationssystem (GNSS)/satellitbaseret forstærkningssystem (SBAS) (indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning (LPV))	200
GNSS (lateral navigation (LNAV))	250
GNSS/Baro-vertikal navigation (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizer (LOC) med eller uden afstandsmåler (DME)	250

Facilitet	Laveste DH/MDH (ft)
Overvågningsradarindflyvning (SRA) (sluttende ved ½ NM)	250
SRA (sluttende ved 1 NM)	300
SRA (sluttende ved 2 NM eller mere)	350
VHF rundstrålende radiofyr (VOR)	300
VOR/DME	250
Rundstrålende radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-radiopejler (VDF)	350

NCC.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima — cirklingsindflyvning med flyvemaskiner

a) MDH for en cirklingsindflyvning med flyvemaskiner må ikke være lavere end den højeste af følgende:

- 1) den offentliggjorte cirklings-OCH for flyvemaskinekategori
- 2) den mindste cirklingshøjde i tabel 1 eller
- 3) DH/MDH for den foregående instrumentindflyvningsprocedure.

b) Minimumssigtbarheden for en cirklingsindflyvning med flyvemaskiner skal være den højeste af følgende:

- 1) cirklingssigtbarheden for flyvemaskinekategori, hvis offentliggjort
- 2) den mindste sigtbarhed i tabel 2 eller
- 3) banesynsvidde/omregnet meteorologisk sigtbarhed (RVR/CMV) for den foregående instrumentindflyvningsprocedure.

Tabel 1

MDH og minimumssigtbarhed ved cirkling i relation til flyvemaskinekategori

	Flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Mindste meteorologiske sigtbarhed (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Flyvepladsens operationelle minima — onshorecirklingsindflyvning med helikoptere

MDH for en onshorecirklingsindflyvning med helikoptere må ikke være lavere end 250 ft, og den meteorologiske sigtbarhed må ikke være under 800 m.

NCC.OP.115 Udflyvnings- og indflyvningsprocedurer

a) Luftfartøjschefen skal bruge de udflyvnings- og indflyvningsprocedurer, der er foreskrevet af den stat, som flyvepladsen er beliggende i, hvis sådanne procedurer er bekendtgjort for den bane eller det FATO, der skal anvendes.

b) Uanset a) må luftfartøjschefen kun acceptere, at en ATC-klarering afviger fra en bekendtgjort procedure:

- 1) hvis kriterierne for hindringsfrihed overholdes, og der i fuldt omfang tages hensyn til flyveforholdene, eller
 - 2) når luftfartøjet bliver radardirigeret af en ATC-enhed.
- c) Slutindflyvning skal under alle omstændigheder udføres visuelt eller i overensstemmelse med den bekendtgjorte indflyvningsprocedure.

NCC.OP.120 Procedurer for støjbegrænsning

Luftfartsforetagendet udarbejder operationelle procedurer, der tager højde for behovet for at minimere virkningen af luftfartøjsstøj, samtidig med at det sikres, at sikkerhedshensyn prioriteres højere end støjbekæmpelse.

NCC.OP.125 Mindste hindringsfrie højder — IFR-flyvninger

- a) Luftfartsforetagendet fastlægger en metode til at fastsætte minimumsflyvehøjder, der giver den krævede frihøjde over terræn for alle rutesegmenter, der skal flyves i henhold til IFR.
- b) Luftfartøjschefen fastlægger minimumsflyvehøjder for hver enkelt flyvning efter denne metode. Minimumsflyvehøjderne må ikke være lavere end de flyvehøjder, der er bekendtgjort af den overfløjne stat.

NCC.OP.130 Brændstof- og olieforsyning — flyvemaskiner

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis flyvemaskinen medfører tilstrækkeligt brændstof og olie til følgende:

- 1) for VFR-flyvninger (visuelle flyveregler):

- i) om dagen at flyve til destinationsflyvepladsen og derefter at flyve i mindst 30 minutter i normal marchhøjde eller
- ii) om natten at flyve til destinationsflyvepladsen og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde

- 2) for IFR-flyvninger:

- i) når der ikke er krav om en ankomstalternativ flyveplads, om dagen at flyve til destinationsflyvepladsen og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde eller
- ii) når der er krav om en ankomstalternativ flyveplads, om dagen at flyve til destinationsflyvepladsen, til en alternativ flyveplads og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde.

- b) Ved beregning af den mængde brændstof, der er nødvendig for at tage højde for nødsituationer, skal der tages hensyn til følgende:

- 1) vejrudsigten
 - 2) forventede ATC-ruter og trafikforsinkelser
 - 3) procedurer for tryktab eller motorfejl i én motor under flyvningen, hvor det er relevant, og
 - 4) ethvert andet forhold, der kan forsinke flyvemaskinens landing eller øge brændstof- og/eller olieforbruget.
- c) Der er intet til hinder for, at en flyveplan ændres under flyvningen for at omdirigere flyvningen til en anden destination, forudsat at alle krav kan opfyldes fra det punkt, hvor flyvningen omdirigeres.

NCC.OP.131 Brændstof- og olieforsyning — helikoptere

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis helikopteren medfører tilstrækkeligt brændstof og olie til følgende:

- 1) for VFR-flyvninger, at flyve til destinationsflyvepladsen/-driftsstedet, og derefter at flyve i mindst 20 minutter ved den mest brændstoføkonomiske hastighed og

2) for IFR-flyvninger:

i) når der ikke er krav om en alternativ flyveplads, eller der ikke findes nogen flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, at flyve til destinationsflyvepladsen/-driftsstedet og derefter at flyve i 30 minutter ved holding speed i 450 m (1 500 ft) over ankomstflyvepladsen/-driftsstedet ved standardtemperatur og indflyve og lande eller

ii) når der er krav om en alternativ flyveplads, at flyve og udføre en indflyvning og en afbrudt indflyvning på destinationsflyvepladsen/-driftsstedet og derefter:

A) at flyve til den angivne alternative flyveplads og

B) at flyve i 30 minutter ved holding speed i 450 m (1 500 ft) over den alternative flyveplads/det alternative driftssted i standardtemperatur og indflyve og lande.

b) Ved beregning af den mængde brændstof, der er nødvendig for at tage højde for nødsituationer, skal der tages hensyn til følgende:

1) vejrudsigten

2) forventede ATC-ruter og trafikforsinkelser

3) procedurer for tryktab eller motorfejl i én motor under flyvningen, hvor det er relevant og

4) ethvert andet forhold, der kan forsinke luftfartøjets landing eller øge brændstof- og/eller olieforbruget.

c) Der er intet til hinder for, at en flyveplan ændres under flyvningen for at omdirigere flyvningen til en anden destination, forudsat at alle krav kan opfyldes fra det punkt, hvor flyvningen omdirigeres.

NCC.OP.135 Anbringelse af bagage og fragt

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at:

a) kun håndbagage, der kan anbringes tilfredsstillende og sikkert, medbringes i passagerkabinen, og

b) al bagage og fragt om bord, der kan forvolde skade på personer eller ejendom, eller som kan blokere gange og udgange, hvis den forskubber sig, placeres i lastrum, der er konstrueret til at forhindre, at bagagen/fragten kan flytte sig.

NCC.OP.140 Instruktion af passagerer

Luftfartøjschefen skal sikre, at:

a) passagererne før start er blevet gjort bekendt med placeringen og anvendelsen af følgende:

1) sikkerhedsbælter

2) nødudgange

3) sikkerhedsbrochurer

og, hvis relevant:

4) redningsveste

5) iltudstyr

6) redningsflåder

7) andet nødudstyr til brug for de enkelte passagerer

og

b) at passagererne i tilfælde af en nødsituation under flyvning instrueres i de nødforanstaltninger, der skal træffes i den pågældende situation.

NCC.OP.145 Forberedelse af flyvning

- a) Før en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen med alle rimelige midler sikre sig, at jord- og/eller vandfaciliteterne, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, der er tilgængelige og nødvendige på flyvningen for sikker operation af luftfartøjet, er egnede til den type operation, hvorunder flyvningen skal udføres.
- b) Før flyvningen påbegyndes, skal luftfartøjschefen være bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger af relevans for den påtænkte flyvning. Forberedelserne til en flyvning væk fra afgangsstedet og til alle IFR-flyvninger skal omfatte:
- 1) en gennemgang af de tilgængelige vejrrapporter og -udsigter og
 - 2) planlægning af en alternativ flyverute, hvis flyvningen ikke kan gennemføres som planlagt på grund af vejrforholdene.

NCC.OP.150 Startalternative flyvepladser — flyvemaskiner

- a) For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én startalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis vejrforholdene på afgangsflyvepladsen svarer til eller er dårligere end de gældende operationelle minima for flyvepladsen, eller det af andre grunde ikke er muligt at returnere til afgangsflyvepladsen.
- b) Den startalternative flyveplads skal være placeret inden for følgende afstand fra afgangsflyvepladsen:
- 1) for flyvemaskiner med to motorer, højst den afstand, der svarer til én times flyvetid ved marchfart med én motor under standardforhold i vindstille, og
 - 2) for flyvemaskiner med tre eller flere motorer, højst en afstand, der svarer til to timers flyvetid med én motor ude af drift (OEI) ifølge flyvehåndbogen (AFM) under standardforhold i vindstille.
- c) For at en flyveplads kan vælges som startalternativ flyveplads, skal de tilgængelige oplysninger vise, at vejrforholdene på det forventede tidspunkt for brug af flyvepladsen vil svare til eller være bedre end de operationelle minima for flyvepladsen for den pågældende operation.

NCC.OP.151 Ankomstalternative flyvepladser — flyvemaskiner

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, medmindre:

- a) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at indflyvningen og landingen i den korteste periode af enten perioden fra én time før til én time efter det beregnede ankomsttidspunkt eller perioden fra det faktiske afgangstidspunkt til én time efter det beregnede ankomsttidspunkt kan udføres under visuelle vejrforhold (VMC), eller
- b) det planlagte landingssted er isoleret, og:
- 1) der er foreskrevet en instrumentindflyvningsprocedure for destinationsflyvepladsen, og
 - 2) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at der vil være følgende vejrforhold fra to timer før til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt:
 - i) en skyhøjde på mindst 300 m (1 000 ft) over minimumshøjden for instrumentindflyvningsproceduren og
 - ii) en sigtbarhed på mindst 5,5 km eller på 4 km mere end minimumssigtbarheden for proceduren.

NCC.OP.152 Ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, medmindre:

- a) der er foreskrevet en instrumentindflyvningsprocedure for destinationsflyvepladsen, og de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at der vil være følgende vejrforhold fra den korteste periode af enten to timer før til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt:

- 1) en skyhøjde på mindst 120 m (400 ft) over minimumshøjden for instrumentindflyvningsproceduren og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m mere end minimumssigtbarheden for proceduren eller
- b) det planlagte landingssted er isoleret, og:
- 1) der er foreskrevet en instrumentindflyvningsprocedure for destinationsflyvepladsen
 - 2) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at der vil være følgende vejrforhold fra to timer før til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt:
 - i) en skyhøjde på mindst 120 m (400 ft) over minimumshøjden for instrumentindflyvningsproceduren
 - ii) en sigtbarhed på mindst 1 500 m mere end minimumssigtbarheden for proceduren og
 - 3) der er fastlagt et grænsepunkt for mulig tilbagevenden (PNR) for en offshoredestination.

NCC.OP.155 Påfyldning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde

- a) Et luftfartøj må ikke få påfyldt flybenzin (AVGAS) eller wide-cut-brændstof eller en blanding af disse, når passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde.
- b) Der skal for alle andre brændstoftyper træffes de fornødne foranstaltninger, og luftfartøjet skal være tilstrækkeligt bemannet med kvalificeret personale, der er parat til at iværksætte og lede en evakuering af luftfartøjet på den mest praktiske og hurtigst mulige måde.

NCC.OP.160 Anvendelse af hovedtelefoner

- a) Hvert flyvebesætningsmedlem, som er pålagt at gøre tjeneste i cockpittet, skal bære hovedtelefoner med boommikrofon eller tilsvarende og anvende dem som det primære udstyr til talekommunikation med lufttrafiktjenester (ATS):
 - 1) på jorden:
 - i) ved modtagelse af ATC-klarering til udflyvning via talekommunikation og
 - ii) når motorerne er i drift
 - 2) ved flyvning:
 - i) under gennemgangshøjde eller
 - ii) 10 000 ft, afhængigt af hvad der er højestog
 - 3) når dette skønnes nødvendigt af luftfartøjschefen.
- b) Under forholdene i ovennævnte litra a) skal boommikrofonen eller tilsvarende befinde sig i en position, som gør det muligt at anvende den til tovejsradiokommunikation.

NCC.OP.165 Befordring af passagerer

Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer for at sikre, at:

- a) passagererne er placeret således, at de i tilfælde af en nødevakuering bedst kan medvirke til og ikke hæmmer evakueringen af luftfartøjet
- b) alle passagerer om bord før og under taxiing, start og landing, og når luftfartøjschefen skønner det nødvendigt af sikkerhedshensyn, befinder sig i et sæde eller en køje med sikkerhedsbæltet eller sikkerhedsselen behørigt fastspændt og
- c) flere passagerer i ét sæde kun tillades i særlige sæder med én voksen og ét barn, som er behørigt sikret med et supplerende bælte eller andet fastspændingsudstyr.

NCC.OP.170 Sikring af passagerkabine og pantry(er)

Luftfartøjschefen skal sikre, at:

- a) alle udgange eller flugtveje er uden forhindringer før taxiing, start og landing og
- b) at alt udstyr og al bagage er behørigt sikret før start og landing, og når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn.

NCC.OP.175 Rygning om bord

Luftfartøjschefen skal sikre, at rygning ikke tillades om bord:

- a) når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn
- b) under påfyldning af luftfartøjet
- c) mens luftfartøjet er på jorden, medmindre luftfartsforetagendet har fastlagt procedurer, som mindsker risici under jordoperationer
- d) uden for de anviste rygeområder, i gangene og på toiletterne
- e) i lastrum og/eller andre områder, hvor der transporteres fragt, som ikke er opbevaret i flammebestandige beholdere eller dækket af flammesikret kanvas og
- f) i de områder af kabinen, hvor der tilføres ilt.

NCC.OP.180 Vejrforhold

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en VFR-flyvning, hvis de seneste meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene langs ruten og på det tilsigtede ankomststed på det forventede tidspunkt vil svare til eller være bedre end de gældende operationelle minima ved VFR.
- b) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en IFR-flyvning mod den planlagte ankomstflyveplads, når de senest tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen.
- c) Hvis en flyvning omfatter VFR- og IFR-segmenter, finder de i litra a) og b) omhandlede meteorologiske oplysninger anvendelse i det omfang, det er relevant.

NCC.OP.185 Is og andre former for kontaminering — jordprocedurer

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer, som skal følges, når det af hensyn til luftfartøjets sikre drift er nødvendigt at foretage afisning og forebyggelse af isdannelse og hermed forbundne inspektioner af luftfartøjet på jorden.
- b) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde start, medmindre luftfartøjet er frit for eventuelle aflejringer, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets præstation eller styrbarhed, dog bortset fra det, der er tilladt i de procedurer, der er omhandlet i litra a), og i overensstemmelse med flyvehåndbogen (AFM).

NCC.OP.190 Is og andre former for kontaminering — flyveprocedurer

- a) Luftfartsforetagendet skal indføre procedurer for flyvning under forventede eller faktiske isforhold.
- b) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning eller bevidst flyve ind i områder, hvor der forventes eller allerede hersker isforhold, medmindre luftfartøjet er certificeret og udstyret med henblik på sådanne forhold, jf. punkt 2.a.5 i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- c) Hvis tilisningen overstiger den tilisningsintensitet, som luftfartøjet er certificeret til, eller hvis et luftfartøj, som ikke er certificeret til flyvning under kendte isforhold, udsættes for tilisning, skal luftfartøjschefen straks flyve ud af isforholdene ved at skifte niveau og/eller rute om nødvendigt ved at sende en nødmelding til ATC.

NCC.OP.195 Startforhold

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejret på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning og
- b) de gældende operationelle minima for flyvepladsen kan overholdes.

NCC.OP.200 Simulerede situationer under flyvning

a) Når passagerer eller fragt befordres, må luftfartøjschefen ikke simulere:

- 1) situationer, der kræver anvendelse af procedurer for unormale situationer eller nødsituationer eller
- 2) flyvning under instrumentvejrforhold (IMC).

b) Uanset litra a) kan sådanne situationer simuleres med flyveelever om bord, når træningsflyvninger udføres af en godkendt træningsorganisation.

NCC.OP.205 Brændstofstyring under flyvning

- a) Luftfartsforetagendet skal udarbejde en procedure for at sikre, at der under flyvningen udføres brændstofcheck og brændstofstyring.
- b) Luftfartøjschefen skal med regelmæssige mellemrum sikre, at mængden af brugbart brændstof under flyvning ikke er mindre end den mængde brændstof, der kræves for at nå en flyveplads eller et driftssted, hvor vejrforholdene tillader landing, samt det planlagte reservebrændstof i overensstemmelse med NCC.OP.130 eller NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Anvendelse af supplerende ilt

Luftfartøjschefen skal sikre, at flyvebesætningsmedlemmer, der udfører opgaver, som er vigtige for en sikker operation af luftfartøjet under flyvning, kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinehøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og når som helst kabinehøjden overstiger 13 000 ft.

NCC.OP.215 Sporing af jordens nærhed

Hvis et flyvebesætningsmedlem eller et terrænnærhedsadvarselssystem (ground proximity warning system) konstaterer, at afstanden til jorden er uacceptabel, skal den aktive pilot straks iværksætte korigerende handlinger for at etablere sikre flyveforhold.

NCC.OP.220 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS)

Når et ACAS er installeret og anvendeligt, skal luftfartsforetagendet indføre procedurer og træningsprogrammer. Når ACAS II anvendes, skal procedurer og træning være i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Indflyvnings- og landingsforhold

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ikke ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.

NCC.OP.230 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse

- a) Luftfartøjschefen kan påbegynde en instrumentindflyvning uanset den rapporterede banesynsvidde/sigtbarhed (RVR/VIS).
- b) Hvis den rapporterede RVR/VIS er lavere end de gældende minima, må indflyvningen ikke fortsættes:
 - 1) under 1 000 ft over flyvepladsen eller
 - 2) ind i det endelige indflyvningssegment, hvis beslutningshøjden (DA/H) eller den mindste nedstigningshøjde (MDA/H) er mere end 1 000 ft over flyvepladsen.

- c) Hvis RVR ikke foreligger, kan RVR-værdier udledes ved at konvertere den rapporterede sigtbarhed.
- d) Hvis den rapporterede RVR/VIS falder til under det gældende minimum, når 1 000 ft over flyvepladsen er passeret, kan indflyvningen fortsættes til DA/H eller MDA/H.
- e) Indflyvningen kan fortsættes under DA/H eller MDA/H, og landingen kan fuldføres, forudsat at den krævede visuelle reference for indflyvningstypen og for den pågældende bane etableres ved DA/H eller MDA/H og opretholdes.
- f) Sætningszone-RVR er altid afgørende.

SUBPART C

PRÆSTATIONSMAESSIGE OG OPERATIONELLE BEGRÆNSNINGER FOR LUFTFARTØJER**NCC.POL.100 Operationelle begrænsninger — alle luftfartøjer**

- a) Luftfartøjets lastning, masse og tyngdepunkt (CG) skal i enhver fase af flyvningen være i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM) eller i driftshåndbogen, hvis denne er mere restriktiv.
- b) Skilte, fortegnelser, instrumentangivelser eller kombinationer deraf, som indeholder de operationelle begrænsninger, der er foreskrevet i flyvehåndbogen for visuel fremstilling, skal være vist i luftfartøjet.

NCC.POL.105 Masse og balance, lastning

- a) Luftfartsforetagendet skal bestemme masse og tyngdepunkt for ethvert luftfartøj ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på masse og balance, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Endvidere skal luftfartøjerne vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.
- b) Vejningen skal foretages af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.
- c) Luftfartsforetagendet skal bestemme massen for alle operative elementer og besætningsmedlemmer, som er medregnet i luftfartøjets tørre operationelle masse, ved egentlig vejning, herunder besætningens eventuelle bagage, eller ved brug af standardmasser. Indvirkningen af disses position på luftfartøjets tyngdepunkt skal bestemmes. Når der anvendes standardmasser, skal følgende masseværdier for besætningsmedlemmerne anvendes til at bestemme den tørre operationelle masse:
 - 1) 85 kg, inklusive håndbagage, for flyvebesætningsmedlemmer/tekniske besætningsmedlemmer og
 - 2) 75 kg for kabinebesætningsmedlemmer.
- d) Luftfartsforetagendet udarbejder procedurer for luftfartøjschefens fastlæggelse af massen for trafiklasten, herunder eventuel ballast, ved:
 - 1) egentlig vejning
 - 2) at bestemme massen for trafiklasten i overensstemmelse med standardpassager- og -bagagemasser eller
 - 3) at beregne passagermasse på grundlag af en udtalelse fra eller på vegne af hver enkelt passager og lægge dette til en på forhånd fastlagt masse for at tage højde for håndbagage og tøj, når antallet af passagersæder på luftfartøjet er:
 - i) mindre end 10 for flyvemaskiner eller
 - ii) mindre end seks for helikoptere.
- e) Ved anvendelse af standardmasser skal følgende masseværdier anvendes:
 - 1) for passagerer, dem i tabel 1 og 2, hvor håndbagagen og massen for eventuelle spædbørn, som medbringes af en voksen på ét passagersæde, er omfattet:

Tabel 1

Standardmasser for passagerer — luftfartøjer med et samlet antal passagersæder på 20 eller derover

Passagersæder:	20 og flere		30 og flere
	Mænd	Kvinder	Alle voksne
Voksne	88 kg	70 kg	84 kg
Børn	35 kg	35 kg	35 kg

Tabel 2

Standardmasser for passagerer — luftfartøjer med et samlet antal passagersæder på 19 eller derunder

Passagersæder	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Mænd	104 kg	96 kg	92 kg
Kvinder	86 kg	78 kg	74 kg
Børn	35 kg	35 kg	35 kg

2) for bagage:

- i) for flyvemaskiner, hvor det samlede antal passagersæder på flyvemaskinen er 20 eller derover, standardmasseværdier for indchecket bagage i tabel 3

Tabel 3

Standardmasser for bagage — luftfartøjer med et samlet antal passagersæder på 20 eller derover

Flyvningstype	Standardbagagemasse
Indenrigs	11 kg
Inden for den europæiske region	13 kg
Interkontinental	15 kg
Alle andre	13 kg

- ii) for helikoptere, hvor det samlede antal passagersæder på flyvemaskinen er 20 eller derover, standardmasseværdier for indchecket bagage på 13 kg.

f) For luftfartøjer med 19 passagersæder eller derunder skal den faktiske masse for indchecket bagage fastlægges:

1) ved vejning eller

2) ved en beregning på grundlag af en udtalelse fra eller på vegne af hver enkelt passager. Hvis dette er uhensigtsmæssigt, anvendes en minimumsstandardmasse på 13 kg.

g) Luftfartsforetagendet udarbejder procedurer, der giver luftfartøjschefen mulighed for at bestemme massen for brændstofmængden ved brug af den faktiske massefylde eller, hvis denne ikke er kendt, en massefylde, der beregnes i overensstemmelse med en metode, som er angivet i driftshåndbogen.

h) Luftfartøjschefen skal sikre, at lastningen af:

1) luftfartøjet gennemføres under opsyn af kvalificeret personale og

2) trafiklasten er i overensstemmelse med de data, der er anvendt til beregning af luftfartøjets masse og balance.

i) Luftfartsforetagendet skal udarbejde procedurer, der giver luftfartøjschefen mulighed for at overholde yderligere strukturelle begrænsninger, såsom styrkebegrænsningerne for gulve, den maksimale last pr. løbende meter, den maksimale masse pr. lastrum og det maksimale sædeantal.

j) Luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive de principper og metoder, der er forbundet med lastnings- og med masse- og balancesystemet, og som opfylder kravene i litra a) til i). Dette system skal omfatte alle typer planlagte operationer.

NCC.POL.110 Masse- og balancedata og -dokumentation

- a) Luftfartsforetagendet skal forud for hver flyvning fastlægge masse- og balancedata og udarbejde masse- og balancedokumentation, som angiver lasten og fordelingen heraf på en sådan måde, at luftfartøjets masse- og balancebegrænsninger ikke overskrides. Masse- og balancedokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:
- 1) luftfartøjsregistrering og -type
 - 2) flyvningens identifikationsnummer og dato, hvis relevant
 - 3) luftfartøjschefens navn
 - 4) navn på den person, der har udarbejdet dokumentet
 - 5) luftfartøjets tørre operationelle masse og det tilsvarende tyngdepunkt (CG)
 - 6) brændstofmassen ved start og brændstofmassen for flyvningen
 - 7) massen for andre forbrugsvarer, som ikke er brændstof
 - 8) lastens sammensætning, herunder passagerer, bagage, fragt og ballast
 - 9) startmasse, landingsmasse og masse uden brændstof
 - 10) gældende CG-positioner for luftfartøjet
 - 11) grænsemasse og CG-værdier.
- b) Hvis masse- og balancedokumentationen udarbejdes ved hjælp af et computerstyret masse- og balancesystem, skal luftfartsforetagendet efterprøve integriteten af disse uddata.
- c) Når luftfartøjschefen ikke fører tilsyn med lastningen af luftfartøjet, skal den person, der fører tilsyn med lastningen af luftfartøjet, med sin underskrift eller tilsvarende bekræfte, at lasten og fordelingen heraf er i overensstemmelse med den masse- og balancedokumentation, som luftfartøjschefen har udarbejdet. Luftfartøjschefen bekræfter sin accept med sin underskrift eller tilsvarende.
- d) Luftfartsforetagendet skal angive procedurer for sidsteøjebliksændringer med henblik på at sikre, at:
- 1) sidsteøjebliksændring af masse- og balancedokumentationen indføres i de flyveplanlægningsdokumenter, der indeholder masse- og balancedokumentationen
 - 2) den højst tilladte sidsteøjebliksændring i antallet af passagerer eller last angives og
 - 3) der udarbejdes ny masse- og balancedokumentation, hvis dette antal overskrides.

NCC.POL.111 Masse- og balancedata og -dokumentation — lempede bestemmelser

Uanset NCC.POL.110, litra a), nr. 5), skal CG-positionen ikke angives i masse- og balancedokumentationen, hvis lastfordelingen er i overensstemmelse med den allerede beregnede balancetabel, eller hvis det kan påvises, at en korrekt balance kan sikres for de planlagte operationer uanset den reelle lasts karakter.

NCC.POL.115 Præstation — generelt

Luftfartøjschefen må kun operere luftfartøjet, hvis præstationen er tilstrækkelig til at overholde de gældende lufttrafikregler samt eventuelle andre begrænsninger, der gælder for flyvningen, lufrummet eller de anvendte flyvepladser eller driftsteder, idet der tages hensyn til diagrammers og korts nøjagtighed.

NCC.POL.120 Startmassebegrænsninger — flyvemaskiner

Luftfartsforetagendet skal sikre, at:

- a) flyvemaskinens masse ved startens begyndelse ikke overstiger massebegrænsningerne:
- 1) ved start i overensstemmelse med NCC.POL.125
 - 2) en-route med én motor ude af drift (OEI) i overensstemmelse med NCC.POL.130 og

3) ved landing i overensstemmelse med NCC.POL.135

hvor der tages hensyn til de forventede reduktioner af massen under flyveforløbet og til brændstofudtømning under flyvning

- b) massen ved startens begyndelse aldrig overstiger den maksimale startmasse, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM) for trykhøjden for flyvepladsens eller driftsstedets højde, og, hvis det anvendes som et parameter for at bestemme den højst tilladte startmasse, eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold og
- c) den beregnede masse for det beregnede tidspunkt for landing på destinationsflyvepladsen eller -driftsstedet og på en eventuel ankomstalternativ flyveplads aldrig overstiger den maksimale landingsmasse, der er angivet i flyvehåndbogen for trykhøjden for de flyvepladsers eller driftssteders højde, og — hvis det anvendes som et parameter for at bestemme den maksimale landingsmasse — eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold.

NCC.POL.125 Start — flyvemaskiner

a) Ved fastsættelse af den højst tilladte startmasse skal luftfartøjschefen tage højde for følgende:

- 1) den beregnede startdistance må ikke være større end den startdistance, der er til rådighed, og clearway-distancen må ikke være større end halvdelen af det startløb, der er til rådighed
- 2) det beregnede startløb må ikke være større end det startløb, der er til rådighed
- 3) en enkelt værdi for V_1 skal anvendes for den afbrudte og fortsatte start, hvor V_1 er angivet i flyvehåndbogen (AFM) og
- 4) på en våd eller kontamineret bane må startmassen ikke være større end den startmasse, der er tilladt for start på en tør bane under de samme forhold.

b) I tilfælde af motorbortfald under start skal luftfartøjschefen sikre:

- 1) for en flyvemaskine, hvor V_1 er angivet i flyvehåndbogen (AFM), at flyvemaskinen kan afbryde starten og stoppe inden for den tilgængelige acceleration-stop distance, og
- 2) for en flyvemaskine, hvor en nettostartflyvevej er angivet i flyvehåndbogen, at flyvemaskinen kan fortsætte starten og gå fri af alle hindringer på flyvevejen med en tilstrækkelig margen, indtil flyvemaskinen kan overholde NCC.POL.130.

NCC.POL.130 En-route — én motor ude af drift — flyvemaskiner

Luftfartøjschefen skal sikre, at en flermotoret flyvemaskine i tilfælde af svigt af en motor på ethvert punkt på ruten kan fortsætte flyvningen til en egnet flyveplads eller et egnet driftssted uden på noget tidspunkt at flyve under den mindste hindringsfrie højde.

NCC.POL.135 Landing — flyvemaskiner

Luftfartøjschefen skal sikre, at flyvemaskinen efter at være gået fri af alle hindringer i indflyvningsvejen med en sikker margen på enhver flyveplads eller ethvert driftssted kan lande og stoppe, eller at en amfibieflyvemaskine kan bremse til en passende lav hastighed, inden for den landingsdistance, der er til rådighed. Der skal tages hensyn til forventede variationer i indflyvnings- og landingsteknikker, hvis dette ikke er sket i planlægningen af præstationsdata.

SUBPART D

INSTRUMENTER, DATA OG UDSTYR

AFSNIT 1

Flyvemaskiner

NCC.IDE.A.100 Instrumenter og udstyr — generelt

a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:

- 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
- 2) anvendes til opfyldelse af NCC.IDE.A.245
- 3) anvendes til opfyldelse af NCC.IDE.A.250 eller
- 4) er installeret i flyvemaskinen.

- b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:
- 1) reservesikringer
 - 2) stavlygter
 - 3) en nøjagtig tidsmåler
 - 4) kortholder
 - 5) førstehjælpskasser
 - 6) overlevelsesusstyr og signaludstyr
 - 7) drivankre og udstyr til fortøjning
 - 8) fastspændingsanordning.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) De oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250 og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængelig fra den plads, hvor det besætningsmedlem, der skal bruge det, befinder sig.
- e) De instrumenter, der anvendes af ethvert flyvebesætningsmedlem, skal være placeret således, at flyvebesætningsmedlemmet nemt kan se visningerne fra sin plads med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som besætningsmedlemmet normalt indtager, når vedkommende ser fremad langs flyvevejen.
- f) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

NCC.IDE.A.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af flyvemaskinens instrumenter, udstyrdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) flyvemaskinen opereres i overensstemmelse med luftfartsforetagendets minimumsudstysliste (MEL)
- b) luftfartsforetagendet har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at flyve flyvemaskinen inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyslisten (MMEL) eller
- c) flyvemaskinen skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

NCC.IDE.A.110 Reservesikringer

Flyvemaskiner skal være udstyret med reservesikringer med den nominelle effekt, der er nødvendig for at opnå fuldstændig kredsløbsbeskyttelse, til udskiftning af sikringer, som må udskiftes under flyvning.

NCC.IDE.A.115 Operationslys

Flyvemaskiner, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) antikollisionslyssystem
- b) navigations-/positionslys
- c) et landingslys
- d) lys, der leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af flyvemaskinen

- e) lys, der leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner
- f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og
- g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt flyvemaskinen er en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine.

NCC.IDE.A.125 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

- a) Flyvemaskiner, der opereres i henhold til VFR om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) tværkraft
 - 6) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal
- b) Flyvemaskiner, der opereres under visuelle vejrforhold (VMC) over vand, når land er uden for synsvidde, eller under VMC om natten eller under forhold, hvor flyvemaskinen ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) være udstyret med:
 - 1) en anordning, som måler og viser følgende:
 - i) drejning og tværkraft
 - ii) flyvestilling
 - iii) vertikal hastighed
 - iv) stabiliseret kurs
 - 2) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig og
 - 3) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.
- c) Når der kræves to piloter til operationen, skal flyvemaskiner være udstyret med yderligere særskilte anordninger, der viser følgende:
 - 1) trykhøjde
 - 2) flyvehastighed
 - 3) enten tværkraft eller drejning og tværkraft
 - 4) flyvestilling, hvis relevant
 - 5) vertikal hastighed, hvis relevant
 - 6) stabiliseret kurs, hvis relevant
 - 7) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal, hvis relevant.

NCC.IDE.A.125 IFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Flyvemaskiner, der opereres i henhold til IFR, skal være udstyret med:

- a) en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) vertikal hastighed

- 6) drejning og tværkraft
 - 7) flyvestilling
 - 8) stabiliseret kurs
 - 9) lufttemperaturen udenfor
 - 10) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal
- b) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig
- c) når der kræves to piloter til en operation, skal andenpilotens plads være udstyret med yderligere særskilte anordninger, der viser følgende:
- 1) trykhøjde
 - 2) flyvehastighed
 - 3) vertikal hastighed
 - 4) drejning og tværkraft
 - 5) flyvestilling
 - 6) stabiliseret kurs
 - 7) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal, hvis relevant
- d) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), og litra c), nr. 2), som følge af enten kondens eller isdannelse
- e) en alternativ kilde til statisk tryk
- f) en kortholder i en letlæselig position, som kan belyses med henblik på natflyvninger
- g) endnu en uafhængig anordning, som måler og viser højde, og
- h) en nødstrømsforsyning, som er uafhængig af det primære elproduktionssystem, til at operere og oplyse et system til visning af flyvestilling i mindst 30 minutter. Nødstrømsforsyningen skal automatisk være operativ efter totalt svigt i det primære elproduktionssystem, og der skal på instrumentet være en klar indikation af, at flyvestillingsindikatoren opereres ved hjælp af nødstrøm.

NCC.IDE.A.130 Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR

Flyvemaskiner, der udfører IFR-operationer med én pilot, skal være udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

NCC.IDE.A.135 Terrænadvarselssystem (Terrain awareness warning system — TAWS)

Turbinedrevne flyvemaskiner med en højst tilladt startmasse (MCTOM) på over 5 700 kg eller en godkendt maksimal kabinekonfiguration for operation (MOPSC) på over ni passagersæder skal være udstyret med et TAWS, som opfylder kravene for:

- a) klasse A-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard i tilfælde af flyvemaskiner, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2011 eller senere, eller
- b) klasse B-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard i tilfælde af flyvemaskiner, for hvilke det individuelle CofA blev udstedt første gang den 1. januar 2011 eller tidligere.

NCC.IDE.A.140 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS)

Medmindre andet er angivet i forordning (EU) nr. 1332/2011, skal turbinedrevne flyvemaskiner med en MCTOM, der overstiger 5 700 kg, eller en MOPSC på flere end 19 sæder være udstyret med ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Vejrradarudstyr under flyvning

Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med vejrradarudstyr under flyvning om natten eller under IMC i områder, hvor tordenvejr eller andre potentielt farlige vejrforhold, som kan opdages med en luftbåren vejrradar, kan forventes at forekomme langs ruten:

- a) trykregulerede flyvemaskiner
- b) ikke-trykregulerede flyvemaskiner med en MCTOM på over 5 700 kg og
- c) ikke-trykregulerede flyvemaskiner med en MOPSC på flere end ni sæder.

NCC.IDE.A.150 Yderligere udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten

- a) Flyvemaskiner, der opereres under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, skal være udstyret med en anordning, som kan belyse eller spore isdannelsen.
- b) Anordningen til belysning af isdannelse må ikke forårsage blænding eller refleksion, der kan hæmme flyvebesætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver.

NCC.IDE.A.155 Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Flyvemaskiner, som opereres af mere end ét besætningsmedlem, skal være udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

NCC.IDE.A.160 Cockpit voice-rekorder (CVR)

- a) Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med CVR:
 - 1) flyvemaskiner med en MCTOM på over 27 000 kg, som for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2016 eller senere og
 - 2) flyvemaskiner med en MCTOM på over 2 250 kg:
 - i) certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter
 - ii) med en eller flere turbinemotorer eller mere end én turbopropmotor og
 - iii) for hvilke et typecertifikat er udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere.
- b) CVR'en skal kunne bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste to timer:
- c) CVR'en skal med henvisning til en tidsskala rekordere:
 - 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af helikopterens interne samtaleanlæg og højttaleranlæg
 - 3) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse de lydssignaler, der modtages fra hver boom- og maskemikrofon i brug og
 - 4) tale- eller lydssignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højttaler.
- d) CVR'en skal automatisk begynde at rekordere, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) I tillæg til litra d) skal CVR'en endvidere, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- f) CVR'en skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

NCC.IDE.A.165 Flyvedatarekorder

- a) Flyvemaskiner med en MCTOM på over 5 700 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller derefter, skal være udstyret med en FDR, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data, og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) FDR'en skal rekordere parametre, der er nødvendige for nøjagtigt at bestemme flyvemaskinens flyvevej, flyvehastighed, flyvestilling, motorkraft, konfiguration og operation, og kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste 25 timer.
- c) Der skal indhentes data fra luftfartøjskilder, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- d) FDR'en skal automatisk begynde at rekordere data, før flyvemaskinen ved egen kraft bevæger sig, og automatisk stoppe med at rekordere, når flyvemaskinen ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) FDR'en skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

NCC.IDE.A.170 Data link-rekordering

- a) Flyvemaskiner, der for første gang har fået udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. januar 2016 eller senere, og som kan rekordere datalink-kommunikation og skal være forsynet med en CVR, skal i relevante tilfælde rekordere:
 - 1) datalink-kommunikation vedrørende ATS-kommunikation til og fra flyvemaskinen, herunder meddelelser i forbindelse med følgende anvendelser:
 - i) datalink-initiering
 - ii) kommunikation mellem flyveleder og pilot
 - iii) addressed surveillance
 - iv) flyveinformation
 - v) Aircraft Broadcast Surveillance, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - vi) operationelle kontroldata for luftfartøjet, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette og
 - vii) grafikbilleder, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - 2) information, der muliggør korrelation med rekorderinger, som evt. er tilknyttet datalink-kommunikation og lagret et andet sted end i flyvemaskinen og
 - 3) information om tid og prioritering for datalink-kommunikationsmeddelelser, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette.
- b) Rekorderen skal benytte en digital metode til rekordering og lagring af data og et system til hurtig fremhentning af disse data. Rekorderingsmetoden skal gøre det muligt at matche dataene med data rekorderet på jorden.
- c) Rekorderen skal kunne bevare rekorderede data i mindst den periode, der er fastsat for CVR'er i NCC.IDE.A.160.
- d) Rekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.
- e) Kravene vedrørende start- og stopfunktionen i rekorderen er de samme som kravene til start- og stopfunktionen i CVR'er, som er anført i NCC.IDE.H.160, litra d) og e).

NCC.IDE.A.175 Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder

Kravene til CVR'er og FDR'er kan opfyldes således:

- a) én kombinationsrekorder, hvis flyvemaskinen skal være udstyret med en CVR eller en FDR, eller
- b) to kombinationsrekordere, hvis flyvemaskinen skal være udstyret med en CVR og en FDR.

NCC.IDE.A.180 Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn

a) Følgende skal være installeret i flyvemaskiner:

- 1) et sæde eller en køje til hver person om bord, som er to år eller derover
- 2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde og en sikkerhedssele til hver køje
- 3) en fastspændingsanordning til børn for hver ombordværende person under to år
- 4) et sikkerhedsbælte med en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse:
 - i) i hvert flyvebesætningssæde og hvert sæde ved siden af pilotsædet og
 - ii) i hvert observatørsæde i cockpittet
 og
- 5) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert sæde til den krævede minimumskabinebesætning, for så vidt angår flyvemaskiner, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 31. december 1980 eller senere.

b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal:

- 1) have ét enkelt udløsningspunkt og
- 2) i flyvebesætningssæder, sæder ved siden af pilotsædet og sæder til den krævede minimumskabinebesætning bestå af to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat.

NCC.IDE.A.185 Skiltene »spænd sikkerhedsbæltet« og »rygning forbudt«

Flyvemaskiner, hvor ikke alle passagersæder er synlige fra cockpittet, skal være forsynet med en anordning, som viser alle passagerer og kabinebesætningsmedlemmer, hvornår sikkerhedsbæltene skal være spændt, og hvornår rygning er forbudt.

NCC.IDE.A.190 Førstehjælpskasse

a) Flyvemaskiner skal være udstyret med førstehjælpskasser i overensstemmelse med tabel 1.

Tabel 1

Krævet antal førstehjælpskasser

Antal passagersæder installeret	Krævet antal førstehjælpskasser
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 eller flere	6

b) Førstehjælpskasser skal være:

- 1) lettilgængelige og
- 2) ajourført.

NCC.IDE.A.195 Supplerende ilt — trykregulerede flyvemaskiner

- a) Trykregulerede flyvemaskiner, der opereres ved trykhøjder, hvor der er brug for ilttilførsel i henhold til litra b), skal være udstyret med iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.
- b) Trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i flyvehøjder, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 10 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:
- 1) alle besætningsmedlemmer og:
 - i) 100 % af passagererne i en periode, hvor kabinetrykhøjden overstiger 15 000 ft, men i intet tilfælde under 10 minutter
 - ii) mindst 30 % af passagererne i en periode, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 14 000 ft og 15 000 ft i tilfælde af tryktab og under hensyntagen til de nærmere omstændigheder ved flyvningen og
 - iii) mindst 10 % af passagererne i en periode på over 30 minutter, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 14 000 ft
 - 2) alle personer i passagerkabinen i mindst 10 minutter i tilfælde af flyvemaskiner, der opereres i trykhøjder på over 25 000 ft, eller som opereres under den højde under forhold, hvor de ikke sikkert kan stige ned til en trykhøjde på 13 000 ft i løbet af fire minutter.
- c) Trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i flyvehøjder på over 25 000 ft, skal endvidere være udstyret med:
- 1) en anordning, der advarer flyvebesætningen om ethvert tryktab og
 - 2) masker til hurtig iførelse til flyvebesætningsmedlemmer

NCC.IDE.A.200 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede flyvemaskiner

- a) Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i trykhøjder, hvor der er brug for ilttilførsel i henhold til litra b), skal være udstyret med iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.
- b) Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i flyvehøjder, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 10 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:
- 1) alle besætningsmedlemmer og mindst 10 % af passagererne i en periode på over 30 minutter, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
 - 2) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Manuelle ildslukkere

- a) Flyvemaskiner skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:
- 1) i cockpittet og
 - 2) i hver passagerkabine, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til kabinen.
- b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til personale- og passagerkabiner minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter.

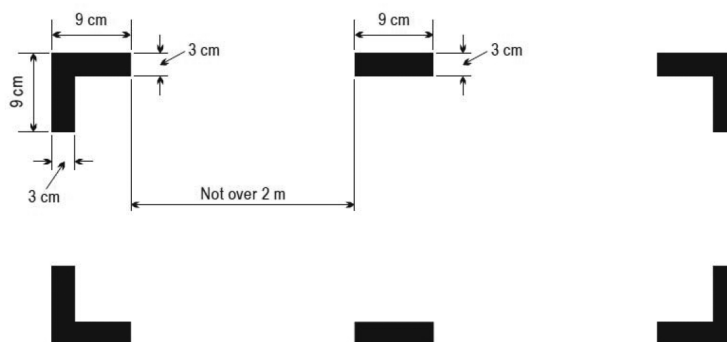
NCC.IDE.A.206 Katastrofeøkser og koben

- a) Flyvemaskiner med en MCTOM på over 5 700 kg eller med en MOPSC på flere end ni sæder skal være udstyret med mindst én katastrofeøkse eller et koben, som er placeret i cockpittet.
- b) Hvis MOPSC overstiger 200 sæder, skal der medføres en yderligere katastrofeøkse eller et yderligere koben, som skal være placeret i eller i nærheden af det bageste pantryområde.
- c) Katastrofeøkser og koben, som er placeret i passagerkabinen, må ikke være synlige for passagererne.

NCC.IDE.A.210 Markering af brudpunkter

Såfremt der på flyvemaskinens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.

Figur 1

Markering af brudpunkter**NCC.IDE.A.215 Nødlokaliseringssender (Emergency Locator Transmitter — ELT)**

- a) Følgende skal være installeret i flyvemaskiner:
 - 1) en ELT uanset typen, når den for første gang fik udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. juli 2008 eller før
 - 2) en automatisk ELT, hvis det individuelle luftdygtighedsbevis blev udstedt første gang efter den 1. juli 2008
- b) En ELT skal uanset typen være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Flyvning over vand

- a) Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet:
 - 1) landflyvemaskiner, der flyver over vand og i en afstand af mere end 50 NM fra land, eller som starter eller lander på en flyveplads eller et driftssted, hvor start- eller indflyvningsbanen efter luftfartøjschefens mening er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet, og
 - 2) vandflyvemaskiner, der opereres over vand.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.
- c) Vandflyvemaskiner, der opereres over vand, skal være udstyret med:
 - 1) et drivanker og andet udstyr, som er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af flyvemaskinen på vandet, og som er relevant for flyvemaskinens størrelse, vægt og betjeningssegenskaber, og

- 2) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.
- d) Luftfartøjschefen på en flyvemaskine, der opereres i en afstand, som er længere end svarende til 30 minutters flyvning ved normal marchfart eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er den korteste, fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, skal vurdere risiciene for de ombordværendes overlevelse i tilfælde af nødlanding på vandet, på hvilket grundlag vedkommende skal vurdere tilstedeværelsen af følgende udstyr om bord:
 - 1) udstyr til frembringelse af nødsignaler
 - 2) tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende, der er anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation, og
 - 3) redningsudstyr, der giver mulighed for opretholdelse af livet, og der egner sig til den flyvning, som skal udføres.

NCC.IDE.A.230 Overlevelsesudstyr

- a) Flyvemaskiner, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med:
 - 1) signaleringsudstyr, som kan frembringe nødsignaler
 - 2) mindst én overlevelses-ELT (ELT(S)) og
 - 3) yderligere overlevelsesudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord.
- b) Dog er det ikke nødvendigt at medføre det i litra a), nr. 3), angivne udstyr, hvis flyvemaskinen:
 - 1) forbliver inden for en afstand fra et område, hvor eftersøgning og redning ikke er specielt vanskelig, svarende til
 - i) 120 minutter ved marchfart med én motor ude af drift for flyvemaskiner, som er i stand til at fortsætte flyvningen til en flyveplads med de(n) kritiske motor(er) ude af drift på et givet punkt langs ruten eller de planlagte omdirigeringer, eller
 - ii) 30 minutter ved marchfart for alle andre flyvemaskinereller
 - 2) forbliver inden for en afstand, som ikke er længere end den afstand, der svarer til 90 minutter ved marchfart fra et område, som er egnet til udførelse af en nødlanding, for flyvemaskiner, der er certificeret i henhold til den gældende luftdygtighedsstandard.

NCC.IDE.A.240 Hovedtelefon

- a) Flyvemaskiner skal være udstyret med en hovedtelefon med boommikrofon eller tilsvarende til hvert flyvebesætningsmedlem ved deres anviste plads i cockpittet.
- b) Flyvemaskiner, der flyver i henhold til IFR eller om natten, skal være udstyret med en sendeknap på rattet til hvert krævet flyvebesætningsmedlem.

NCC.IDE.A.245 Radiokommunikationsudstyr

- a) Flyvemaskiner, der opereres i henhold til IFR eller om natten, eller hvor det kræves i henhold til de gældende luftrumskrav, skal være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som under normale radioudsendelsesforhold skal kunne:
 - 1) udføre tovejskommunikation med henblik på flyvekontrol
 - 2) modtage meteorologiske oplysninger på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen
 - 3) udføre tovejskommunikation på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som den relevante myndighed foreskriver, og
 - 4) muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.
- b) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.

NCC.IDE.A.250 Navigationsudstyr

a) Flyvemaskiner skal være udstyret med navigationsudstyr, der sikrer, at de kan fortsætte i overensstemmelse med:

- 1) ATS-flyveplanen, hvis relevant og
- 2) de gældende luftrumskrav.

b) Flyvemaskiner skal være udstyret med tilstrækkeligt navigationsudstyr til at sikre, at det resterende udstyr i tilfælde af fejl i en del af udstyret i enhver fase af flyvningen kan tilvejebringe sikker navigation i overensstemmelse med litra a), eller at en passende nødhandling kan udføres sikkert.

c) Flyvemaskiner, der benyttes til flyvninger, hvor landing under IMC planlægges, skal være udstyret med passende udstyr, som kan tilvejebringe navigation til et punkt, hvorfra visuel landing kan udføres. Dette udstyr skal kunne tilvejebringe navigation for hver flyveplads, hvor landing under IMC planlægges, og for alle udpegede alternative flyvepladser.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Flyvemaskiner skal være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) og andet SSR-transponderudstyr som krævet for den rute, der flyves.

NCC.IDE.A.260 Styring af elektroniske navigationsdata

a) Luftfartsforetagendet må kun bruge elektroniske navigationsdataprodukter, der understøtter opfyldelsen af integritetsstandarder, som er egnede for den planlagte anvendelse af de pågældende data.

b) Når de elektroniske navigationsdataprodukter understøtter en navigationsapplikation, der skal bruges til en operation, som skal godkendes i henhold til bilag V (del-SPA) til forordning (EU) nr. 965/2012, skal luftfartsforetagendet over for den kompetente myndighed godtgøre, at den anvendte proces og de leverede produkter opfylder integritetsstandarder, som er tilstrækkelige for den planlagte anvendelse af de pågældende data.

c) Luftfartsforetagendet skal løbende overvåge både proces og produkter, enten direkte eller ved overvågning af tredjepartleverandørers overensstemmelse.

d) Luftfartsforetagendet skal sikre rettidig distribution og indføjeelse af aktuelle og uændrede elektroniske navigationsdata til alle flyvemaskiner, hvor de skal anvendes.

AFSNIT 2**Helikoptere****NCC.IDE.H.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:

- 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
- 2) anvendes til opfyldelse af NCC.IDE.H.245
- 3) anvendes til opfyldelse af NCC.IDE.H.250 eller
- 4) er installeret i helikopteren.

b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:

- 1) stavlygte
- 2) en nøjagtig tidsmåler
- 3) kortholder
- 4) førstehjælpskasse

- 5) overlevelseshudstyr og signaludstyr
 - 6) drivankre og udstyr til fortøjning
 - 7) fastspændingsanordning.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) de oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250, og
 - 2) instrumenterne og udstyret må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængelig fra den plads, hvor det besætningsmedlem, der skal bruge det, befinder sig.
- e) De instrumenter, der anvendes af ethvert flyvebesætningsmedlem, skal være placeret således, at flyvebesætningsmedlemmet nemt kan se visningerne fra sin plads med mindst mulig ændring af den stilling og synslinje, som besætningsmedlemmet normalt indtager, når vedkommende ser fremad langs flyvevejen.
- f) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

NCC.IDE.H.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et af helikopterens instrumenter eller en af dens udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) helikopteren opereres i overensstemmelse med luftfartsforetagendets minimumsudstyrsliste (MEL)
- b) luftfartsforetagendet har fået den kompetente myndigheds godkendelse til at flyve helikopteren inden for begrænsningerne i masterminimumsudstyrslisten (MMEL) eller
- c) helikopteren skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

NCC.IDE.H.115 Operationslys

Helikoptere, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) antikollisionslyssystem
- b) navigations-/positionslys
- c) et landingslys
- d) lys, der leveres fra helikopterens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af helikopteren
- e) lys, der leveres fra helikopterens elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner
- f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og
- g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt helikopteren er en amfibiehelikopter.

NCC.IDE.H.120 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

- a) Helikoptere, der opereres i henhold til VFR om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:
- 1) magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde

- 4) flyvehastighed
- 5) tværkraft.
- b) Helikoptere, der opereres under VMC over vand, når land er uden for synsvidde, eller under VMC om natten, når sigtbarheden er mindre end 1 500 m, eller under forhold, hvor helikopteren ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) være udstyret med:
 - 1) en anordning, som måler og viser følgende:
 - i) flyvestilling
 - ii) vertikal hastighed
 - iii) stabiliseret kurs
 - 2) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig, og
 - 3) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.
- c) Når der kræves to piloter til operationen, skal helikoptere være udstyret med yderligere særskilte anordninger, der viser følgende:
 - 1) trykhøjde
 - 2) flyvehastighed
 - 3) tværkraft
 - 4) flyvestilling, hvis relevant
 - 5) vertikal hastighed, hvis relevant
 - 6) stabiliseret kurs, hvis relevant.

NCC.IDE.H.125 IFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Helikoptere, der opereres i henhold til IFR, skal være udstyret med:

- a) en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) magnetisk kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) vertikal hastighed
 - 6) tværkraft
 - 7) flyvestilling
 - 8) stabiliseret kurs
 - 9) lufttemperaturen udenfor
- b) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig
- c) når der kræves to piloter til en operation, skal der være yderligere særskilte anordninger, der viser følgende:
 - 1) trykhøjde
 - 2) flyvehastighed
 - 3) vertikal hastighed
 - 4) tværkraft

- 5) flyvestilling
- 6) stabiliseret kurs
- d) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), og litra c), nr. 2), som følge af enten kondens eller isdannelse
- e) en alternativ kilde til statisk tryk
- f) en kortholder i en letlæselig position, som kan belyses med henblik på natflyvninger og
- g) en yderligere anordning til måling og visning af flyvestilling som et standby-instrument.

NCC.IDE.H.130 Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR

Helikoptere, der flyver i henhold til IFR med én pilot, skal være udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

NCC.IDE.H.145 Vejrradarudstyr under flyvning

Helikoptere med en MOPSC på flere end ni sæder, der opereres i henhold til IFR eller om natten, skal være udstyret med vejrradarudstyr, når aktuelle vejrrapporter viser, at tordenvejr eller andre potentielt farlige vejrforhold, som kan opdages med en luftbåren vejrradar, kan forventes at forekomme langs ruten.

NCC.IDE.H.150 Yderligere udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten

- a) Helikoptere, der opereres under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, skal være udstyret med en anordning, som kan belyse eller spore isdannelsen.
- b) Anordningen til belysning af isdannelse må ikke forårsage blænding eller refleksion, der kan hæmme flyvebesætningsmedlemmerne i at udføre deres opgaver.

NCC.IDE.H.155 Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Helikoptere, som opereres af mere end ét besætningsmedlem, skal være udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

NCC.IDE.H.160 Cockpit voice-rekorder

- a) helikoptere med en MCTOM på over 7 000 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, skal være udstyret med en CVR.
- b) CVR'en skal kunne bevare data, der er rekorderet i løbet af mindst de sidste to timer:
- c) CVR'en skal med henvisning til en tidsskala rekordere:
 - 1) talekommunikation, som sendes fra eller modtages i cockpittet via radio
 - 2) flyvebesætningsmedlemmernes talekommunikation i cockpittet ved hjælp af helikopterens interne samtaleanlæg og højtaleranlæg
 - 3) det auditive miljø i cockpittet, herunder uden afbrydelse de lydsignaler, der modtages fra hver besætningsmikrofon, og
 - 4) tale- eller lydsignaler, som identificerer navigations- eller indflyvningshjælpemidler, og som opfanges af en hovedtelefon eller højtaler.
- d) CVR'en skal automatisk begynde at rekordere, før helikopteren ved egen kraft bevæger sig, og skal fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) I tillæg til litra d) skal CVR'en endvidere, afhængigt af tilgængeligheden af elektrisk strøm, begynde at rekordere så tidligt som muligt under cockpitchecks før flyvningen indtil cockpitchecks umiddelbart efter motorstandsning ved flyvningens afslutning.
- f) CVR'en skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

NCC.IDE.H.165 Flyvedatarekorder

- a) Helikoptere med en MCTOM på over 3 175 kg, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, skal være udstyret med en FDR, som benytter en digital metode til rekordering og lagring af data, og omfatter et system til hurtig fremhentning af disse data fra lagringsmediet.
- b) FDR'en skal rekordere parametre, der er nødvendige for nøjagtigt at bestemme helikopterens flyvevej, flyvehastighed, flyvestilling, motorkraft, konfiguration og operation, og kunne bevare data, der er rekorderet i de sidste 10 timer.
- c) Der skal indhentes data fra helikopterklarer, som muliggør nøjagtig korrelation med de informationer, der vises for flyvebesætningen.
- d) FDR'en skal automatisk begynde at rekordere data, før helikopteren ved egen kraft bevæger sig, og fortsætte med at rekordere indtil flyvningens afslutning, når helikopteren ikke længere er i stand til at bevæge sig ved egen kraft.
- e) FDR'en skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.

NCC.IDE.H.170 Data link-rekordering

- a) Helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2016 eller senere, og som kan rekordere datalink-kommunikation og skal være forsynet med en CVR, skal i relevante tilfælde rekordere:
 - 1) datalink-kommunikation vedrørende ATS-kommunikation til og fra helikopteren, herunder meddelelser i forbindelse med følgende anvendelser:
 - i) datalink-initiering
 - ii) kommunikation mellem flyveleder og pilot
 - iii) addressed surveillance
 - iv) flyveinformation
 - v) Aircraft Broadcast Surveillance, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - vi) operationelle kontroldata for luftfartøjet, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette og
 - vii) grafikbilleder, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette
 - 2) information, der muliggør korrelation med rekorderinger, som evt. er tilknyttet datalink-kommunikation og lagret et andet sted end i helikopteren, og
 - 3) information om tid og prioritering for datalink-kommunikationsmeddelelser, for så vidt systemarkitekturen muliggør dette.
- b) Rekorderen skal benytte en digital metode til rekordering og lagring af data og et system til hurtig fremhentning af disse data. Rekorderingsmetoden skal gøre det muligt at matche dataene med data rekorderet på jorden.
- c) Rekorderen skal kunne bevare rekorderede data i mindst den periode, der er fastsat for CVR'er i NCC.IDE.H.160.
- d) Rekorderen skal være forsynet med en anordning, som medvirker til at lokalisere den i vand.
- e) Kravene vedrørende start- og stopfunktionen i rekorderen er de samme som kravene til start- og stopfunktionen i CVR'er, som er anført i NCC.IDE.H.160, litra d) og e).

NCC.IDE.H.175 Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder

Kravene til CVR og FDR kan opfyldes ved hjælp af én flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder.

NCC.IDE.H.180 Sæder, sikkerhedsbælt, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn

- a) Følgende skal være installeret i helikoptere:
 - 1) et sæde eller en køje til hver person om bord, som er to år eller derover

- 2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde og en sikkerhedssele til hver køje
 - 3) for helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 31. juli 1999 eller senere, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, til brug til hver passager, som er to år eller derover
 - 4) en fastspændingsanordning til børn for hver ombordværende person under to år
 - 5) et sikkerhedsbælte med en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse, på hvert flyvebesætningssæde og
 - 6) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert sæde til den krævede minimumskabinebesætning, for så vidt angår helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 31. december 1980 eller senere.
- b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal:
- 1) have ét enkelt udløsningspunkt og
 - 2) i flyvebesætningssæder, sæder ved siden af pilotsædet og sæder til den krævede minimumskabinebesætning bestå af to skulderstropper og et sikkerhedsbælte, der kan anvendes separat.

NCC.IDE.H.185 Skiltene »spænd sikkerhedsbæltet« og »rygning forbudt«

Helikoptere, hvor ikke alle passagersæder er synlige fra cockpittet, skal være forsynet med en anordning, som viser alle passagerer og kabinebesætningsmedlemmer, hvornår sikkerhedsbæltene skal være spændt, og hvornår rygning er forbudt.

NCC.IDE.H.190 Førstehjælpskasse

a) Helikoptere skal være udstyret med mindst én førstehjælpskasse.

b) Førstehjælpskassen eller -kasserne skal være:

- 1) lettilgængelige og
- 2) ajourført.

NCC.IDE.H.240 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede helikoptere

- a) Ikke-trykregulerede helikoptere, der opereres i trykhøjder, hvor der er brug for ilttilførsel i henhold til litra b), skal være udstyret med iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.
- b) Ikke-trykregulerede helikoptere, der opereres i flyvehøjder, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 10 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:
- 1) alle besætningsmedlemmer og mindst 10 % af passagererne i en periode på over 30 minutter, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
 - 2) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Manuelle ildslukkere

a) Helikoptere skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:

- 1) i cockpittet og
- 2) i hver passagerkabine, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til kabinen.

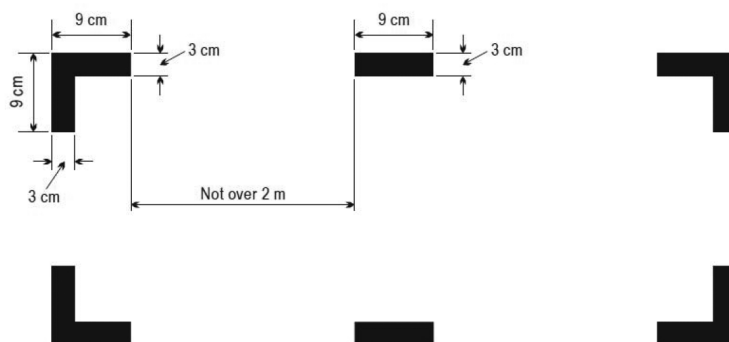
- b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til personale- og passagerkabiner minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter.

NCC.IDE.H.210 Markering af brudpunkter

Såfremt der på helikopterens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.

Figur 1

Markering af brudpunkter



NCC.IDE.H.215 Nødlokaliseringssender (Emergency Locator Transmitter — ELT)

- a) Helikoptere skal være udstyret med mindst én automatisk ELT.
- b) Helikoptere, der opereres i offshoreoperationer, skal på en flyvning over vand i et fjendtligt miljø og i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor kan opretholde vandret flyvning, skal være udstyret med en automatisk deployerbar ELT (ELT(AD)).
- c) En ELT skal uanset typen være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Redningsveste

- a) Helikoptere skal være udstyret med en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet, hvis:
- 1) de opereres over vand i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor kan opretholde vandret flyvning
 - 2) de opereres over vand ud over autorotationsafstanden fra land, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, eller
 - 3) ved start fra eller landing på en flyveplads eller et driftssted, hvor start- eller indflyvningsvejen er over vand.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.

NCC.IDE.H.226 Overlevelsdragter til besætningen

Hvert besætningsmedlem skal bære overlevelsdragt:

- a) når der opereres over vand i offshoreoperationer i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor kan opretholde vandret flyvning, og når
 - 1) de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen, eller
 - 2) når den anslåede redningstid overstiger den anslåede overlevelsestideller
- b) når det besluttet af luftfartøjschefen på grundlag af en risikovurdering, hvor der tages højde for følgende forhold:
 - 1) flyvninger over vand ud over autorotationsafstanden eller afstanden for sikker nødlanding fra land, når helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, og
 - 2) de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen.

NCC.IDE.H.227 Redningsflåder, overlevelsesnødlokaliseringsendere og overlevelsudstyr til længere flyvninger over vand

Helikoptere, der:

- a) flyver over vand i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor kan opretholde vandret flyvning, eller
- b) opereres over vand i en afstand, som er længere end tre minutters flyvning ved marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke er i stand til at opretholde vandret flyvning, og hvis det bestemmes af luftfartøjschefen på grundlag af en risikovurdering

skal være udstyret med:

- 1) for helikoptere, der befordrer færre end 12 personer, mindst én redningsflåde med en nominel kapacitet, som ikke er mindre end det maksimale antal ombordværende, anbragt, så den er lettilgængelig i en nødsituation
- 2) for helikoptere, der befordrer flere end 11 personer, mindst to redningsflåder anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation, som tilsammen kan rumme alle personer, der kan befordres om bord, og har tilstrækkelig kapacitet til at rumme alle personer på helikopteren, hvis én går tabt
- 3) mindst én overlevels-ELT (nødradiosender) (ELT(S)) for hver krævet redningsflåde og
- 4) redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, der egner sig til den flyvning, som skal udføres.

NCC.IDE.H.230 Overlevelsudstyr

Helikoptere, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med:

- a) signaleringsudstyr, som kan frembringe nødsignaler
- b) mindst én overlevels-ELT (ELT(S)) og
- c) yderligere overlevelsudstyr til den rute, der skal flyves, under hensyn til antallet af personer om bord.

NCC.IDE.H.231 Yderligere krav til helikoptere, der gennemfører offshoreoperationer i et fjendtligt havområde

Helikoptere, der benyttes i offshoreoperationer i et fjendtligt havområde i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, skal overholde følgende:

- a) Når de vejrrapporter eller -udsigter, der er tilgængelige for luftfartøjschefen, angiver, at vandtemperaturen er under plus 10 °C under flyvningen, eller når den anslåede redningstid overstiger den anslåede overlevelsestid, skal alle ombordværende bære overlevelsdragt.

- b) Alle redningsflåder, der medbringes i overensstemmelse med NCC.IDE.H.227, skal være installeret, så de kan anvendes under de havbetingelser, hvorunder helikopterens karakteristika med hensyn til nødlanding på vandet, flydeevne og trimning blev evalueret med henblik på at overholde certificeringskravene til nødlanding på vandet.
- c) Helikopteren skal være udstyret med et nødbelysningsystem med uafhængig strømforsyning, som sikrer almindelig kabinebelysning, der letter evakueringen af helikopteren.
- d) Alle nødudgange, herunder cockpittets nødudgange, og anordningerne til at åbne dem, skal være tydeligt markeret for at vejlede de ombordværende i brug af dem i dagslys og i mørke. Sådanne markeringer skal være udformet, så de forbliver synlige, selvom helikopteren er kæntrret, og kabinen er under vand.
- e) Alle ikke-afkastelige døre, der er markeret som nødudgange ved landing på vand, skal kunne fastgøres i åben stilling, så de ikke forstyrrer de ombordværendes udgang under havbetingelser op til det maksimum, som kræves ved evaluering for landing på vand og flydeevne.
- f) Alle døre, vinduer og andre åbninger i passagerkabinen, der er beregnet til brug som nødudgang under vand, skal være udformet, så de kan betjenes i en nødsituation.
- g) De ombordværende skal altid bære redningsvest, medmindre passageren eller besætningsmedlemmet bærer en integreret overlevelsesdragt, der opfylder de kombinerede krav til overlevelsesdragt og redningsvest.

NCC.IDE.H.232 Helikoptere certificeret til operation på vand — diverse udstyr

Helikoptere, der er certificeret til operation på vand, skal være udstyret med:

- a) et drivanker og andet udstyr, der er nødvendigt for at lette fortøjning, forankring eller manøvrering af helikopteren på vandet, og som er relevant for helikopterens størrelse, vægt og betjeningssegenskaber og
- b) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.

NCC.IDE.H.235 Alle helikoptere, der flyver over vand — landing på vand

Helikoptere skal være konstrueret til landing på vand eller certificeret til landing på vand i overensstemmelse med den relevante luftdygtighedsforskrift eller udstyret med nødflydeudstyr på en flyvning over vand i et fjendtligt miljø og i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart.

NCC.IDE.H.240 Hovedtelefon

Når radiokommunikation og/eller radionavigationssystem er påkrævet, skal helikoptere være udstyret med en hovedtelefon med boommikrofon eller tilsvarende og en sendeknap på rattet til hver krævet pilot og/eller hvert krævet besætningsmedlem ved den pågældendes plads.

NCC.IDE.H.245 Radiokommunikationsudstyr

- a) Helikoptere, der opereres i henhold til IFR eller om natten, eller hvor det kræves i henhold til de gældende luftrumskrav, skal være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som under normale radioudsendelsesforhold skal kunne:
 - 1) udføre tovejskommunikation med henblik på flyvekontrol
 - 2) modtage meteorologiske oplysninger
 - 3) udføre tovejskommunikation på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen med de luffartsstationer og på de frekvenser, som den relevante myndighed foreskriver, og
 - 4) muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.
- b) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.
- c) Hvor der er krav om et radiokommunikationssystem, og ud over det interne samtaleanlæg til flyvebesætningen, der kræves i henhold til NCC.IDE.H.155, skal helikoptere være udstyret med en sendeknap på rattet til hver krævet pilot og hvert krævet besætningsmedlem ved den pågældendes plads.

NCC.IDE.H.250 Navigationsudstyr

a) Helikoptere skal være udstyret med navigationsudstyr, der sikrer, at de kan fortsætte i overensstemmelse med:

- 1) ATS-flyveplanen, hvis relevant og
- 2) de gældende luftrumskrav.

b) Helikoptere skal være udstyret med tilstrækkeligt navigationsudstyr til at sikre, at det resterende udstyr i tilfælde af fejl i en del af udstyret i enhver fase af flyvningen kan tilvejebringe sikker navigation i overensstemmelse med litra a), eller at en passende nødhandling kan udføres sikkert.

c) Helikoptere, der benyttes til flyvninger, hvor landing under IMC planlægges, skal være udstyret med passende udstyr, som kan tilvejebringe navigation til et punkt, hvorfra visuel landing kan udføres. Dette udstyr skal kunne tilvejebringe navigation for hver flyveplads, hvor landing under IMC planlægges, og for alle udpegede alternative flyvepladser.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikoptere skal være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) og andet SSR-transponderudstyr som krævet for den rute, der flyves.»

BILAG IV

»BILAG VII

IKKE-ERHVERVSMÆSSIGE LUFTFARTSOPERATIONER MED IKKE-KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØJER**DEL-NCO**

SUBPART A

GENERELLE KRAV**NCO.GEN.100 Kompetent myndighed**

- a) Den kompetente myndighed er den myndighed, der udpeges af den medlemsstat, hvor luftfartøjet er registreret.
- b) Hvis luftfartøjet er registreret i et tredjeland, er den kompetente myndighed den myndighed, der er udpeget af den medlemsstat, hvor luftfartsforetagendet er etableret eller har bopæl.

NCO.GEN.101 Måder for overensstemmelse

Et luftfartsforetagende kan bruge alternative måder for overensstemmelse i forhold til agenturets til at opnå overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser.

NCO.GEN.102 Motorsvæefly til rejsebrug og motorsvæefly

- a) Motorsvæefly til rejsebrug skal opereres i overensstemmelse med kravene til:
- 1) flyvemaskiner, når de er drevet af en motor, og
 - 2) svæefly, når de opereres uden brug af en motor.
- b) Motorsvæefly til rejsebrug skal være udstyret i overensstemmelse med kravene til flyvemaskiner, medmindre andet er angivet i subpart D.
- c) Motorsvæefly, bortset fra motorsvæefly til rejsebrug, skal opereres og være udstyret i overensstemmelse med kravene til svæefly.

NCO.GEN.105 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser

- a) Luftfartøjschefen er ansvarlig for:
- 1) alle ombordværende besætningsmedlemmers og passagerers sikkerhed samt fragtsikkerheden under flyveoperationer, jf. punkt 1.c i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008
 - 2) start, fortsættelse, afbrydelse eller omdirigering af en flyvning af hensyn til sikkerheden
 - 3) at sikre, at alle operationelle procedurer og checklister overholdes som omhandlet i punkt 1.b i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008
 - 4) først at påbegynde en flyvning, når vedkommende har forsikret sig om, at alle de operationelle begrænsninger, der er omhandlet i punkt 2.a.3 i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, er overholdt som følger:
 - i) at luftfartøjet er luftdygtigt
 - ii) at luftfartøjet er behørigt registreret
 - iii) at de instrumenter og det udstyr, som er nødvendigt, for at den pågældende flyvning kan gennemføres, er installeret i luftfartøjet og er operativt, medmindre operation med udstyr, der er ude af drift, er tilladt i henhold til minimumsudslystlisten (MEL) eller et tilsvarende dokument, hvis relevant jf. NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 eller NCO.IDE.B.105
 - iv) at luftfartøjets masse og, undtagen i forbindelse med balloner, tyngdepunkt giver mulighed for, at udføre flyvningen inden for de begrænsninger, der er beskrevet i luftdygtighedsdokumentationen

- v) at alt udstyr, al bagage og alt gods er forsvarligt lastet og sikret, og at en nødevakuering er mulig, og
 - vi) at de operationelle begrænsninger for luftfartøjet i henhold til flyvehåndbogen (AFM) ikke bliver overtrådt på noget tidspunkt i løbet af flyvningen
- 5) ikke at påbegynde en flyvning, hvis vedkommende ikke er i stand til at udføre sine opgaver af en eller anden grund som f.eks. skade, sygdom, træthed eller påvirkning af psykofarmaka
- 6) ikke at fortsætte flyvningen forbi den nærmeste flyveplads eller det nærmeste driftssted, hvor vejrforholdene tillader landing, hvis vedkommendes evne til at udføre sine opgaver er væsentligt reduceret som følge af træthed, sygdom eller iltmangel
- 7) at afgøre, om han/hun vil acceptere et luftfartøj med udstyr ude af funktion ifølge enten listen over konfigurations-afvigelser (CDL) eller minimumsudsyrlisten (MEL), og
- 8) at registrere brugsdata og alle kendte eller formodede fejl i luftfartøjet ved afslutningen af flyvningen, eller en serie af flyvninger, i luftfartøjets tekniske logbog eller rejselogbog.
- b) Luftfartøjschefen skal sikre, at alle besætningsmedlemmer under kritiske faser af flyvningen, eller når dette af sikkerhedshensyn skønnes nødvendigt, sidder på deres plads og ikke udfører andre opgaver end dem, der er nødvendige for luftfartøjets operationelle sikkerhed.
- c) Luftfartøjschefen har bemyndigelse til at nægte at befordre eller at landsætte enhver person eller enhver del af bagagen eller fragten, som kan udgøre en potentiel fare for luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed.
- d) Luftfartøjschefen rapporterer så hurtigt som muligt til de relevante lufttrafiktjenester (ATS) om farligt vejr eller farlige flyvebetingelser, som kan bringe andre luftfartøjers sikkerhed i fare.
- e) Luftfartøjschefen skal i en nødsituation, der kræver øjeblikkelig beslutning og indsats, træffe enhver foranstaltning, som vedkommende anser for nødvendig under de gældende omstændigheder, jf. punkt 7.d i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I sådanne tilfælde kan luftfartøjschefen af hensyn til sikkerheden afvige fra regler, operationelle procedurer og metoder.
- f) Under flyvningen skal luftfartøjschefen:
- 1) bortset fra balloner, holde sit sikkerhedsbælte fastspændt, når vedkommende befinder sig på sin plads, og
 - 2) til enhver tid forblive ved luftfartøjets manøvreorganer, medmindre en anden pilot overtager manøvreorganerne.
- g) Luftfartøjschefen skal straks indsende en rapport om en ulovlig handling til den kompetente myndighed og skal underrette den relevante lokale myndighed.
- h) Luftfartøjschefen skal underrette den nærmeste relevante myndighed hurtigst muligt om enhver hændelse, der involverer luftfartøjet, og som resulterer i, at en person pådrager sig en alvorlig skade eller dør, eller at der forvoldes betydelig skade på luftfartøjet eller på ejendom.

NCO.GEN.106 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser — balloner

Luftfartøjschefen på en ballon er ud over NCO.GEN.105 også ansvarlig for:

- a) instruktion før flyvning af de personer, der assisterer med oppustning og tømning af hylsteret, og
- b) sikring af, at de personer, der assisterer med oppustning og tømning af hylsteret, bærer passende beskyttelsesudstyr.

NCO.GEN.110 Overholdelse af love, bestemmelser og procedurer

- a) Luftfartøjschefen overholder de love, bestemmelser og procedurer, der gælder i de stater, hvor operationerne udføres.

- b) Luftfartøjschefen skal være bekendt med de love, bestemmelser og procedurer, der gælder for udførelsen af vedkommendes opgaver, og som er foreskrevet for de områder, der skal overflyves, de flyvepladser eller driftssteder, der skal bruges, og de dertil knyttede luftfartsfaciliteter, jf. punkt 1.a. i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

NCO.GEN.115 Taxiing af flyvemaskiner

En flyvemaskine må blive taxiet på manøvreområdet på en flyveplads, hvis den person, der betjener manøvreorganet:

- a) er en behørigt kvalificeret pilot eller
- b) er blevet udpeget af luftfartsforetagendet og:
- 1) er uddannet i taxiing af flyvemaskinen
 - 2) er uddannet i brug af radiotelefonen, hvis der er krav om radiokommunikation
 - 3) har modtaget instruktion med hensyn til flyvepladsens udformning, ruter, skilte, afmærkning, lys, flyvekontrolsignaler og -instruktioner, -formuleringer og procedurer og
 - 4) er i stand til at opfylde de operationelle standarder for sikker manøvrering af flyvemaskinen på flyvepladsen.

NCO.GEN.120 Rotortilkobling — helikoptere

En helikopterrotor må kun tilkobles med henblik på flyvning med en kvalificeret pilot ved manøvreorganet.

NCO.GEN.125 Bærbart elektronisk udstyr

Luftfartøjschefen må ikke tillade personer at anvende bærbart elektronisk udstyr (PED) om bord på luftfartøjet, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets systemer og udstyr.

NCO.GEN.130 Oplysninger om nød- og overlevelsesudstyr om bord

Bortset fra luftfartøjer, der starter og lander på samme flyveplads/driftssted, skal luftfartsforetagendet sikre, at der foreligger lister med oplysninger om det nød- og overlevelsesudstyr, som forefindes om bord, og at disse umiddelbart kan meddeles redningscentralerne.

NCO.GEN.135 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

- a) Følgende dokumenter, håndbøger og oplysninger eller kopier heraf skal forefindes om bord under hver flyvning, medmindre andet er angivet:
- 1) flyvehåndbogen (AFM) eller tilsvarende dokument(er)
 - 2) det originale registreringsbevis
 - 3) det originale luftdygtighedsbevis (CofA)
 - 4) støjcertifikatet, hvis relevant
 - 5) listen over specifikke godkendelser, hvis relevant
 - 6) den originale luftfartøjsradiolicens, hvis relevant
 - 7) ansvarsforsikringspolisen
 - 8) rejseløgbogen eller tilsvarende for luftfartøjet
 - 9) indholdet af den indleverede ATS-flyveplan, hvis relevant
 - 10) aktuelle og passende luftfartskort for den planlagte flyverute og alle ruter, som flyvningen med rimelighed kan forventes omdirigeret til

- 11) oplysninger om procedurer og visuelle signaler, som bruges af luftfartøjer, der interceper eller interceptes
 - 12) MEL eller CDL, hvis relevant, og
 - 13) anden dokumentation, der kan være relevant for flyvningen, eller som kræves af de stater, der berøres af flyvningen.
- b) Uanset litra a), på flyvninger:
- 1) som påregnes at starte og lande på samme flyveplads/driftssted, eller
 - 2) som forbliver inden for en afstand eller et område foreskrevet af den kompetente myndighed,
- kan dokumenterne og oplysningerne i litra a, nr. 2), til litra a), nr. 8), opbevares på flyvepladsen eller driftsstedet.
- c) Uanset litra a), på flyvninger med balloner eller svævefly, bortset fra motorsvævefly til rejsebrug (TMG), kan dokumenterne og oplysningerne i litra a), nr. 2), til litra a), nr. 8), og litra a), nr. 11), til litra a), nr. 13), opbevares i følgebilen.
- d) Luftfartøjschefen skal fremlægge den dokumentation, som skal forefindes om bord, inden for et rimeligt tidsrum efter, at den kompetente myndighed har anmodet derom.

NCO.GEN.140 Transport af farligt gods

- a) Lufttransport af farligt gods skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 18 til Chicagokonventionen, senest ændret og suppleret ved ICAO Doc 9284-AN/905 (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air), herunder tillæg samt senere ændringer og tilføjelser.
- b) Farligt gods må kun transporteres af et luftfartsforetagende, der er godkendt i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), subpart G, til forordning (EU) nr. 965/2012, bortset fra tilfælde, hvor:
- 1) det ikke er underlagt de tekniske instruktioner i overensstemmelse med del 1 af de instruktioner, eller
 - 2) det medbringes af passagerer eller luftfartøjschefen eller er i bagage i overensstemmelse med del 8 i de tekniske instruktioner.
 - 3) det medbringes af luftfartsforetagender, som opererer ELA2-luftfartøjer.
- c) Luftfartøjschefen skal træffe alle rimelige foranstaltninger til at forhindre, at farligt gods fejlagtigt medbringes om bord.
- d) Luftfartøjschefen skal i overensstemmelse med de tekniske instruktioner øjeblikkeligt underrette den kompetente myndighed og den relevante myndighed i den stat, hvor hændelsen fandt sted, i tilfælde af havari eller hændelser, der involverer farligt gods.
- e) Luftfartøjschefen skal sikre, at passagererne får oplysninger om farligt gods i overensstemmelse med de tekniske instruktioner.

NCO.GEN.145 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem

Luftfartsforetagendet skal gennemføre:

- a) alle sikkerhedsforanstaltninger pålagt af den kompetente myndighed som defineret i ARO.GEN.135, litra c), og
- b) eventuelle relevante sikkerhedsoplysninger udstedt af agenturet, herunder luftdygtighedsdirektiver.

NCO.GEN.150 Rejseløgbog

Oplysninger om luftfartøj, besætning og hver rejse registreres for hver flyvning eller serie af flyvninger i en rejseløgbog eller tilsvarende.

NCO.GEN.155 Minimumsudstysliste (MEL)

a) En MEL kan udarbejdes, idet der tages hensyn til følgende:

- 1) dokumentet skal sikre operation af luftfartøjet under nærmere angivne forhold, når bestemte instrumenter, udstyrsdele eller funktioner er ude af drift ved flyvningens begyndelse
- 2) dokumentet skal udarbejdes for hvert enkelt luftfartøj under hensyn til luftfartsforetagendets relevante operations- og vedligeholdelsesbetingelser og
- 3) MEL skal være baseret på den relevante masterminimumsudstysliste (MMEL) som defineret i data, der er fastlagt i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 ⁽¹⁾, og den må ikke være mindre restriktiv end MMEL.

b) Minimumsudstyslisten og eventuelle ændringer heraf skal i så fald godkendes af den kompetente myndighed.

SUBPART B**OPERATIONELLE PROCEDURER****NCO.OP.100 Anvendelse af flyvepladser og driftssteder**

Luftfartøjschefen må kun anvende flyvepladser og driftssteder, der er egnede til den aktuelle luftfartøjstype og operationstype.

NCO.OP.105 Specifikation af isolerede flyvepladser — flyvemaskiner

Med henblik på valg af alternative flyvepladser og brændstofpolitik betragter luftfartøjschefen en flyveplads som en isoleret flyveplads, hvis flyvetiden til den nærmeste egnede ankomstalternative flyveplads er mere end:

- a) for flyvemaskiner med stempelmotorer: 60 minutter eller
- b) for flyvemaskiner med turbinemotorer: 90 minutter.

NCO.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima — flyvemaskiner og helikoptere

a) For flyvninger i henhold til instrumentflyvereglerne (IFR) skal luftfartøjschefen vælge og bruge flyvepladsens operationelle minima for hver afgang-, ankomst- og alternativ flyveplads. Disse minima:

- 1) må ikke være lavere end de minima, der måtte blive fastsat af den stat, hvori flyvepladsen er beliggende, medmindre de specifikt er godkendt af den pågældende stat, og
- 2) skal i forbindelse med operationer i dårlig sigtbarhed være godkendt af den kompetente myndighed i overensstemmelse med bilag V (del-SPA), subpart E, til forordning (EU) nr. 965/2012.

b) Ved valg af operationelle minima for flyvepladsen skal luftfartøjschefen tage højde for følgende:

- 1) luftfartøjets type, præstation og betjeningssegenskaber
- 2) vedkommendes kompetence og erfaring
- 3) dimensioner og karakteristika for de baner eller endelige indflyvnings- og startområder (FATO'er), som måtte blive valgt til anvendelse
- 4) de disponible visuelle og ikke-visuelle jordbaserede hjælpemidlers tilstrækkelighed og ydeevne
- 5) det disponible udstyr på luftfartøjet til navigation og/eller styring af flyvevejen, afhængigt af hvad der er relevant, under start, indflyvning, flare, landing, rulning og afbrudt indflyvning
- 6) forhindringerne i de indflyvnings-, afbrudt indflyvnings- og opstigningsområder, som kræves for at udføre beredskabsprocedurer
- 7) den hindringsfrie højde for instrumentindflyvningsprocedurerne

⁽¹⁾ EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1.

- 8) midlerne til at bestemme og rapportere om vejrforhold og
 - 9) flyveteknikken, der skal benyttes i forbindelse med slutindflyvningen.
- c) Minima for en specifik type indflyvnings- og landingsprocedure anvendes, hvis:
- 1) det jordudstyr, som kræves til den planlagte procedure, er operativt
 - 2) de luftfartøjssystemer, som er nødvendige for den pågældende indflyvningstype, er operative
 - 3) de krævede kriterier for et luftfartøjs funktion er opfyldt og
 - 4) piloten er kvalificeret i overensstemmelse hermed.

NCO.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima — NPA-, APV-, CAT I-operationer

- a) Den beslutningshøjde (DH), der skal anvendes til en ikke-præcisionsindflyvning (NPA) fløjet med Continuous Descent Final Approach-teknikken (CDFA), indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV) eller kategori I-operation (CAT I), må ikke være lavere end den højeste af følgende:
- 1) den minimumshøjde, hvor indflyvningshjælpemidlet kan anvendes uden den krævede visuelle reference
 - 2) den hindringsfrie højde (OCH) for luftfartøjskategorien
 - 3) den offentliggjorte beslutningshøjde for indflyvningsproceduren, hvis relevant
 - 4) det systemminimum, der er specificeret i tabel 1, eller
 - 5) den mindste beslutningshøjde, der er specificeret i flyvehåndbogen (AFM) eller et tilsvarende dokument, hvis angivet.
- b) Den mindste nedstigningshøjde (MDH) for en NPA-operation fløjet uden CFDA-teknikken må ikke være lavere end den højeste af følgende:
- 1) OCH for luftfartøjskategorien
 - 2) det systemminimum, der er specificeret i tabel 1, eller
 - 3) den mindste MDH, der er specificeret i flyvehåndbogen (AFM), hvis angivet.

Tabel 1
Systemminima

Facilitet	Laveste DH/MDH (ft)
Instrumentlandingssystem (ILS)	200
Globalt satellitnavigationssystem (GNSS)/satellitbaseret forstærkningssystem (SBAS) (indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning (LPV))	200
GNSS (lateral navigation (LNAV))	250
GNSS/Baro-vertikal navigation (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizer (LOC) med eller uden afstandsmåler (DME)	250
Overvågningsradarindflyvning (SRA) (sluttende ved ½ NM)	250

Facilitet	Laveste DH/MDH (ft)
SRA (sluttende ved 1 NM)	300
SRA (sluttende ved 2 NM eller mere)	350
VHF rundstrålende radiofy (VOR)	300
VOR/DME	250
Rundstrålende radiofy (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-radiopejler (VDF)	350

NCO.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima — cirklingsindflyvning med flyvemaskiner

a) MDH for en cirklingsindflyvning med flyvemaskiner må ikke være lavere end den højeste af følgende:

- 1) den offentliggjorte cirklings-OCH for flyvemaskinekategori
- 2) den mindste cirklingshøjde i tabel 1 eller
- 3) DH/MDH for den foregående instrumentindflyvningsprocedure.

b) Minimumssigtbarheden for en cirklingsindflyvning med flyvemaskiner skal være den højeste af følgende:

- 1) cirklingssigtbarheden for flyvemaskinekategori, hvis offentliggjort
- 2) den mindste sigtbarhed i tabel 2 eller
- 3) banesynsvidde/omregnet meteorologisk sigtbarhed (RVR/CMV) for den foregående instrumentindflyvningsprocedure.

Tabel 1

MDH og minimumssigtbarhed ved cirkling i relation til flyvemaskinekategori

	Flyvemaskinekategori			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Mindste meteorologiske sigtbarhed (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Flyvepladsens operationelle minima — cirklingsindflyvning med helikoptere

MDH for en onshorecirklingsindflyvning med helikoptere må ikke være lavere end 250 ft, og den meteorologiske sigtbarhed må ikke være under 800 m.

NCO.OP.115 Udflyvnings- og indflyvningsprocedurer — flyvemaskiner og helikoptere

a) Luftfartøschefen skal bruge de udflyvnings- og indflyvningsprocedurer, der er foreskrevet af den stat, som flyvepladsen er beliggende i, hvis sådanne procedurer er bekendtgjort for den bane eller det FATO, der skal anvendes.

b) Luftfartøschefen kan afvige fra en bekendtgjort udflyvningsrute, ankomstrute eller indflyvningsprocedure:

- 1) hvis kriterierne for hindringsfrihed kan overholdes, der i fuldt omfang tages hensyn til flyveforholdene, og en eventuel ATC-klarering overholdes, eller

- 2) når luftfartøjet bliver radardirigeret af en ATC-enhed.

NCO.OP.120 Procedurer for støjbegrænsning — flyvemaskiner, helikoptere og motorsvævefly

Luftfartøjschefen skal tage hensyn til bekendtgjorte procedurer for støjbegrænsning for at minimere virkningen af luftfartøjsstøj, samtidig med at det sikres, at sikkerhedshensyn prioriteres højere end støjbekæmpelse.

NCO.OP.121 Procedurer for støjbegrænsning — balloner

Luftfartøjschefen skal tage hensyn til operationelle procedurer for at minimere virkningen af støj fra varmesystemet, samtidig med at det sikres, at sikkerhedshensyn prioriteres højere end støjbekæmpelse.

NCO.OP.125 Brændstof- og olieforsyning — flyvemaskiner

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis flyvemaskinen medfører tilstrækkeligt brændstof og olie til følgende:

- 1) for VFR-flyvninger (visuelle flyveregler):

- i) om dagen, start og landing på samme flyveplads/landingssted og altid inden for synsvidde af den flyveplads/det landingssted, at flyve den påtænkte rute og derefter i mindst 10 minutter i normal marchhøjde
- ii) om dagen at flyve til destinationsflyvepladsen og derefter at flyve i mindst 30 minutter i normal marchhøjde eller
- iii) om natten at flyve til destinationsflyvepladsen og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde

- 2) for IFR-flyvninger:

- i) når der ikke er krav om en ankomstalternativ flyveplads, om dagen at flyve til destinationsflyvepladsen og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde eller
- ii) når der er krav om en ankomstalternativ flyveplads, om dagen at flyve til destinationsflyvepladsen, til en alternativ flyveplads og derefter at flyve i mindst 45 minutter i normal marchhøjde.

- b) Ved beregning af den mængde brændstof, der er nødvendig for at tage højde for nødsituationer, skal der tages hensyn til følgende:

- 1) vejrudsigten

- 2) forventede ATC-ruter og trafikforsinkelser

- 3) procedurer for tryktab eller motorfejl i én motor under flyvningen, hvor det er relevant, og

- 4) ethvert andet forhold, der kan forsinke flyvemaskinens landing eller øge brændstof- og/eller olieforbruget.

- c) Der er intet til hinder for, at en flyveplan ændres under flyvningen for at omdirigere flyvningen til en anden destination, forudsat at alle krav kan opfyldes fra det punkt, hvor flyvningen omdirigeres.

NCO.OP.126 Brændstof- og olieforsyning — helikoptere

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde en flyvning, hvis helikopteren medfører tilstrækkeligt brændstof og olie til følgende:

- 1) for VFR-flyvninger, at flyve til destinationsflyvepladsen/-driftsstedet, og derefter at flyve i mindst 20 minutter ved den mest brændstoføkonomiske hastighed og

2) for IFR-flyvninger:

i) når der ikke er krav om en alternativ flyveplads, eller der ikke findes nogen flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, at flyve til destinationsflyvepladsen/-driftsstedet og derefter at flyve i 30 minutter ved holding speed i 450 m (1 500 ft) over ankomstflyvepladsen/-driftsstedet ved standardtemperatur og indflyve og lande eller

ii) når der er krav om en alternativ flyveplads, at flyve og udføre en indflyvning og en afbrudt indflyvning på destinationsflyvepladsen/-driftsstedet og derefter:

A) at flyve til den angivne alternative flyveplads og

B) at flyve i 30 minutter ved holding speed i 450 m (1 500 ft) over den alternative flyveplads/det alternative driftssted i standardtemperatur og indflyve og lande.

b) Ved beregning af den mængde brændstof, der er nødvendig for at tage højde for nødsituationer, skal der tages hensyn til følgende:

1) vejrudsigten

2) forventede ATC-ruter og trafikforsinkelser

3) procedurer for tryktab eller motorfejl i én motor under flyvningen, hvor det er relevant, og

4) ethvert andet forhold, der kan forsinke luftfartøjets landing eller øge brændstof- og/eller olieforbruget.

c) Der er intet til hinder for, at en flyveplan ændres under flyvningen for at omdirigere flyvningen til en anden destination, forudsat at alle krav kan opfyldes fra det punkt, hvor flyvningen omdirigeres.

NCO.OP.127 Brændstof- og ballastforsyning og -planlægning — balloner

a) Luftfartøjschefen må først påbegynde en flyvning, hvis der er tilstrækkeligt med reservebrændstof, -gas eller -ballast til 30 minutters flyvning.

b) Beregningen af brændstof-, gas- eller ballastforsyning skal være baseret på mindst følgende operationelle forhold, hvorunder flyvningen skal udføres:

1) data fra ballonproducenten

2) påregnede masser

3) forventede vejrforhold og

4) ATS-procedurer og -begrænsninger.

NCO.OP.130 Instruktion af passagerer

Luftfartøjschefen skal sikre, at passagererne før eller, hvor relevant, under flyvningen bliver informeret om nødudstyr og -procedurer.

NCO.OP.135 Forberedelse af flyvning

a) Før en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen med alle rimelige midler sikre sig, at jord- og/eller vandfaciliteterne, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, der er tilgængelige og nødvendige på flyvningen for sikker operation af luftfartøjet, er egnede til den type operation, hvorunder flyvningen skal udføres.

b) Før flyvningen påbegyndes, skal luftfartøjschefen være bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger af relevans for den påtænkte flyvning. Forberedelserne til en flyvning væk fra afgangsstedet og til alle IFR-flyvninger skal omfatte:

1) en gennemgang af de tilgængelige vejrrapporter og -udsigter og

- 2) planlægning af en alternativ flyverute, hvis flyvningen ikke kan gennemføres som planlagt på grund af vejrforholdene.

NCO.OP.140 Ankomstalternative flyvepladser — flyvemaskiner

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, medmindre:

- a) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at indflyvningen og landingen i den korteste periode af enten perioden fra én time før til én time efter det beregnede ankomsttidspunkt eller perioden fra det faktiske afgangstidspunkt til én time efter det beregnede ankomsttidspunkt kan udføres under visuelle vejrforhold (VMC), eller
- b) det planlagte landingssted er isoleret, og:
 - 1) der er foreskrevet en instrumentindflyvningsprocedure for destinationsflyvepladsen, og
 - 2) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at der vil være følgende vejrforhold fra to timer før til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt:
 - i) en skyhøjde på mindst 300 m (1 000 ft) over minimumshøjden for instrumentindflyvningsproceduren og
 - ii) en sigtbarhed på mindst 5,5 km eller på 4 km mere end minimumssigtbarheden for proceduren.

NCO.OP.141 Ankomstalternative flyvepladser — helikoptere

For IFR-flyvninger skal luftfartøjschefen i flyveplanen angive mindst én ankomstalternativ flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing, medmindre:

- a) der er foreskrevet en instrumentindflyvningsprocedure for destinationsflyvepladsen, og de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at der vil være følgende vejrforhold fra den korteste periode af enten to timer før til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt eller fra det faktiske afgangstidspunkt til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt:
 - 1) en skyhøjde på mindst 120 m (400 ft) over minimumshøjden for instrumentindflyvningsproceduren og
 - 2) en sigtbarhed på mindst 1 500 m mere end minimumssigtbarheden for proceduren eller
- b) det planlagte landingssted er isoleret, og:
 - 1) der er foreskrevet en instrumentindflyvningsprocedure for destinationsflyvepladsen
 - 2) de tilgængelige aktuelle meteorologiske oplysninger viser, at der vil være følgende vejrforhold fra to timer før til to timer efter det beregnede ankomsttidspunkt:
 - i) en skyhøjde på mindst 120 m (400 ft) over minimumshøjden for instrumentindflyvningsproceduren
 - ii) en sigtbarhed på mindst 1 500 m mere end minimumssigtbarheden for proceduren og
 - 3) der er fastlagt et grænsepunkt for mulig tilbagevenden (PNR) for en offshoredestination.

NCO.OP.145 Påfyldning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde

- a) Et luftfartøj må ikke få påfyldt flybenzin (AVGAS) eller wide-cut-brændstof eller en blanding af disse, når passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde.
- b) For alle andre typer brændstof må luftfartøjet ikke påfyldes, når passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde, medmindre luftfartøjschefen eller andet kvalificeret personale er til stede til at iværksætte og lede en evakuering af luftfartøjet på den mest praktiske og hurtigst mulige måde.

NCO.OP.150 Befordring af passagerer

Bortset fra ved balloner skal luftfartøjschefen sikre, at alle passagerer om bord befinder sig i et sæde eller en køje med sikkerhedsbæltet eller sikkerhedsselen behørigt fastspændt før og under taxiing, start og landing, og når det skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn.

NCO.OP.155 Rygning om bord — flyvemaskiner og helikoptere

Luftfartøjschefen skal sikre, at rygning ikke tillades om bord:

- a) når dette skønnes nødvendigt af sikkerhedshensyn og
- b) under påfyldning af luftfartøjet.

NCO.OP.156 Rygning om bord — svævefly og balloner

Det er ikke tilladt at ryge om bord på et svævefly eller en ballon.

NCO.OP.160 Vejrforhold

- a) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en VFR-flyvning, hvis de seneste meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene langs ruten og på det tilsigtede ankomststed på det forventede tidspunkt vil svare til eller være bedre end de gældende operationelle minima ved VFR.
- b) Luftfartøjschefen må kun påbegynde eller fortsætte en IFR-flyvning mod den planlagte ankomstflyveplads, når de senest tilgængelige meteorologiske oplysninger viser, at vejrforholdene på ankomstflyvepladsen eller mindst én ankomstalternativ flyveplads på det forventede ankomsttidspunkt svarer til eller er bedre end de gældende operationelle minima for flyvepladsen.
- c) Hvis en flyvning omfatter VFR- og IFR-segmenter, finder de i litra a) og b) omhandlede meteorologiske oplysninger anvendelse i det omfang, det er relevant.

NCO.OP.165 Is og andre former for kontaminering — jordprocedurer

Luftfartøjschefen må ikke påbegynde start, medmindre luftfartøjet er frit for eventuelle aflejringer, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjets præstation eller styrbarhed, dog bortset fra det, der er tilladt i overensstemmelse med flyvehåndbogen (AFM).

NCO.OP.170 Is og andre former for kontaminering — flyveprocedurer

- a) Luftfartøjschefen må ikke påbegynde en flyvning eller bevidst flyve ind i områder, hvor der forventes eller allerede hersker isforhold, medmindre luftfartøjet er certificeret og udstyret med henblik på sådanne forhold, jf. punkt 2.a.5 i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Hvis tilisningen overstiger den tilisningsintensitet, som luftfartøjet er certificeret til, eller hvis et luftfartøj, som ikke er certificeret til flyvning under kendte isforhold, udsættes for tilisning, skal luftfartøjschefen straks flyve ud af isforholdene ved at skifte niveau og/eller rute om nødvendigt ved at sende en nødmelding til ATC.

NCO.OP.175 Startforhold — flyvemaskiner og helikoptere

Inden starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at:

- a) vejret på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning og
- b) de gældende operationelle minima for flyvepladsen kan overholdes.

NCO.OP.176 Startforhold — balloner

Før starten påbegyndes, skal luftfartøjschefen på en ballon sikre sig, at vejret på driftsstedet og flyvepladsen ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, ikke er til hinder for en sikker start og udflyvning.

NCO.OP.180 Simulerede unormale situationer under flyvning

- a) Når passagerer eller fragt befordres, må luftfartøjschefen ikke simulere:

- 1) situationer, der kræver anvendelse af procedurer for unormale situationer eller nødsituationer, eller

2) flyvning under instrumentvejrforhold (IMC).

b) Uanset litra a) kan sådanne situationer simuleres med flyveelever om bord, når træningsflyvninger udføres af en godkendt træningsorganisation.

NCO.OP.185 Brændstofstyring under flyvning

Luftfartøjschefen skal med regelmæssige mellemrum sikre, at mængden af brugbart brændstof eller ballast under flyvning ikke er mindre end den mængde brændstof, der kræves for at nå en flyveplads eller et driftssted med gode vejrforhold, mens det planlagte reservebrændstof stadig er tilbage i overensstemmelse med NCO.OP.125, NCO.OP.126 og NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Anvendelse af supplerende ilt

Luftfartøjschefen skal sikre, at flyvebesætningsmedlemmer, der udfører opgaver, som er vigtige for en sikker operation af luftfartøjet under flyvning, kontinuerligt anvender supplerende ilt, hvis kabinehøjden overstiger 10 000 ft i en periode på over 30 minutter, og når som helst kabinehøjden overstiger 13 000 ft.

NCO.OP.195 Sporing af jordens nærhed

Hvis luftfartøjschefen eller et terrænnærhedsadvarselssystem (ground proximity warning system) konstaterer, at afstanden til jorden er uacceptabel, skal luftfartøjschefen straks iværksætte korigerende handlinger for at etablere sikre flyveforhold.

NCO.OP.200 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System — ACAS)

Når ACAS II anvendes, skal operationelle procedurer og træning være i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1332/2011 ⁽¹⁾.

NCO.OP.205 Indflyvnings- og landingsprocedurer — flyvemaskiner og helikoptere

Før indflyvning til landing påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at vejret på flyvepladsen eller driftsstedet og forholdene på den bane eller det FATO, der påregnes anvendt, ikke ifølge de oplysninger, den pågældende har til rådighed, er til hinder for sikker indflyvning, landing eller afbrudt indflyvning.

NCO.OP.210 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse — flyvemaskiner og helikoptere

a) Luftfartøjschefen kan påbegynde en instrumentindflyvning uanset den rapporterede banesynsvidde/sigtbarhed (RVR/VIS).

b) Hvis den rapporterede RVR/VIS er lavere end de gældende minima, må indflyvningen ikke fortsættes:

1) under 1 000 ft over flyvepladsen eller

2) ind i det endelige indflyvningssegment, hvis beslutningshøjden (DA/H) eller den mindste nedstigningshøjde (MDA/H) er mere end 1 000 ft over flyvepladsen.

c) Hvis RVR ikke foreligger, kan RVR-værdier udledes ved at konvertere den rapporterede sigtbarhed.

d) Hvis den rapporterede RVR/VIS falder til under det gældende minimum, når 1 000 ft over flyvepladsen er passeret, kan indflyvningen fortsættes til DA/H eller MDA/H.

e) Indflyvningen kan fortsættes under DA/H eller MDA/H, og landingen kan fuldføres, forudsat at den krævede visuelle reference for indflyvningsstypen og for den pågældende bane etableres ved DA/H eller MDA/H og opretholdes.

f) Sætningszone-RVR er altid afgørende.

NCO.OP.215 Operationelle begrænsninger — varmluftsballoner

En varmluftsballon kan starte om natten, hvis den medbringer tilstrækkeligt brændstof til at lande om dagen.

⁽¹⁾ EUT L 336 af 20.12.2011, s. 20.

SUBPART C

PRÆSTATIONSMESSIGE OG OPERATIONELLE BEGRÆNSNINGER**NCO.POL.100 Operationelle begrænsninger — alle luftfartøjer**

- a) Luftfartøjets lastning, masse og, bortset fra balloner, tyngdepunkt (CG) skal i enhver fase af flyvningen være i overensstemmelse med de begrænsninger, der er angivet i flyvehåndbogen (AFM) eller tilsvarende dokument.
- b) Skilte, fortegnelser, instrumentangivelser eller kombinationer deraf, som indeholder de operationelle begrænsninger, der er foreskrevet i flyvehåndbogen for visuel fremstilling, skal være vist i luftfartøjet.

NCO.POL.105 Vejning

- a) Luftfartsforetagendet skal sikre, at luftfartøjets masse og, kun for flyvemaskiner og helikoptere, tyngdepunkt er blevet bestemt ved egentlig vejning forud for den første ibrugtagning. Der skal redegøres for de samlede virkninger af ændringer og reparationer på masse og balance, og virkningerne skal behørigt dokumenteres. Disse oplysninger skal gøres tilgængelige for luftfartøjschefen. Endvidere skal luftfartøjet vejes igen, hvis ændringernes virkninger på masse og balance ikke kendes nøjagtigt.
- b) Vejningen skal foretages af luftfartøjsproducenten eller af en godkendt vedligeholdelsesorganisation.

NCO.POL.110 Præstation — generelt

Luftfartøjschefen må kun operere luftfartøjet, hvis præstationen er tilstrækkelig til at overholde de gældende lufttrafikregler samt eventuelle andre begrænsninger, der gælder for flyvningen, lufrummet eller de anvendte flyvepladser eller driftssteder, idet der tages hensyn til diagrammers og korts nøjagtighed.

SUBPART D

INSTRUMENTER, DATA OG UDSKYR

AFSNIT 1

Flyvemaskiner**NCO.IDE.A.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
 - 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.A.190
 - 3) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.A.195 eller
 - 4) er installeret i flyvemaskinen.
- b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:
 - 1) reservesikringer
 - 2) stavlygter
 - 3) en nøjagtig tidsmåler
 - 4) førstehjælpsskasser
 - 5) overlevelsesudstyr og signaludstyr
 - 6) drivankre og udstyr til fortøjning
 - 7) fastspændingsanordninger til børn.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
 - 1) De oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCO.IDE.A.190 og NCO.IDE.A.195.

- 2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke flyvemaskinens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængelige fra den plads, hvor det besætningsmedlem, der skal bruge det, befinder sig.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

NCO.IDE.A.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af flyvemaskinens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) flyvemaskinen opereres i overensstemmelse med minimumsudstyrslisten, hvis en sådan er udarbejdet, eller
- b) flyvemaskinen skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

NCO.IDE.A.110 Reservesikringer

Flyvemaskiner skal være udstyret med reservesikringer med den nominelle effekt, der er nødvendig for at opnå fuldstændig kredsløbsbeskyttelse, til udskiftning af sikringer, som må udskiftes under flyvning.

NCO.IDE.A.115 Operationslys

Flyvemaskiner, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) antikollisionslyssystem
- b) navigations-/positionslys
- c) et landingslys
- d) lys, der leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af flyvemaskinen
- e) lys, der leveres fra flyvemaskinens elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner
- f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og
- g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt flyvemaskinen er en vandflyvemaskine eller en amfibieflyvemaskine.

NCO.IDE.A.120 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

- a) Flyvemaskiner, der opereres i henhold til VFR om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) stabiliseret kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal.
- b) Flyvemaskiner, der opereres under visuelle vejrforhold (VMC) om natten eller under forhold, hvor flyvemaskinen ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) være udstyret med:

- 1) en anordning, som måler og viser følgende:
 - i) drejning og tværkraft
 - ii) flyvestilling
 - iii) vertikal hastighed
 - iv) stabiliseret kursog
- 2) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig.
- c) Flyvemaskiner, der opereres under forhold, hvor de ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) og b) være udstyret med en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.

NCO.IDE.A.125 IFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Flyvemaskiner, der opereres i henhold til IFR, skal være udstyret med:

- a) en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) stabiliseret kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) vertikal hastighed
 - 6) drejning og tværkraft
 - 7) flyvestilling
 - 8) stabiliseret kurs
 - 9) lufttemperaturen udenfor
 - 10) machtal, når hastighedsbegrænsninger udtrykkes i machtal
- b) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig, og
- c) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.

NCO.IDE.A.130 Terrænadvarselssystem (Terrain awareness warning system — TAWS)

Turbinedrevne flyvemaskiner certificeret til en maksimal kabinekonfiguration på over ni passagersæder skal være udstyret med et TAWS, som opfylder kravene for:

- a) klasse A-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard i tilfælde af flyvemaskiner, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 1. januar 2011 eller senere, eller
- b) klasse B-udstyr i overensstemmelse med en godkendt standard i tilfælde af flyvemaskiner, for hvilke det individuelle CofA blev udstedt første gang den 1. januar 2011 eller tidligere.

NCO.IDE.A.155 Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Flyvemaskiner, som opereres af mere end ét besætningsmedlem, skal være udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

NCO.IDE.A.140 Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn

a) Følgende skal være installeret i flyvemaskiner:

- 1) et sæde eller en køje til hver person om bord, som er to år eller derover
- 2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde og en sikkerhedssele til hver køje
- 3) en fastspændingsanordning til børn for hver ombordværende person under to år og
- 4) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, i hvert sæde til flyvebesætningen med ét enkelt udløsningspunkt.

NCO.IDE.A.145 Førstehjælpskasse

a) Flyvemaskiner skal være udstyret med en førstehjælpskasse.

b) Førstehjælpskassen skal være:

- 1) lettilgængelig og
- 2) ajourført.

NCO.IDE.A.150 Supplerende ilt — trykregulerede flyvemaskiner

a) Trykregulerede flyvemaskiner, der opereres ved trykhøjder, hvor der er brug for ilttilførsel i henhold til litra b), skal være udstyret med iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.

b) Trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i flyvehøjder, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 10 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:

- 1) alle besætningsmedlemmer og:
 - i) 100 % af passagererne i den periode, hvor kabinetrykhøjden overstiger 15 000 ft, men i intet tilfælde under 10 minutter.
 - ii) mindst 30 % af passagererne i en periode, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 14 000 ft og 15 000 ft i tilfælde af tryktab og under hensyntagen til de nærmere omstændigheder ved flyvningen, og
 - iii) mindst 10 % af passagererne i en periode på over 30 minutter, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 14 000 ft

og

- 2) alle personer i passagerkabinen i mindst 10 minutter i tilfælde af flyvemaskiner, der opereres i trykhøjder på over 25 000 ft, eller som opereres under den højde under forhold, hvor de ikke sikkert kan stige ned til en trykhøjde på 13 000 ft i løbet af fire minutter.

c) trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i flyvehøjder på over 25 000 ft, skal endvidere være udstyret med en anordning, der advarer flyvebesætningen om ethvert tryktab.

NCO.IDE.A.155 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede flyvemaskiner

- a) Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i trykhøjder, hvor der er brug for ilttilførsel i henhold til litra b), skal være udstyret med iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.
- b) Ikke-trykregulerede flyvemaskiner, der opereres i flyvehøjder, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 10 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:
- 1) alle besætningsmedlemmer og mindst 10 % af passagererne i en periode på over 30 minutter, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
 - 2) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 13 000 ft.

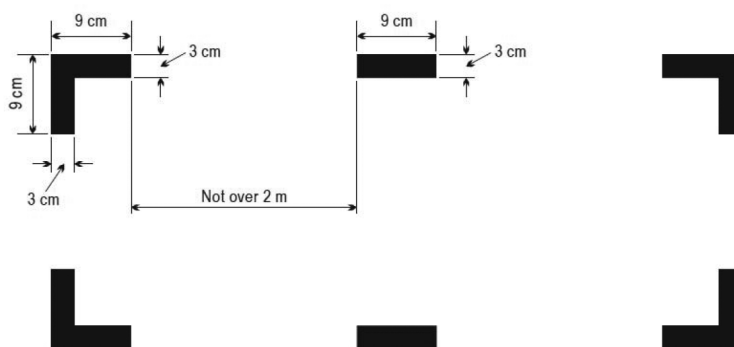
NCO.IDE.A.160 Manuelle ildslukkere

- a) Flyvemaskiner, bortset fra motorsvævefly til rejsebrug (TMG), skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:
- 1) i cockpittet og
 - 2) i hver passagerkabine, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til kabinen.
- b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til personale- og passagerkabiner minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter.

NCO.IDE.A.165 Markering af brudpunkter

Såfremt der på flyvemaskinens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.

Figur 1

Markering af brudpunkter**NCO.IDE.A.170 Nødkalibreringssender (Emergency Locator Transmitter — ELT)**

- a) Følgende skal være installeret i flyvemaskiner:
- 1) en ELT uanset typen, når den for første gang fik udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis den 1. juli 2008 eller før
 - 2) en automatisk ELT, når den for første gang fik udstedt et individuelt luftdygtighedsbevis efter den 1. juli 2008, eller
 - 3) en overlevels-ELT (ELT(S)) eller en personpositionsbestemmelsessender (PLB), som bæres af luftfartøjschefen eller en passager, når den er certificeret til en maksimal kabinekonfiguration på seks passagersæder eller derunder.
- b) En ELT uanset typen og PLB skal være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Flyvning over vand

a) Følgende flyvemaskiner skal være udstyret med en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, som skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet:

1) enmotorede landflyvemaskiner, når:

i) de flyver over vand ud over glidedistance fra land, eller

ii) de starter eller lander på en flyveplads eller et driftssted, hvor start- eller indflyvningsbanen efter luftfartøjschefens mening er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet

2) vandflyvemaskiner, der opereres over vand, og

3) flyvemaskiner, der opereres i en afstand, som er længere end svarende til 30 minutters flyvning ved normal marchfart eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er den korteste.

b) Vandflyvemaskiner, der opereres over vand, skal være udstyret med:

1) ét anker

2) et drivanker, hvor det er nødvendigt for at assistere manøvreringen, og

3) udstyr til frembringelse af de lydsignaler, som foreskrives i de internationale søvejsregler, hvor dette er relevant.

c) Luftfartøjschefen på en flyvemaskine, der opereres i en afstand, som er længere end svarende til 30 minutters flyvning ved normal marchfart eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er den korteste, fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, skal vurdere risiciene for de ombordværendes overlevelse i tilfælde af nødlanding på vandet, på hvilket grundlag vedkommende skal vurdere tilstedeværelsen af følgende udstyr om bord:

1) udstyr til frembringelse af nødsignaler

2) tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende, der er anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation, og

3) redningsudstyr, der giver mulighed for opretholdelse af livet, og som egner sig til den flyvning, som skal udføres.

NCO.IDE.A.180 Overlevelsesudstyr

Flyvemaskiner, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, der egner sig til det område, der skal overflyves.

NCO.IDE.A.190 Radiokommunikationsudstyr

a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal flyvemaskiner være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.

b) Radiokommunikationsudstyr, hvis det kræves i henhold til litra a), skal muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

c) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.

NCO.IDE.A.195 Navigationsudstyr

- a) Flyvemaskiner, der opereres på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker, skal være udstyret med navigationsudstyr, som er nødvendigt for at gøre det muligt for dem at flyve i overensstemmelse med:
- 1) ATS-flyveplanen, hvis relevant og
 - 2) de gældende luftrumskrav.
- b) Flyvemaskiner skal være udstyret med tilstrækkeligt navigationsudstyr til at sikre, at det resterende udstyr i tilfælde af fejl i en del af udstyret i enhver fase af flyvningen kan tilvejebringe sikker navigation i overensstemmelse med litra a), eller at en passende nødhandling kan udføres sikkert.
- c) Flyvemaskiner, der benyttes til flyvninger, hvor landing under IMC planlægges, skal være udstyret med passende udstyr, som kan tilvejebringe navigation til et punkt, hvorfra visuel landing kan udføres. Dette udstyr skal kunne tilvejebringe navigation for hver flyveplads, hvor landing under IMC planlægges, og for alle udpegede alternative flyvepladser.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Hvor det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal flyvemaskiner være udstyret med en sekundær overvågningsradar-transponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 2**Helikoptere****NCO.IDE.H.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
- 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.H.190
 - 3) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.H.195 eller
 - 4) er installeret i helikopteren
- b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:
- 1) stavlygter
 - 2) en nøjagtig tidsmåler
 - 3) førstehjælpsskasser
 - 4) overlevelsesudstyr og signaludstyr
 - 5) drivankre og udstyr til fortøjning og
 - 6) fastspændingsanordninger til børn.
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er påkrævet i henhold til denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er påkrævet i andre gældende bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) De oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCO.IDE.H.190 og NCO.IDE.H.195.
 - 2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke helikopterens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.

- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængelige fra den plads, hvor det besætningsmedlem, der skal bruge det, befinder sig.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

NCO.IDE.H.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et af helikopterens instrumenter eller en af dens udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) helikopteren opereres i overensstemmelse med minimumsudstyrslisten, hvis en sådan er udarbejdet, eller
- b) helikopteren skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

NCO.IDE.H.115 Operationslys

Helikoptere, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) antikollisionslyssystem
- b) navigations-/positionslys
- c) et landingslys
- d) lys, der leveres fra helikopterens elektriske system, og som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af helikopteren
- e) lys, der leveres fra helikopterens elektriske system, og som sikrer belysning af alle passagerkabiner
- f) en stavlygte til hver besætningsmedlemsplads og
- g) lys, der overholder de internationale søvejsregler, såfremt helikopteren er en amfibiehelikopter.

NCO.IDE.H.120 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

- a) Helikoptere, der opereres i henhold til VFR om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:
 - 1) stabiliseret kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) tværkraft.
- b) Helikoptere, der opereres under VMC om natten, eller når sigtbarheden er mindre end 1 500 m, eller under forhold, hvor helikopteren ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) være udstyret med:
 - 1) en anordning, som måler og viser følgende:
 - i) flyvestilling
 - ii) vertikal hastighed
 - iii) stabiliseret kurs og
 - 2) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig.

- c) Helikoptere, der opereres, når sigtbarheden er under 1 500 meter, eller under forhold, hvor de ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) og b) være udstyret med en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse.

NCO.IDE.H.125 IFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Helikoptere, der opereres i henhold til IFR, skal være udstyret med:

- a) en anordning, som måler og viser følgende:
- 1) stabiliseret kurs
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 3) trykhøjde
 - 4) flyvehastighed
 - 5) vertikal hastighed
 - 6) tværkraft
 - 7) flyvestilling
 - 8) stabiliseret kurs
 - 9) lufttemperaturen udenfor
- b) en anordning, som viser, når strømforsyningen til gyroskopiske instrumenter ikke er tilstrækkelig
- c) en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed, som kræves i henhold til litra a), nr. 4), som følge af enten kondens eller isdannelse og
- d) en yderligere anordning til måling og visning af flyvestilling som et standby-instrument.

NCO.IDE.H.126 Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR

Helikoptere, der flyver i henhold til IFR med én pilot, skal være udstyret med en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

NCO.IDE.H.155 Flyvebesætningens interne samtaleanlæg

Helikoptere, som opereres af mere end ét besætningsmedlem, skal være udstyret med et internt samtaleanlæg til flyvebesætningen, inklusive hovedtelefoner og mikrofoner til brug for alle medlemmer af flyvebesætningen.

NCO.IDE.H.140 Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger til børn

- a) Følgende skal være installeret i helikoptere:
- 1) et sæde eller en køje til hver person om bord, som er to år eller derover
 - 2) et sikkerhedsbælte i hvert passagersæde og en sikkerhedssele til hver køje
 - 3) for helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis (CofA) blev udstedt første gang den 31. juli 1999 eller senere, et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, til brug til hver passager, som er to år eller derover
 - 4) en fastspændingsanordning til børn for hver ombordværende person under to år og

- 5) et sikkerhedsbælte med en anordning, der automatisk fastholder den siddende persons torso i tilfælde af hurtig hastighedsnedsættelse, på hvert flyvebesætningssæde.

b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal have ét enkelt udløsningspunkt.

NCO.IDE.H.145 Førstehjælpsskabe

a) Helikoptere skal være udstyret med en førstehjælpsskabe.

b) Førstehjælpsskabet skal være:

- 1) lettilgængelig og
- 2) ajourført.

NCO.IDE.H.155 Supplerende ilt — ikke-trykregulerede helikoptere

a) Ikke-trykregulerede helikoptere, der opereres i trykhøjder, hvor der er brug for ilttilførsel i henhold til litra b), skal være udstyret med iltudstyr, som er i stand til at lagre og afgive den krævede iltmængde.

b) Ikke-trykregulerede helikoptere, der opereres i flyvehøjder, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 10 000 ft, skal være udstyret med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:

- 1) alle besætningsmedlemmer og mindst 10 % af passagererne i en periode på over 30 minutter, hvor trykhøjden i passagerkabinen er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- 2) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden i passagerkabinen er over 13 000 ft.

NCO.IDE.H.160 Manuelle ildslukkere

a) Helikoptere skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker:

- 1) i cockpittet og
- 2) i hver passagerkabine, som er adskilt fra cockpittet, medmindre flyvebesætningen har let adgang til kabinen.

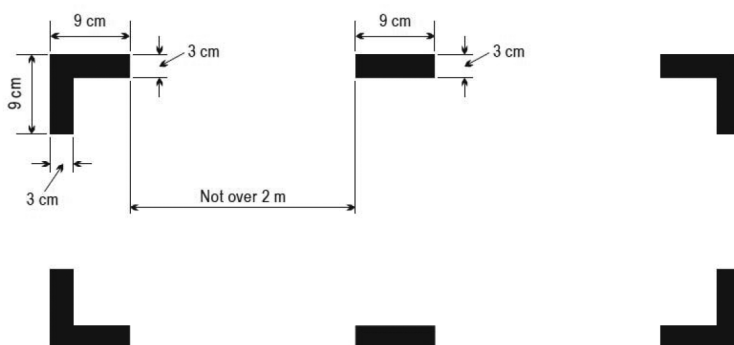
b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i den kabine eller det rum, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til personale- og passagerkabiner minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter.

NCO.IDE.H.165 Markering af brudpunkter

Såfremt der på helikopterens fuselage findes områder, som er egnede til at blive gennembrudt af redningsmandskab, skal sådanne områder markeres som vist i figur 1.

Figur 1

Markering af brudpunkter



NCO.IDE.H.170 Nødlokaliseringssender (Emergency Locator Transmitter — ELT)

a) Helikoptere certificeret til en maksimal kabinekonfiguration på flere end seks passagersæder skal være udstyret med:

- 1) en automatisk ELT og
- 2) én overlevelses-ELT (ELT(S)) i en redningsflåde eller redningsvest, når helikopteren opereres i en afstand fra land, der svarer til mere end tre minutters flyvetid ved normal marchfart.

b) Helikoptere certificeret til en maksimal kabinekonfiguration på seks passagersæder eller derunder skal være udstyret med en ELT(S) eller en personpositionsbestemmelsessender (PLB), som bæres af luftfartøjschefen eller en passager.

c) En ELT uanset typen og PLB skal være i stand til at sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Flyvning over vand

a) Helikoptere skal være udstyret med en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, som skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde eller køje, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet, når de:

- 1) flyver over vand ud over autorotationsafstanden fra land, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor ikke kan opretholde vandret flyvning, eller
- 2) flyver over vand i en afstand fra land, som er længere end 10 minutters flyvning ved marchfart, hvor helikopteren i tilfælde af fejl i den kritiske motor kan opretholde vandret flyvning, eller
- 3) ved start fra eller landing på en flyveplads eller et driftssted, hvor start- eller indflyvningsvejen er over vand.

b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning skal være forsynet med elektrisk lys for at lette lokaliseringen af personer.

c) Luftfartøjschefen på en helikopter, der opereres over vand i en afstand, som er længere end svarende til 30 minutters flyvning ved normal marchfart eller 50 NM, afhængigt af hvilken afstand der er den korteste, fra land, hvor der kan foretages en nødlanding, skal vurdere risiciene for de ombordværendes overlevelse i tilfælde af nødlanding på vandet, på hvilket grundlag vedkommende skal vurdere tilstedeværelsen af følgende udstyr om bord:

- 1) udstyr til frembringelse af nødsignaler
- 2) tilstrækkelige redningsflåder til alle ombordværende, der er anbragt, så de let kan bruges i en nødsituation, og
- 3) redningsudstyr, der giver mulighed for opretholdelse af livet, og som egner sig til den flyvning, som skal udføres.

d) Luftfartøjschefen på en helikopter skal vurdere risiciene for de ombordværendes overlevelse i tilfælde af nødlanding på vandet, når denne beslutter, om de redningsveste, der kræves i henhold til litra a), skal bæres af alle ombordværende.

NCO.IDE.H.180 Overlevelsesudstyr

Helikoptere, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, inklusive de midler til opretholdelse af livet, der egner sig til det område, der skal overflyves.

NCO.IDE.H.185 Alle helikoptere, der flyver over vand — nødlanding på vand

Helikoptere, der flyver over vand i et fjendtligt miljø og i en afstand på mere end 50 NM fra land, skal være:

- a) konstrueret til landing på vand i overensstemmelse med den relevante luftdygtighedsforskrift
- b) certificeret til landing på vand i overensstemmelse med den relevante luftdygtighedsforskrift eller
- c) udstyret med nødflydeudstyr.

NCO.IDE.H.190 Radiokommunikationsudstyr

- a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal helikoptere være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.
- b) Radiokommunikationsudstyr, hvis det kræves i henhold til litra a), skal muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.
- c) Hvis der er behov for flere end én kommunikationsenhed, skal de være uafhængige af hinanden, således at en fejl i én enhed ikke vil resultere i en fejl i en anden enhed.
- d) Hvor der er krav om et radiokommunikationssystem, og ud over det interne samtaleanlæg til flyvebesætningen, der kræves i henhold til NCO.IDE.H.153, skal helikoptere være udstyret med en sendeknap på rattet til hver krævet pilot og hvert krævet besætningsmedlem ved den pågældendes plads.

NCO.IDE.H.195 Navigationsudstyr

- a) Helikoptere, der opereres på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker, skal være udstyret med navigationsudstyr, som gør det muligt for dem at flyve i overensstemmelse med:
 - 1) ATS-flyveplanen, hvis relevant og
 - 2) de gældende luftrumskrav.
- b) Helikoptere skal være udstyret med tilstrækkeligt navigationsudstyr til at sikre, at det resterende udstyr i tilfælde af fejl i en del af udstyret i enhver fase af flyvningen kan tilvejebringe sikker navigation i overensstemmelse med litra a), eller at en passende nødhandling kan udføres sikkert.
- c) Helikoptere, der benyttes til flyvninger, hvor landing under IMC planlægges, skal være udstyret med passende udstyr, som kan tilvejebringe navigation til et punkt, hvorfra visuel landing kan udføres. Dette udstyr skal kunne tilvejebringe navigation for hver flyveplads, hvor landing under IMC planlægges, og for alle udpegede alternative flyvepladser.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Hvor det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal helikoptere være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 3

Svævefly**NCO.IDE.S.100 Instrumenter og udstyr — generelt**

- a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:
 - 1) anvendes af flyvebesætningen til at kontrollere flyvevejen
 - 2) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.S.195
 - 3) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.S.150 eller
 - 4) er installeret i svæveflyet
- b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:

- 1) stavlygter
 - 2) en nøjagtig tidsmåler
 - 3) overlevelsesudstyr og signaludstyr
- c) Instrumenter og udstyr, som ikke er krævet i denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er krævet i andre bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:
- 1) De oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008.
 - 2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke svæveflyets luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.
- d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængelige fra den plads, hvor det besætningsmedlem, der skal bruge det, befinder sig.
- e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

NCO.IDE.S.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af svæveflyets instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) svæveflyet opereres i overensstemmelse med minimumsudstyrlisten, hvis en sådan er udarbejdet, eller
- b) svæveflyet skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

NCO.IDE.S.115 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter

a) Svævefly, der opereres i henhold til VFR om dagen, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:

- 1) for motorsvævefly, magnetisk kurs
- 2) tiden i timer, minutter og sekunder
- 3) trykhøjde
- 4) flyvehastighed.

b) Svævefly, der opereres under forhold, hvor de ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden reference til et eller flere yderligere instrumenter, skal ud over litra a) og b) være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:

- 1) vertikal hastighed
- 2) flyvestilling eller drejning og tværkraft
- 3) magnetisk kurs.

NCO.IDE.S.120 Skyflyvning — flyve- og navigationsinstrumenter

Svævefly, der udfører skyflyvning, skal være udstyret med en anordning, som måler og viser følgende:

- a) stabiliseret kurs
- b) tiden i timer, minutter og sekunder
- c) trykhøjde
- d) flyvehastighed

- e) vertikal hastighed
- f) flyvestilling eller drejning og tværkraft.

NCO.IDE.S.125 Sæder og sikkerhedsseler

a) Følgende skal være installeret i svævefly:

- 1) et sæde til hver ombordværende og
- 2) et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, til hvert sæde ifølge flyvehåndbogen (AFM).

b) Et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, skal have ét enkelt udløsningspunkt.

NCO.IDE.S.130 Supplerende ilt

Svævefly, der opereres i trykhøjder over 10 000 ft, skal være udstyret med udstyr, som er i stand til at lagre og afgive ilt, med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:

- a) besætningsmedlemmer i en periode på over 30 minutter, når trykhøjden er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- b) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden er over 13 000 ft.

NCO.IDE.S.135 Flyvning over vand

Luftfartøjschefen på et svævefly, der opereres over vand, skal vurdere risiciene for de ombordværendes overlevelse i tilfælde af nødlanding på vandet, på hvilket grundlag vedkommende skal vurdere tilstedeværelsen af følgende udstyr om bord:

- a) en redningsvest eller tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, som skal bæres eller være anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den person sæde, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet
- b) en nødlokaliseringssender (ELT) eller en personpositionsbestemmelsessender (PLB), som bæres af luftfartøjschefen eller en passager, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- c) udstyr til frembringelse af nødsignaler under en flyvning:
 - 1) over vand ud over glidedistance fra land, eller
 - 2) hvor start- eller indflyvningsbanen er placeret på en sådan måde over vand, at der i tilfælde af et uheld ville være sandsynlighed for nødlanding på vandet.

NCO.IDE.S.140 Overlevelsesudstyr

Svævefly, der opereres over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, der egner sig til det område, der skal overflyves.

NCO.IDE.S.145 Radiokommunikationsudstyr

- a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal svævefly være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.
- b) Radiokommunikationsudstyr, hvis det kræves i henhold til litra a), skal muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigationsudstyr

Svævefly skal være udstyret med navigationsudstyr, som er nødvendigt for at flyve i overensstemmelse med:

- a) ATS-flyveplanen, hvis relevant og

b) de gældende luftrumskrav.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Hvor det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal svævefly være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.

AFSNIT 4

Balloner

NCO.IDE.B.100 Instrumenter og udstyr — generelt

a) De instrumenter og det udstyr, der er påkrævet i henhold til denne subpart, skal være godkendt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav, hvis de:

- 1) anvendes af flyvebesætningen til at fastslå flyvevejen
- 2) anvendes til opfyldelse af NCO.IDE.B.195 eller
- 3) er installeret i ballonen.

b) Følgende elementer kræver, når de er påkrævet i henhold til denne subpart, ikke udstyrsgodkendelse:

- 1) stavlygter
- 2) en nøjagtig tidsmåler
- 3) førstehjælpskasse
- 4) overlevelsesusdstyr og signaludstyr

c) Instrumenter og udstyr, som ikke er krævet i denne subpart, samt andet udstyr, som ikke er krævet i andre bilag, men som er med på en flyvning, skal opfylde følgende:

- 1) De oplysninger, som sådanne former for instrumenter, udstyr eller dele tilvejebringer, må ikke bruges af flyvebesætningen til at overholde bilag I til forordning (EF) nr. 216/2008.
- 2) Instrumenterne og udstyret må ikke påvirke ballonens luftdygtighed, heller ikke i tilfælde af svigt eller funktionsfejl.

d) Instrumenter og udstyr skal umiddelbart kunne betjenes eller være lettilgængelige fra den plads, hvor det besætningsmedlem, der skal bruge det, befinder sig.

e) Alt påkrævet nødudstyr skal være lettilgængeligt til umiddelbar anvendelse.

NCO.IDE.B.105 Minimumsudstyr til flyvning

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af ballonens instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet for den planlagte flyvning, er ude af drift eller mangler, medmindre:

- a) ballonen opereres i overensstemmelse med minimumsudslystlisten, hvis en sådan er udarbejdet, eller
- b) ballonen skal have en flyvetilladelse udstedt i overensstemmelse med de gældende luftdygtighedskrav.

NCO.IDE.B.110 Operationslys

Balloner, der opereres om natten, skal være udstyret med:

- a) positionslys

- b) en anordning, som sikrer tilstrækkelig belysning af alle instrumenter og alt udstyr, der er vigtigt for en sikker operation af ballonen
- c) en stavlygte og
- d) for varmluftsballoner følgende:
 - 1) et landingslys
 - 2) antikollisionslys.

NCO.IDE.B.115 VFR-flyvninger — flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

Balloner, der opereres i henhold til VFR om dagen, skal være udstyret med følgende:

- a) en anordning, der kan vise afdriftsretning
- b) en anordning, som måler og viser:
 - 1) tiden i timer, minutter og sekunder
 - 2) vertikal hastighed, hvis det kræves i flyvehåndbogen (AFM)
 - 3) trykhøjde, hvis det kræves i flyvehåndbogen, hvis det kræves i luftkravene, eller når højden skal kontrolleres med henblik på brug af ilt.

NCO.IDE.B.120 Førstehjælpskasse

- a) Balloner skal være udstyret med en førstehjælpskasse.
- b) Førstehjælpskassen skal være:
 - 1) lettilgængelig og
 - 2) ajourført.

NCO.IDE.B.121 Supplerende ilt

Balloner, der opereres i trykhøjder over 10 000 ft, skal være udstyret med udstyr, som er i stand til at lagre og afgive ilt, med tilstrækkeligt indåndingsilt til at forsyne:

- a) besætningsmedlemmer i en periode på over 30 minutter, når trykhøjden er mellem 10 000 ft og 13 000 ft, og
- b) alle besætningsmedlemmer og passagerer i en periode, hvor trykhøjden er over 13 000 ft.

NCO.IDE.B.125 Manuelle ildslukkere

- a) Balloner skal være udstyret med mindst én manuel ildslukker.
- b) Arten og mængden af slukningsmidlet skal være egnet til de former for brand, som kan forventes at forekomme i ballonen, hvor ildslukkeren efter hensigten skal anvendes, og skal med hensyn til de ombordværende på ballonen minimere risikoen for koncentration af giftige luftarter.

NCO.IDE.B.130 Flyvning over vand

Luftfartøjschefen på en ballon, der flyves over vand, skal vurdere risiciene for de ombordværendes overlevelse i tilfælde af nødlanding på vandet, på hvilket grundlag vedkommende skal vurdere tilstedeværelsen af følgende udstyr om bord:

- a) en redningsvest til hver ombordværende eller en tilsvarende individuel flydeanordning til hver ombordværende, der er under to år, der skal bæres eller anbragt i en position, som er lettilgængelig fra den persons sæde, til hvem vesten eller flydeanordningen er beregnet

- b) når der er flere end seks personer om bord, en nødlokaliseringssender (ELT), som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz
- c) når der er op til seks personer om bord, en personpositionsbestemmelsessender (PLB), som bæres af luftfartøjschefen eller en passager, og som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- d) udstyr til frembringelse af nødsignaler.

NCO.IDE.B.135 Overlevelsesudstyr

Balloner, der flyves over områder, hvor eftersøgning og redning er specielt vanskelig, skal være udstyret med signalanordninger og redningsudstyr, der egner sig til det område, der skal overflyves.

NCO.IDE.B.140 Diverse udstyr

- a) Balloner skal være udstyret med beskyttelseshandsker til hvert besætningsmedlem
- b) Varmluftsballerer og blandede balloner skal være udstyret med:
 - 1) en alternativ antændingskilde
 - 2) en anordning, der måler og angiver brændstofmængden
 - 3) et brandtæppe eller et flammesikret dække og
 - 4) en dropline på mindst 25 m.

- c) Gasballoner skal være udstyret med en kniv.

NCO.IDE.B.145 Radiokommunikationsudstyr

- a) Når det kræves i det luftrum, der flyves i, skal balloner være udstyret med radiokommunikationsudstyr, som kan udføre tovejskommunikation med de luftfartsstationer og på de frekvenser, som opfylder luftrumskravene.
- b) Radiokommunikationsudstyr, hvis det kræves i henhold til litra a), skal muliggøre kommunikation på den aeronautiske nødfrekvens 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Hvor det kræves i det luftrum, der skal flyves i, skal balloner være udstyret med en sekundær overvågningsradartransponder (SSR-transponder) med alle de krævede funktioner.»
