

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 800/2013/EU RENDELETE

(2013. augusztus 14.)

a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 965/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

- (4) E rendelet a 965/2012/EU bizottsági rendeletet ⁽²⁾ a nem kereskedelmi célú üzemben tartáshoz kapcsolódó egyes szempontok felvétele révén módosítja.

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 8. cikke (5) bekezdésére,

- (5) A zökkenőmentes átmenet és a polgári repülés biztonságának az Európai Unión belüli egységesen magas színvonalára érdekében a végrehajtási intézkedéseknek tükrözniük kell a légijármű-üzembentartás területének legkorszerűbb eredményeit – ezen belül a legjobb gyakorlatokat –, valamint műszaki és technikai fejlődését. Ennek megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) és az európai Társult Légügyi Hatóságok égisze alatt 2009. június 30-ig elfogadott műszaki követelményeket és igazgatási eljárásokat, valamint a nemzeti adottságokhoz kapcsolódó meglévő szabályozást.

mivel:

- (1) Az egyes légi járművek üzemben tartásában érintett üzemben tartóknak és személyzetnek meg kell felelniük a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletében foglalt, rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek.

- (6) A repüléstechnikai ágazat és a tagállamok közigazgatása részére elegendő időt kell biztosítani az új szabályozási kerethez való alkalmazkodáshoz.

- (2) A 216/2008/EK rendelet előírja, hogy amennyiben a végrehajtási szabályok eltérően nem rendelkeznek, a komplex motoros meghajtású légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak nyilatkozatot kell tenniük arról, hogy rendelkeznek a légi jármű üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel.

- (7) Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség a 216/2008/EK rendelet 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kidolgozta és a Bizottsághoz véleményként benyújtotta a végrehajtási szabályok tervezetét.

- (3) A 216/2008/EK rendelettel összhangban a Bizottságnak el kell fogadnia a szükséges végrehajtási szabályokat, hogy megteremtse a légi járművek biztonságos üzemben tartásának feltételeit.

- (8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 216/2008/EK rendelet 65. cikkével létrehozott bizottsági véleményével,

⁽¹⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽²⁾ HL L 296., 2012.10.25., 1. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 965/2012/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1) bekezdésének szövege a „repülőgépekkel és helikopterekkel végzett kereskedelmi légi szállítási műveletekre” szövegrész után az „és a repülőgépekkel, helikopterekkel, ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett nem kereskedelmi légi szállítási műveletekre” szövegrésszel egészül ki.

2. Az 1. cikk (3) bekezdésének számozása (5) bekezdésre változik, és a cikk az alábbi (3) és (4) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Ez a rendelet továbbá részletes szabályokat határoz meg a nem kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozóan, valamint eljárásokat és feltételeket a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartók által adandó nyilatkozatra, és ezen üzemben tartók ellenőrzésére vonatkozóan.

(4) A többi légi szállítási műveletet, köztük a speciális feladatok vagy szolgálatok során használt légi járművekkel végzett műveleteket a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásáig és hatálybalépéséig továbbra is a vonatkozó nemzeti jogszabályokkal összhangban kell végezni.”

3. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés a következő új 5. ponttal egészül ki:

„5. »teljesítményalapú navigáció (PBN)«: ATS útvonalon működő légi járművekre vonatkozó teljesítmény-előírásokon vagy műszeres megközelítési eljárás alapján alapuló vagy kijelölt légtérben végrehajtott területi navigáció.”

b) a második bekezdésben „V.” helyébe a „VII.” szövegrész lép.

4. Az 5. cikk (2) bekezdésének első mondatából a „kereskedelmi légi szállítási” szövegrészt el kell hagyni.

5. Az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontjában a „repülőgépek és helikopterek” szövegrész helyébe a „repülőgépek, helikopterek, ballonok és vitorlázó repülőgépek” szövegrész lép.

6. Az 5. cikk a következő három bekezdéssel egészül ki:

„(3) A hajtóművel rendelkező komplex repülőgépek és helikopterek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak nyilatkozatot kell tenniük arról, hogy rendelkeznek a légi járműveknek a III. és VI. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban történő üzemben tartásához kapcsolódó feladatok ellátásához szükséges képességgel és eszközökkel.

(4) A hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek üzemben tartásában, valamint ballonok és vitorlázó repülőgépek nem kereskedelmi célú üzemben tartásában részt vevő üzemben tartóknak a légi járműveket a VII. mellékletben előírt rendelkezésekkel összhangban kell üzemben tartaniuk.

(5) Az (1), (3) és (4) bekezdéstől eltérve azoknak a képzési szervezeteknek, amelyek székhelye valamely tagállam területén található, és amelyeket a 290/2012/EU bizottsági rendelettel (*) összhangban hagytak jóvá, az Unióba irányuló, az Unión belüli és onnan kiinduló oktatóreprendeleteket az alábbiak szerint kell végezniük:

a) a hajtóművel rendelkező, komplex repülőgépek és helikopterek esetében a VI. melléklet rendelkezéseivel összhangban;

b) a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek esetében a VII. melléklet rendelkezéseivel összhangban.

(*) HL L 100., 2012.4.5., 1. o.”

7. A 6. cikk a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az V. melléklet SPA.PBN.100 pontjától eltérve a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek nem kereskedelmi célú üzemben tartását teljesítményalapú navigációs eljárások szerint, illetve olyan légtérben vagy útvonalakon, ahol teljesítményalapú navigációra vonatkozó előírások érvényesek, a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásáig és hatálybalépéséig továbbra is a vonatkozó tagállami jogszabályokkal összhangban kell végezni.”;

8. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a meglévő bekezdése az (1) számot kapja;

b) az a) pontban a „repülőgépek” szövegrész helyébe a „kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző repülőgépek” szövegrész lép;

c) a b) pontban a „helikopterek” szövegrész helyébe a „kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző helikopterek” szövegrész lép;

d) a cikk a következő új (2) bekezdéssel egészül ki:

„(2) A hajtóművel rendelkező komplex légi járműnek nem minősülő repülőgépek és helikopterek nem kereskedelmi célú üzemben tartását a kapcsolódó végrehajtási szabályok elfogadásáig és hatálybalépéséig továbbra is a repülési idő korlátozására vonatkozó nemzeti jogszabályokkal összhangban kell végezni.”

9. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák az alábbi rendelkezéseket:

- a) a III. melléklet rendelkezéseit a hajtóművel rendelkező komplex légi járművekkel vagy helikopterekkel végzett nem kereskedelmi célú műveletekre 2016. augusztus 25-ig; valamint
- b) az V., VI. és VII. melléklet rendelkezéseit a repülőgépekkel, helikopterekkel, ballonokkal és vitorlázó repülőgépekkel végzett nem kereskedelmi célú műveletekre 2016. augusztus 25-ig.”

10. Az I. melléklet címe a következőre módosul: „A II–VII. mellékletben használt fogalmak meghatározása”. A szöveg az alábbi új fogalom meghatározásokkal egészül ki, és a meglévő fogalom meghatározások számozása ennek megfelelően módosul:

„11. »függőleges irányítással végzett megközelítés« (APV): olyan műszeres megközelítési eljárás, amelynek során függőleges és vízszintes irányítást egyaránt használnak, de amely nem felel meg a precíziós megközelítésre és a leszállási műveletekre meghatározott követelményeknek, és amelynél az elhatározási magasság (DH) legalább 250 láb, a futópálya menti látótávolság (RVR) pedig legalább 600 m.”

„43. »ELA1 légi járművek«: az alábbi, személyzettel ellátott európai könnyű légi járművek:

- a) a legfeljebb 1 200 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM), hajtóművel rendelkező komplex légi járműként nem besorolt repülőgépek;
- b) a legfeljebb 1 200 kg engedélyezett felszállótömegű vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek;
- c) az olyan ballonok, amelyek tervezett maximális emelőgáz-, illetve meleglevegő-térfogata nem haladja meg a 3 400 m³-t hőlégballonok esetében, az 1 050 m³-t gázzal töltött ballonok esetében és a 300 m³-t földhöz rögzített, gázzal töltött ballonok esetében.”;

„44. »ELA2 légi járművek«: az alábbi, személyzettel ellátott európai könnyű légi járművek:

- a) a legfeljebb 2 000 kg megengedett maximális felszállótömegű (MTOM), hajtóművel rendelkező

komplex légi járműként nem besorolt repülőgépek;

- b) a legfeljebb 2 000 kg engedélyezett felszállótömegű vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek;
- c) ballonok;
- d) a legfeljebb 600 kg engedélyezett felszállótömegű, egyszerű konstrukciójú, nagyon könnyű forgósárnyas légi járművek, amelyeket legfeljebb két utas szállítására terveztek és amelyek nem turbinával és/vagy rakétamotorral működnek; a VFR szerinti nappali műveletekre korlátozva.”;

„126. »alkalmas időjárású repülőtér«: olyan megfelelő repülőtér, amellyel kapcsolatban az időjárás-jelentések, időjárás-előrejelzések, illetve ezek bármely kombinációja azt közli, hogy az időjárás viszonyok a használat várható időpontjában eléri vagy meghaladják a repülőtér-használati minimumot, és a futópálya felületének állapota lehetővé teszi a biztonságos leszállást.”

11. A II. melléklet ARO.GEN.200 pontja c) bekezdésének szövege a „jogosításukat más tagállam illetékes hatóságától vagy az Ügynökségtől kapott” szövegrész után a „vagy ezek részére nyilatkozatot tevő” szövegrésszel egészül ki.

12. A II. melléklet ARO.GEN.220 pontja a) bekezdésének szövege az alábbi két ponttal egészül ki, és a többi alpont számozása ennek megfelelően változik:

„5. a nyilatkozattételi folyamatok és a nyilatkozatot tevő szervezetek folyamatos ellenőrzése;”

„8. nem kereskedelmi célú üzemben tartók által a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő légi járművekkel végzett műveletek ellenőrzése;”

13. A II. melléklet ARO.GEN.220 pontja b) bekezdésének szövege a mondat végén az „és a hozzá beérkezett nyilatkozatokról” szövegrésszel egészül ki.

14. A II. melléklet ARO.GEN.300 pontja a) bekezdésének szövege helyébe az alábbi szöveg lép:

„a) Az illetékes hatóságnak ellenőriznie kell a következőket:

- 1. a szervezetekre vagy személyekre vonatkozó követelményeknek való megfelelés a szervezeti minősítés vagy jóváhagyás kiadása előtt, az adott helyzettől függően;

2. az általa minősített vagy a hozzá nyilatkozatot benyújtó szervezeteknek az alkalmazandó követelményeknek való folyamatos megfelelése;
3. a hajtóművel rendelkező, komplex légi járműnek nem minősülő légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartóinak az alkalmazandó követelményeknek való folyamatos megfelelése; valamint
4. az illetékes hatóság által kötelezően előírt megfelelő repülésbiztonsági intézkedések bevezetése az ARO.GEN.135 pont c) és d) bekezdése szerint.”
15. A II. melléklet ARO.GEN.305 d) bekezdésének jelölése e) bekezdésre, e) bekezdésének jelölése pedig f) bekezdésre változik, és a szöveg az alábbi új d) bekezdéssel egészül ki:
- „d) A tevékenységükről az illetékes hatóság részére nyilatkozatot tevő szervezetek esetében az ellenőrzési programot a szervezet egyedi jellegét, tevékenységének összetettségét és az ellenőrzési tevékenységek eredményeit figyelembe véve kell kialakítani, és a programnak a kapcsolódó kockázatok felmérésén kell alapulnia. Az ellenőrzési programnak tartalmaznia kell a szükséges ellenőrzéseket és vizsgálatokat, és ezen belül a földi és előre be nem jelentett vizsgálatokat.”
16. A II. melléklet az ARO.GEN 330. pont után a következő új ARO.GEN.345 ponttal egészül ki:
- „ARO.GEN.345 Nyilatkozat – szervezetek**
- a) Ha egy szervezet nyilatkozatot nyújt be az illetékes hatóságnak arról, hogy nyilatkozattételi kötelezettség alá eső tevékenységeket végez vagy kíván végezni, az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy a nyilatkozat tartalmazza-e az ORO részben előírt összes információt, és igazolja a nyilatkozat kézhezvételét.
- b) Ha a nyilatkozat nem tartalmazza az összes előírt információt, vagy olyan információkat tartalmaz, amelyek az alkalmazandó követelmények nem teljesítésére utalnak, az illetékes hatóság a nem teljesítésről értesíti a szervezetet és további információkat kér. Szükség esetén az illetékes hatóság ellenőrzést hajt végre a szervezetnél. Ha a nem teljesítés megerősítést nyer, az illetékes hatóság végrehajtja az ARO.GEN.350 pont szerinti intézkedéseket.”
17. A II. melléklet ARO.GEN.350 pontja b) és c) bekezdésének szövege a „bizonyítvány feltételeinek” szövegrész után a „vagy egy nyilatkozat tartalmának” szövegrésszel egészül ki.
18. A II. melléklet ARO.GEN.350 pontja e) bekezdésének szövege az „által minősített” szövegrész után a „vagy ezek részére nyilatkozatot tevő” szövegrésszel egészül ki.
19. A II. melléklet ARO.OPS.200 pont b) bekezdésének szövege helyébe az alábbi szöveg lép:
- „b) Amennyiben az üzemben tartó kielégítően bizonyítja, hogy megfelel a vonatkozó előírásoknak, az illetékes hatóság kiadja vagy módosítja a jóváhagyást. A jóváhagyást az alábbiak szerint kell feltüntetni:
1. kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében a II. függelék szerinti üzembentartási előírásokban; vagy
 2. nem kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében az V. függelék szerinti egyedi jóváhagyások listájában.”
20. A II. melléklet kiegészül az e rendelet I. mellékletének függelékeiben szereplő, „Az egyedi jóváhagyások listája” című új V. függelékkel.
21. A III. melléklet ORO.GEN.005 pontjának szövege a „kereskedelmi légi szállítási tevékenységet” szövegrész után a „vagy hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú üzemben tartását” szövegrésszel egészül ki.
22. A III. melléklet ORO.GEN.105 pontjának szövege az „engedélyezési” szövegrész után a „vagy nyilatkozattételi” szövegrésszel egészül ki.
23. A III. melléklet ORO.GEN.110 pontja a) bekezdésének szövege az „engedélye” szövegrész után a „vagy nyilatkozata” szövegrésszel, és c) bekezdésének szövege az „engedélyében” szövegrész után a „vagy nyilatkozatában” szövegrésszel egészül ki.
24. A III. melléklet ORO.GEN.120 pontja a következő c) ponttal egészül ki:
- „c) Azon üzemben tartók, akik kötelesek nyilatkozatot tenni tevékenységükről, értesítik az illetékes hatóságot azokról az alternatív megfelelési módokról, amelyeket a 216/2008/EK rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak való megfelelés céljából kívánnak alkalmazni.”
25. A III. melléklet ORO.GEN.140 pontja a) bekezdésének szövege az „engedélye” szövegrész után a „vagy nyilatkozata” szövegrésszel egészül ki.

26. A III. melléklet ORO.AOC.125 pontjának szövege helyébe az alábbi szöveg lép:

„a) A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosa végezhet nem kereskedelmi légi szállítást az engedély üzem-bentartási előírásaiban feltüntetett és egyébként kereskedelmi légi szállításra használt légi járművel, feltéve, hogy az üzembentartó:

1. az ilyen műveleteket részletesen ismerteti az üzembentartási kézikönyvben, ideértve:

i. a vonatkozó előírások ismertetését;

ii. a kereskedelmi és nem kereskedelmi légi szállítási műveletek végrehajtása során alkalmazott műveleti eljárások közötti bármilyen különbség egyértelmű beazonosítását;

iii. annak módját, amellyel biztosítható, hogy a tevékenységben részt vevő szakszemélyzet minden tagja teljes mértékben tisztában legyen a vonatkozó eljárásokkal;

2. benyújtja az illetékes hatósághoz előzetes jóváhagyásra a műveleti eljárások közötti, az a) bekezdés 1. pontjának ii. alpontja szerinti, beazonosított különbségek ismertetését.

b) A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosának az a) bekezdésben említett műveletek végzése esetén nem kell az e rész szerinti nyilatkozatot benyújtania”.

27. A III. melléklet az ORO.AOC.150 pont után a következő új szakasszal egészül ki:

„DEC ALRÉSZ

NYILATKOZAT

ORO.DEC.100 Nyilatkozat

A hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú üzembentartói:

a) a műveletek megkezdése előtt az e melléklet I. függelékében található nyomtatvány kitöltésével az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátanak minden vonatkozó információt;

b) megküldik az illetékes hatóság részére az alkalmazott alternatív megfelelési módokat listáját;

c) betartják az alkalmazandó követelményeket és megfelelnek a nyilatkozatban megadott információknak;

d) az e melléklet I. függelékében található nyomtatvány szerinti módosított nyilatkozat benyújtásával haladéktalanul tájékoztatják az illetékes hatóságot a nyilatkozatban vagy az alkalmazott alternatív megfelelési módok között bekövetkezett minden változásról; valamint

e) értesítik az illetékes hatóságot az üzembentartás beszüntetéséről.”

28. A III. melléklet ORO.MLR.100 pontjának b) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„b) Az üzembentartási kézikönyv tartalmának tükröznie kell – az esettől függően – az e mellékletben, a IV. mellékletben (CAT rész), az V. mellékletben (SPA rész) és a VI. mellékletben (NCC rész) meghatározott követelményeket, és nem kerülhet ellentmondásba – értelemszerűen – a légi jármű-üzembentartási engedély üzem-bentartási előírásaiban vagy az ahhoz tartozó, az egyedi jóváhagyásokat tartalmazó listában megadott feltételekkel.”

29. A III. melléklet ORO.MLR.101 pontjának címe: „Az üzembentartási kézikönyv szerkezete a kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében”.

30. A III. melléklet ORO.MLR.115 pontja a) bekezdésének szövege helyébe az alábbi szöveg lép:

„a) Az alábbi nyilvántartásokat legalább öt évig meg kell őrizni:

1. a kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző üzembentartóknak az ORO.GEN.200 pontban említett tevékenységekre vonatkozó nyilvántartásokat;

2. a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú üzembentartására vonatkozóan az üzembentartó nyilatkozatának egy példányát, a meglévő jóváhagyásokat és az üzembentartási kézikönyvet.”

31. A III. melléklet ORO.FC.005 pontjának szövege helyébe az alábbi szöveg lép:

„Ez az alrész az üzembentartó által a hajózási személyzet képezésével, tapasztalatával és alkalmasságával kapcsolatban teljesítendő követelményeket határozza meg az alábbiak szerint:

a) az 1. szakasz a hajtóművel rendelkező komplex légi járművek nem kereskedelmi célú üzembentartására és a kereskedelmi légi szállítási műveletekre egyaránt vonatkozó közös követelményeket rögzíti;

- b) a 2. szakasz a kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó további előírásokat rögzíti”.
32. A III. melléklet az ORO.FC.005 pont után az „1. szakasz – Közös követelmények” című új szakasszal egészül ki.
33. A III. mellékletben az ORO.FC.105 pont a) bekezdésében a „parancsnoknak” szövegrész helyébe a „parancsnoknak, vagy – kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében – kapitánynak” szövegrész lép.
34. A III. mellékletben az ORO.FC.145 pont c) bekezdése a mondat elején kiegészül a „Kereskedelmi légi szállítási műveletek esetében” szövegrésszel.
35. A III. melléklet az ORO.FC.145 pont után a „2. szakasz – A kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó további előírások” című új szakasszal egészül ki.
36. A III. melléklet ORO.CC.005 pontjának szövege helyébe az alábbi szöveg lép:
- „Ez az alrész meghatározza a légiutas-kísérő személyzettel repülő légi járművek üzemben tartóira vonatkozó követelményeket az alábbiak szerint:
- a) az 1. szakasz az összes műveletre vonatkozó közös követelményeket rögzíti, és
- b) a 2. szakasz a kizárólag a kereskedelmi légi szállítási műveletekre vonatkozó további előírásokat rögzíti.”
37. A III. melléklet CC alrésze 1. szakaszának címe: „Közös követelmények”.
38. A III. melléklet kiegészül az e rendelet II. mellékletében szereplő, „Nyilatkozat” című új I. függelékkel.
39. Az V. melléklet SPA.GEN.100 pontjának szövege helyébe az alábbi szöveg lép:
- „a) Az egyedi jóváhagyások kiadására jogosult illetékes hatóság a következő:
1. a kereskedelmi légi járművek üzemben tartói esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó székhelye található;
2. a nem kereskedelmi légi járművek üzemben tartói esetében azon tagállam hatósága, ahol az üzemben tartó be van jegyezve vagy székhellyel rendelkezik;
- b) Az a) pont 2. alpontja ellenére, a harmadik országban lajstromozott, nem kereskedelmi légi járművek üzemben tartói esetében a következő műveletek jóváhagyására vonatkozóan az e mellékletben meghatározott követelményeket nem kell alkalmazni, amennyiben a szóban forgó jóváhagyásokat lajstromozó államként harmadik ország adja ki:
1. teljesítményalapú navigáció (PBN);
2. előírt minimális navigációs pontosság (MNPS);
3. olyan légtér, ahol csökkentett függőleges elkülönítési minimumokat (RVSM) alkalmaznak”.
40. Az V. melléklet SPA.GEN.110 pontjának szövege helyébe az alábbi szöveg lép:
- „Azon tevékenységek körét, amelyeket az üzemben tartó a jóváhagyás alapján végezhet, az alábbiak szerint kell dokumentálni és meghatározni:
- a) a légijármű-üzembentartási engedéllyel rendelkező üzemben tartók esetében az engedélyben foglalt üzembentartási előírásokban;
- b) minden más üzemben tartó esetében az egyedi jóváhagyások listájában.”
41. Az V. melléklet SPA.DG.100 pontjának szövege a „IV. mellékletben (CAT rész)” szövegrész után az „a VI. mellékletben (NCC rész) és a VII. mellékletben (NCO rész)” szövegrésszel egészül ki.
42. A rendelet kiegészül az e rendelet mellékletében szereplő új VI. melléklettel (NCC rész) és VII. melléklettel (NCO rész).

2. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2013. augusztus 25-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2013. augusztus 14-én.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

„V. Függelék

Egyedi jóváhagyások jegyzéke

Nem kereskedelmi műveletek

(a jóváhagyásban meghatározott és az üzemeltetési vagy repülési kézikönyvben szereplő feltételekkel)

Kibocsátó hatóság ⁽¹⁾:Egyedi jóváhagyások jegyzéke # ⁽²⁾:

Üzemben tartó neve:

Dátum ⁽³⁾:

Aláírás:

A légi jármű típusa és lajstromjele ⁽⁴⁾:

Az egyedi légiszállítás (SPO) típusa (megfelelő esetben):

 ⁽⁵⁾

Egyedi jóváhagyások ⁽⁶⁾ :	Meghatározás ⁽⁷⁾	Megjegyzések
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Megnevezés és kapcsolattartási adatok.⁽²⁾ A jóváhagyás száma.⁽³⁾ Az egyedi jóváhagyások kiállítási dátuma (nn-hh-éééé) és az illetékes hatóság képviselőjének aláírása.⁽⁴⁾ A légi jármű gyártójának, típus- és altípuszámának, illetve – amennyiben van alapsorozat-jelölés – alapsorozatszámának CAST/ICAO-jelölése (pl. Boeing 737-3K2 vagy Boeing 777-232). A CAST/ICAO-taxonómia megtalálható a következő webcímen: <http://www.intlaviationstandards.org/>

A lajstromjeleket vagy az Egyedi jóváhagyások jegyzékében, vagy az üzemeltetési kézikönyvben kell feltüntetni. Ha az utóbbiban tüntetik fel, az Egyedi jóváhagyások jegyzékének hivatkozni kell az üzemeltetési kézikönyv megfelelő oldalszámára.

⁽⁵⁾ Meg kell adni a művelet típusát (például mezőgazdasági, építőipari, fényképezés, földmérés, megfigyelés és őrzőiratozás, légi hirdetés).⁽⁶⁾ Ebben az oszlopban fel kell sorolni az összes jóváhagyott műveletet, pl. veszélyes áruk szállítása, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ Ebben az oszlopban fel kell tüntetni az egyes jóváhagyások leginkább megengedő feltételeit, pl. DH és RVR-minimumértékek a CAT II esetében.

140. számú EASA-úrlap, 1. kibocsátás”

II. MELLÉKLET

„Függelék

NYILATKOZAT
a légi járművek üzemben tartásáról szóló 965/2012/EU bizottsági rendeletnek megfelelően
Üzemben tartó
Név:
Az üzemben tartó székhelye vagy telephelye, valamint az a hely, ahonnan a műveleteket irányítják:
A felelős vezető neve és kapcsolattartási adatai:
Légi járművek üzemben tartása
Az üzemben tartás kezdetének/a változás hatálybalépésének időpontja:
Az üzemben tartás típusa(i):
<input type="checkbox"/> NCC rész: (kérjük, adja meg: személy- és/vagy áruszállítás)
A légi járművek típusa(i), nyilvántartása(i) és bázisrepülőtere:
A jóváhagyások részletes adatai (kérjük, megfelelő esetben csatolja a nyilatkozathoz az Egyedi jóváhagyások jegyzékét)
Alternatív megfelelési módok jegyzéke az általuk helyettesített AMC-kre való hivatkozással (kérjük, csatolja a nyilatkozathoz)
Megállapítások
<input type="checkbox"/> A felügyeleti rendszerre vonatkozó dokumentáció, ideértve az üzembentartási kézikönyvet is, megfelel az ORO részben, az NCC részben és az SPA részben meghatározott alkalmazandó előírásoknak. Minden repülés az üzembentartási kézikönyv szerinti eljárásokkal és utasításokkal összhangban történik.
<input type="checkbox"/> Valamennyi üzemben tartott légi jármű rendelkezik érvényes légialkalmassági bizonyítvánnyal és megfelel a 2042/2003/EK rendelet előírásainak.
<input type="checkbox"/> A hajószemélyzet minden tagja és – megfelelő esetben – valamennyi légiutas-kísérő az alkalmazandó előírásoknak megfelelő képzésben részesült.
<input type="checkbox"/> (Megfelelő esetben) Az üzemben tartó egy hivatalosan elismert ágazati előírást hajtott végre, és igazolta az annak való megfelelést. Hivatkozás az előírásra: Tanúsító szerv: Az utolsó megfelelési vizsgálat időpontja:
<input type="checkbox"/> Az üzemben tartásban bekövetkező bármely olyan változásról, amely érinti az ebben a nyilatkozatban foglalt adatokat, az illetékes hatóság értesítést fog kapni.
<input type="checkbox"/> Az üzemben tartó kijelenti, hogy az ebben a nyilatkozatban foglalt adatok a valóságnak megfelelnek.
Dátum, a felelős vezető neve és aláírása”

III. MELLÉKLET

„VI. MELLÉKLET

HAJTÓMŰVEL RENDELKEZŐ KOMPLEX LÉGI JÁRMŰVEKKEL VÉGZETT KERESKEDELMI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK**[NCC RÉSZ]****A. ALRÉSZ****ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK****NCC.GEN.100 Illetékes hatóság**

Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, ahol az üzemben tartó székhelye vagy telephelye található.

NCC.GEN.105 A személyzet feladatai

- a) A személyzet tagjai felelősek olyan feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:
1. a légi jármű és a benne tartózkodók biztonságával kapcsolatosak; és
 2. az üzembentartási kézikönyv előírásaiban és eljárásaiban meg vannak határozva.
- b) A repülés kritikus szakaszai során, vagy amikor ezt a parancsnok a repülésbiztonság érdekében szükségesnek tartja, a személyzet minden tagja köteles a számára kijelölt szolgálati helyen ülni, és a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükségeseken kívül semmilyen tevékenységet nem folytathat.
- c) A repülés során a hajózószemélyzet tagjának amikor a helyén tartózkodik, a biztonsági övét be kell csatolnia.
- d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képzéssel rendelkező hajózónak a légi jármű kormányserveinél kell tartózkodnia.
- e) A személyzet tagja nem teljesíthet szolgálatot légi járművön:
1. amennyiben tudja vagy sejtje, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklete 7.f. pontjának meghatározása szerint fáradt, vagy feladatai elvégzésére egyéb módon olyan mértékben alkalmatlannak érzi magát, hogy az a repülést veszélyeztetheti; vagy
 2. amennyiben valamilyen tudatmódosító szer vagy alkohol hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.g. pontjában felsorolt egyéb okok valamelyike miatt.
- f) Az egynél több üzemben tartónál szolgálatot teljesítő személyzeti tag:
1. a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást vezet repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről; és
 2. az egyes üzemben tartók rendelkezésére bocsátja a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.
- g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a parancsnok felé az alábbiakat:
1. minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légialkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is;
 2. minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette az üzemben tartás biztonságát.
- NCC.GEN.106 A parancsnok feladatai és hatásköre**
- a) A parancsnok felel a következőkért:
1. a légi jármű, valamint a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok, utasok és teheráru biztonsága a légi jármű repülése során a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.c. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 2. a repülés megkezdése, folytatása, befejezése, valamint a biztonság érdekében kitérő repülőterre repülés;

3. minden utasítás, üzemeltetési eljárás betartása és ellenőrző lista használata az üzemeltetési kézikönyv előírásainak és a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.b. pontjában foglaltaknak megfelelően;
4. csak akkor kezdi meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában foglalt összes üzemeltetési korlátozás teljesül, azaz:
 - i. a légi jármű repülésre alkalmas;
 - ii. a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;
 - iii. a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképeseek, hacsak a minimális felszerelésjegyzék (MEL) vagy azzal egyenértékű dokumentum, ha van ilyen, meg nem engedi a repülést valamely berendezés üzemképtelen állapota mellett az NCC.IDE.A.105 vagy NCC.IDE.H.105 pontban foglaltaknak megfelelően;
 - iv. a légi jármű tömege és tömegközéppontja lehetővé teszi a repülés végrehajtását a légialkalmassági dokumentumokban előírt korlátokon belül;
 - v. az összes berendezés, poggyász és áru megfelelően van elhelyezve vagy berakodva, és megfelelően rögzítve van;
 - vi. a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;
 - vii. a hajózősemélyzet minden tagja érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik az 1178/2011/EU rendeletben foglaltaknak megfelelően; és
 - viii. a hajózősemélyzet tagjai rendelkeznek a megfelelő jogosítással, szakértelemmel és szerzett tapasztalattal;
5. nem kezdi meg a repülést, ha a hajózősemélyzet valamely tagja bármely okból, például sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt akadályoztatva van feladatainak ellátásában;
6. befejezi a repülést legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha bármely okból, például fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent a hajózősemélyzet valamely tagjának képessége a feladatai ellátására;
7. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy – megfelelő esetben – a minimális felszerelésjegyzék (MEL) alapján;
8. a légi jármű repülési idejét, valamint bármilyen ismert vagy feltételezett hibát bejegyez a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén; valamint
9. biztosítja, hogy:
 - i. a fedélzeti adatrögzítők repülés közben ne legyenek letiltva vagy kikapcsolva; és
 - ii. kötelezően jelentendő baleset vagy esemény bekövetkeztekor:
 - A. a fedélzeti adatrögzítők adatait szándékosan ne töröljék;
 - B. a fedélzeti adatrögzítők közvetlenül a repülés befejezése után ki legyenek kapcsolva; valamint
 - C. a fedélzeti adatrögzítők kizárólag a kivizsgáló hatóság beleegyezésével legyenek újra bekapcsolva.
- b) A parancsnoknak joga van megtagadni bármely olyan személy, csomag vagy rakomány szállítását, illetve elrendelni annak kiszállítását vagy kirakodását, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi jármű vagy a fedélzeten tartózkodók biztonságára.
- c) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálatnak (ATS), ha olyan időjárás vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.
- d) Többfős személyzettel végzett repülés esetén a parancsnok az a) bekezdés 6. pontjában foglalt előírások ellenére, megfelelő kockázatsökkentő eljárások megléte esetén folytathatja a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren túl.

- e) A parancsnoknak azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetben meg kell hoznia minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a repülésbiztonság érdekében eltérhet az előírásoktól, műveleti eljárásoktól és módszerektől.
- f) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.
- g) A parancsnoknak a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden olyan balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

NCC.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

- a) A parancsnoknak be kell tartania azoknak az államoknak a jogszabályait, előírásait és eljárásait, amelyek területén vagy légtérében a repülés folyik.
- b) A parancsnoknak ismernie kell a feladatai ellátását érintő, az átrepülő területekre, a használni kívánt repülőterekre vagy leszállóhelyekre és az ezekhez tartozó légi navigációs berendezésekre vonatkozóan érvényes jogszabályokat, előírásokat és eljárásokat a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.a. pontjában foglaltaknak megfelelően.

NCC.GEN.115 Közös nyelv

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a személyzet tagjai képesek legyenek egymással valamely közös nyelven kommunikálni.

NCC.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a repülőgép csak akkor kezdjen gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányzerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

- a) megfelelően képzett pilóta; vagy
- b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és:
 - 1. ki van képezve a repülőgép gurulásának végrehajtására;
 - 2. ki van képezve a rádióberendezés használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;
 - 3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelöléseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; valamint
 - 4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgathatásához szükséges műveleti előírásokat.

NCC.GEN.125 Rotor működtetése – helikopterek

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad működtetni, és csak akkor, ha a kormányzerveknél megfelelően képzett pilóta tartózkodik.

NCC.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök

Az üzemben tartó senkinek sem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszközök használatát a fedélzeten, amelyek hátrányosan befolyásolhatják a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését.

NCC.GEN.135 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemben tartónak gondoskodnia kell arról, hogy a vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listája mindenkor elérhető legyen a fedélzeten a mentést koordináló központtal (RCC) való azonnali kommunikációhoz.

NCC.GEN.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

- a) Eltérő rendelkezés hiányában az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a repülőgép fedélzetén kell tartani:
 - 1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy azzal egyenértékű dokumentum(ok);
 - 2. eredeti lajstromozási bizonyítvány;
 - 3. eredeti légialkalmassági tanúsítvány (CofA);

4. zajbizonyítvány;
5. a 965/2012/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.DEC.100 pontjában meghatározott nyilatkozat;
6. az egyedi jóváhagyások listája, ha van ilyen;
7. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;
8. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);
9. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;
10. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv részletes adatai;
11. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;
12. elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
13. a tervezett repülés területén működő kutató-mentő szolgálatokra vonatkozó adatok;
14. az üzemeltetési kézikönyvnek a személyzet feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;
15. a minimális felszerelésjegyzék (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL);
16. a hajózószemélyzet részére kiadott közlemények (NOTAM-ok) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat (AIS) által kiadott eligazító dokumentumok;
17. vonatkozó meteorológiai tájékoztatások;
18. a teherárura és az utasokra vonatkozó jegyzékek (megfelelő esetben); és
19. a repüléssel kapcsolatos vagy a repüléssel érintett állam által előírt minden egyéb dokumentáció.

b) Az a) bekezdés 2–8. pontjában meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén az üzemben tartás mindaddig folytatható, amíg a repülőgép a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

NCC.GEN.145 A fedélzeti adatrögzítő felvételeinek megőrzése, kinyerése és használata

- a) Ha a kivizsgálást végző hatóság másként nem rendelkezik, balesetet vagy kötelezően jelentendő eseményt követően a légi jármű üzemben tartójának 60 napig meg kell őriznie az eredetileg rögzített adatokat.
- b) Az adatrögzítők folyamatos üzembiztoságának biztosítása érdekében az üzemben tartónak el kell végeznie a fedélzeti adatrögzítő (FDR) és a pilótafülke-hangrögzítő (CVR) felvételeinek, valamint az adatkapcsolatoknak az operatív ellenőrzését és értékelését.
- c) Az NCC.IDE.A.165 vagy az NCC.IDE.H.165 ponttal összhangban az üzemben tartónak meg kell őriznie a fedélzeti adatrögzítő üzemideje alatt rögzített felvételeket, azzal a kivétellel, hogy ellenőrzés és karbantartás céljából az ellenőrzés során a legrégebbi felvételek legfeljebb 1 óra időtartamban törölhetők.
- d) Az üzemben tartónak naprakész dokumentációt kell készítenie és vezetnie, amely tartalmazza a fedélzeti adatrögzítő nyers adatainak a mérnökök által használható mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához szükséges információkat.
- e) Az üzemben tartó az illetékes hatóság kérésére köteles rendelkezésre bocsátani a fedélzeti adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.
- f) A 996/2010/EU rendelet sérelme nélkül:
 1. a pilótafülke-hangrögzítő felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha ahhoz a repülő és a karbantartó személyzet valamennyi érintett tagja hozzájárul; valamint
 2. a fedélzeti adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:
 - i. a felvételeket az üzemben tartó kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja;

- ii. a felvételek azonosíthatósága megszűnik; vagy
- iii. a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

NCC.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása

- a) A veszélyes áruk légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény a Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.
- b) Veszélyes árut csak a 965/2012/EU rendelet V. melléklete (SPA rész) G. alrésze rendelkezéseinek megfelelően engedélyezett üzemben tartó szállíthat, kivéve, ha:
 - 1. az áruk nem esnek a műszaki utasítás hatálya alá annak 1. része szerint; vagy
 - 2. a műszaki utasítás 8. része alapján az árut utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy poggyászban vannak.
- c) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy minden ésszerűen elvárható intézkedés megtörténjen annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áruk kerüljenek a fedélzetre.
- d) Az üzemben tartónak el kell látnia a személyzet tagjait a szükséges információkkal, hogy képesek legyenek a műszaki utasításban előírt feladataik ellátására.
- e) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően haladéktalanul jelentenie kell a veszélyes árukkal kapcsolatos baleseteket vagy más eseményeket az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelyben azok történtek.
- f) Az üzemben tartónak a műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes árukról.
- g) Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a műszaki utasításnak megfelelően a teheráru-fogadóállomások rendelkezzenek a veszélyes árukkal kapcsolatos információkat tartalmazó tájékoztató anyaggal.

B. ALRÉS

ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK

NCC.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele

Az üzemben tartó csak az érintett légi jármű-típusnak és az adott művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

NCC.OP.105 Elszigetelt repülőterek meghatározása – repülőgépek

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-gazdálkodási stratégia szempontjából az üzemben tartónak elszigetelt repülőterként kell kezelnie az olyan repülőtereket, amelyek esetében a legközelebbi megfelelő leszálló kitérő repülőter eléréséhez szükséges idő meghaladja:

- a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; illetve
- b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.

NCC.OP.110 Repülőter-használati minimumok – általános előírások

- a) A műszer szerinti repülési szabályok szerinti műveletek végzésekor az üzemben tartónak minden igénybe venni kívánt induló, cél- és kitérő repülőterre repülőter-használati minimumokat kell meghatároznia. Ezen minimumok:
 - 1. nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, amelyben a repülőter található, kivéve, ha azokat az érintett állam kifejezetten jóváhagyta; és
 - 2. rossz látási viszonyok mellett végzett repülés esetén az illetékes hatóság által jóváhagyásra kerülnek a 965/2012/EU rendelet V. mellékletének (SPA rész) E. alrészében foglaltaknak megfelelően.
- b) A repülőter-használati minimumok megállapításakor az üzemben tartónak figyelembe kell vennie a következőket:
 - 1. a légi jármű típusa, teljesítménye és repülési tulajdonságai;
 - 2. a hajózárszemélyzet összetétele, szakértelme és gyakorlata;
 - 3. a választható futópályák, illetve végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

4. a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelősége és teljesítménye;
 5. a légi járművön a navigáláshoz és/vagy a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni kigurulás és megszakított megközelítés során a repülési út meghatározásához rendelkezésre álló berendezések;
 6. a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, megszakított megközelítési és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályok;
 7. az akadálymentes tengersizint és felszín feletti magasság a műszeres megközelítési eljárásokhoz;
 8. az időjárási körülmények meghatározásának és jelentésének módja; valamint
 9. a megközelítés végső szakaszánál alkalmazandó repülési mód.
- c) Egyedi megközelítési és leszállási eljárási minimumokat csak az alábbi feltételek teljesülése esetén lehet alkalmazni:
1. a tervezett eljáráshoz szükséges földi berendezés működik;
 2. a légi járműnek a megközelítés típusához szükséges berendezései működnek;
 3. a légi jármű szükséges teljesítményével szembeni követelmények teljesülnek; és
 4. a személyzet megfelelő képzéssel rendelkezik.

NCC.OP.111 Repülőtér-használati minimumok – NPA, APV, CAT I műveletek

- a) A folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFA) technikával végzett nem precíziós megközelítés (NPA), a függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV) és az I. kategóriás (CAT I) megközelítés során alkalmazott elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. a legkisebb magasság, amelynél a leszállítórendszer még használható az előírt vizuális tájékozódási pontok nélkül;
 2. az adott légijármű-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 3. a megközelítési eljáráshoz megadott elhatározási magasság (DH), ha van ilyen;
 4. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 5. a légi jármű repülési kézikönyvében vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott elhatározási magasság (DH), ha meg van adva.
- b) A nem folyamatos süllyedéssel végzett megközelítési technikával végzett nem precíziós megközelítés során alkalmazott minimális süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott légijármű-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 2. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 3. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott minimális süllyedési magasság (MDH), ha meg van adva.

1. táblázat

Rendszerminimumok

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
ILS műszeres bevezetőrendszer	200
Globális műholdas navigációs rendszer (GNSS), földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas navigációs rendszer (SBAS) (oldalirányú precíziós megközelítés függőleges irányítással (LPV))	200
GNSS (Oldalirányú navigáció (LNAV))	250
GNSS és barometrikus alapú vertikális navigáció (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Íránysávadó (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME) vagy anélkül	250

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (0,5 tengeri mérföld távolságig)	250
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (1 tengeri mérföld távolságig)	300
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (2 tengeri mérföld távolságig vagy távolabb)	350
URH tartományú körsugárzó rádióirányadó (VOR)	300
VOR/DME	250
Közép-, ill. rövidhullámú körsugárzó irányadó (NDB)	350
NDB/DME	300
URH tartományú iránymérő berendezés (VDF)	350

NCC.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses eljárás

- a) A repülőgéppel végzett körözéses eljárás során alkalmazott minimális süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriához megadott körözési akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 2. az 1. táblázatban megadott legkisebb körözési magasság; vagy
 3. a körözés előtt végrehajtott műszeres megközelítési eljárás elhatározási magassága (DH) vagy minimális süllyedési magassága (MDH).
- b) A repülőgéppel végzett körözéses eljárás során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva;
 2. a 2. táblázatban megadott legkisebb látótávolság; vagy
 3. a körözést megelőző műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó futópálya menti látótávolság (RVR) vagy átszámított meteorológiai látótávolság (CMV).

1. táblázat

A minimális süllyedési magasság (MDH) és a legkisebb látótávolság körözéses eljárás esetén a különböző kategóriájú repülőgépeknél

	A repülőgép kategóriája			
	A	B	C	D
Minimális süllyedési magasság (láb)	400	500	600	700
Legkisebb meteorológiai látótávolság (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás esetén a minimális süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 méternél.

NCC.OP.115 Felszállási és megközelítési eljárások

- a) A parancsnoknak az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, amennyiben a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.
- b) Az a) bekezdés rendelkezésének ellenére a parancsnok elfogadhat olyan légiforgalmi irányítói engedélyt, amely eltér a megadott eljárástól, de csak az alábbi esetekben:

1. az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülésekor és a repülési körülmények teljes mértékű figyelembevételkor; vagy
 2. légiforgalmi irányító egységtől kapott radarvektorálás során.
- c) A megközelítés végső szakaszát minden esetben látás szerint vagy a közzétett megközelítési eljárás szerint kell végrehajtani.

NCC.OP.120 Zajcsökkentő eljárások

A üzemben tartónak műveleti eljárásokat kell kidolgoznia a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCC.OP.125 Legkisebb akadálymentes magasság – IFR repülések

- a) Az üzemben tartónak meg kell határoznia egy módszert az olyan legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásához, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülendő összes útvonalszakaszon.
- b) A parancsnoknak minden egyes repülés esetében e szerint a módszer szerint kell meghatároznia a legkisebb repülési magasságokat. A legkisebb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

NCC.OP.130 Tüzelőanyag- és olajellátás – repülőgépek

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:
1. VFR repülés esetén:
 - i. nappal: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 30 percnyi repülés a rendes utazómagasságon; vagy
 - ii. éjjel: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
 2. IFR repülés esetén:
 - i. ha nincs szükség leszálló kitérő repülőterre: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azon túl legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon; vagy
 - ii. ha szükség van leszálló kitérő repülőterre: a tervezett leszálló repülőtérig, majd valamelyik kitérő repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon.
- b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag mennyiségének meghatározásánál – abba a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagot is beleszámítva – az alábbiakat kell figyelembe venni:
1. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 2. a légiforgalmi irányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 3. a kabinnyomás csökkenése miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek; valamint
 4. mindenegyéb olyan körülmény, amely késleltetheti a repülőgép leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag-és/vagy olajfogyasztást.
- c) Semmi sem zárhatja ki azt, hogy a repülési terv repülés közben módosításra kerüljön annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőterre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCC.OP.131 Tüzelőanyag- és olajellátás – helikopterek

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a helikopteren elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:
1. VFR repülés esetén a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután legalább 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel; és

2. IFR repülés esetén:

- i. ha nincs szükség kitérő repülőterre, vagy nem áll rendelkezésre alkalmas időjárású repülőtér, a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1 500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött standard hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás; vagy
- ii. ha szükség van kitérő repülőterre, az odarepülés, majd egy megközelítés és egy megszakított megközelítés végrehajtása a leszálló repülőtéren vagy leszállóhelynél, és ezt követően:

A. a meghatározott kitérő repülőterre repülés; és

B. 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1 500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött standard hőmérsékleti viszonyok között, majd megközelítés és leszállás.

b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag mennyiségének meghatározásánál – abba a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagot is beleszámítva – az alábbiakat kell figyelembe venni:

1. az előre jelzett időjárási viszonyok;
 2. a légiforgalmi irányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 3. a kabinnyomás csökkenése miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek; valamint
 4. minden egyéb olyan körülmény, amely késleltetheti a légi jármű leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag-és/vagy olajfogyasztást.
- c) Semmi sem zárhatja ki azt, hogy a repülési terv repülés közben módosításra kerüljön annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőterre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCC.OP.135 Poggyász és teheráru elhelyezése

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy:

- a) az utastérbe csak biztonságosan rögzíthető és megfelelően tárolható kézipoggyászt lehessen vinni; és
- b) a fedélzeten úgy tároljanak minden olyan poggyászt és teherárut, amely elmozdulása esetén sérülést vagy kárt okozhat vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy kijáratokat, hogy ne mozdulhasson el.

NCC.OP.140 Az utasok eligazítása

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy:

a) a felszállás előtt az utasok megismerjék az alábbi eszközök elhelyezkedését és használatát:

1. biztonsági övek;
2. vészkijáratok;
3. vészhelyzeti tájékoztató lapok;

illetve megfelelő esetben:

4. mentőmellények;
5. oxigénes lélegeztető eszközök;
6. mentőtutajok;
7. az utasok számára rendszeresített egyéb egyéni vészhelyzeti eszközök;

és

b) a repülés során bekövetkező esetleges vészhelyzetben az utasok az adott körülményeknek megfelelő vészhelyzeti utasításokat kapjanak.

NCC.OP.145 A repülés előkészítése

- a) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt a rendelkezésére álló minden ésszerű eszközzel meg kell győződnie arról, hogy a rendelkezésre álló és a repülés lefolytatásához a repülés biztonsága érdekében közvetlenül szükséges földi, illetve vízi segédeszközök, beleértve a távközlési eszközöket és navigációs segédeszközöket, a tervezett repülés jellegének megfelelőek.
- b) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetében, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetében a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:
1. a rendelkezésre álló legfrissebb időjárás-jelentések és időjárás-előrejelzések tanulmányozása; valamint
 2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést az időjárási viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

NCC.OP.150 Felszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

- a) Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határozni legalább egy alkalmas időjárású felszálló kitérő repülőteret abban az esetben, ha az indulási repülőtéren az időjárás körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőter-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőterre.
- b) A felszálló kitérő repülőtéren az indulási repülőtertől mérve az alábbi távolságon belül kell feküdni:
1. két hajtóműves repülőgépek esetében az egy működő hajtóművel tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított egyórányi repülésnek megfelelő távolság;
 2. három vagy több hajtóműves repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel a légi jármű repülési kézikönyvében megadottak szerint tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított kétórányi repülésnek megfelelő távolság.
- c) A felszálló kitérő repülőterként választott repülőter esetében a rendelkezésre álló adatoknak azt kell mutatniuk, hogy a feltételezhető leszállás idején az időjárás körülmények elérik vagy meghaladják az adott repülésre érvényes repülőter-használati minimumokat.

NCC.OP.151 Leszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határozni legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- a) a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) a megközelítést és a leszállást végre lehet hajtani látva repülésre alkalmas időjárású viszonyok (VMC) között; vagy
- b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva; és
 2. a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárású viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 - ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

NCC.OP.152 Leszálló kitérő repülőterek – helikopterek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határozni legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- a) a tervezett leszállási repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva, a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) az alábbi időjárású viszonyok lesznek az uralkodóak:

1. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 2. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; vagy
- b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;
 2. a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabb a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - ii. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; és
 3. nyílt tengeri repülési cél esetében meg van határozva egy elhatározási pont (PNR).

NCC.OP.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- vagy kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

- a) A légi jármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha utasok tartózkodnak a fedélzeten.
- b) Minden egyéb tüzelőanyag esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légi járművön megfelelő létszámú képezett személyzetnek kell tartózkodnia, amelynek tagjai készek a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

NCC.OP.160 Fejhallgató használata

- a) A hajózószemélyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles gémes mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy azzal egyenértékű felszerelést viselni. A fejhallgatót a légiforgalmi szolgálattal történő szóbeli kommunikáció elsődleges eszközeként kell használni:
1. a földön:
 - i. a légiforgalmi irányítástól kapott indulási engedély szóbeli kommunikációval történő fogadásánál; és
 - ii. amikor a hajtóművek működnek;
 2. repülés közben:
 - i. az átváltási magasság alatt; vagy
 - ii. 10 000 láb alatt, attól függően, hogy melyik érték magasabb;és
 3. amikor a parancsnok ezt szükségesnek ítéli.
- b) Az a) bekezdésben meghatározott esetekben a gémes mikrofonnak vagy azzal egyenértékű felszerelésnek olyan helyzetben kell lennie, amely lehetővé teszi annak kétirányú kommunikációra történő használatát.

NCC.OP.165 Utasok szállítása

Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy:

- a) az utasok úgy foglaljanak helyet, hogy amennyiben vészkiürítés válik szükségessé, segítsék, és ne akadályozzák a légi jármű kiürítését;
- b) fel- és leszállás előtt és során, valamint gurulás előtt és során, illetve amikor azt a parancsnok a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, a fedélzeten minden utas ülésben üljön vagy fekhelyen fekvődjön, és a biztonsági öve vagy rögzítőhevedere megfelelően be legyen csatolva; továbbá
- c) egy ülőhelyen egynél több utas csak meghatározott ülésekben tartózkodjon, mégpedig egy felnőtt utas és egy csecsemő, megfelelően becsatolva kiegészítő biztonsági övvel vagy más rögzítőeszközzel.

NCC.OP.170 Az utastér és a konyhák védelme

A parancsnoknak biztosítania kell, hogy:

- a) gurulás, felszállás és leszállás előtt minden kijárat és menekülési útvonal akadálymentes legyen;
- b) gurulás, felszállás és leszállás előtt, valamint amikor azt a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, minden berendezést és poggyászt megfelelően rögzítsenek.

NCC.OP.175 Dohányzás a fedélzeten

A parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten:

- a) amikor a repülésbiztonság érdekében ezt szükségesnek ítéli;
- b) a légi jármű tüzelőanyag-feltöltése során;
- c) amikor a légi jármű a földön vagy vízfelszínen tartózkodik, kivéve, ha az üzemben tartó eljárásokat dolgozott ki a földi tevékenység kockázatainak csökkentésére;
- d) a kijelölt dohányzóhelyeken kívül, valamint a folyosó(ko)n és a mellékhelyiség(ek)ben;
- e) a teherterben és/vagy olyan helyeken, ahol nem tűzálló konténerekben vagy tűzálló vászon alatt tárolt rakomány van elhelyezve; valamint
- f) az utastér azon területein, ahol oxigénbetáplálás folyik.

NCC.OP.180 Meteorológiai körülmények

- a) A parancsnok csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a VFR szerinti repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején eléri vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.
- b) A parancsnok csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja az IFR szerinti repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai információ arra utal, hogy a célrepülőtérre vagy legalább az egyik kitérő repülőtérre érkezés becsült idején az adott repülőtéren a meteorológiai körülmények eléri a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat, vagy meghaladják azokat.
- c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az a) és a b) bekezdésben meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

NCC.OP.185 Jég és egyéb szennyeződések – földi eljárások

- a) Az üzemben tartónak követendő eljárásokat kell kidolgoznia olyan esetekre, amikor a légi jármű biztonságos üzemben tartásához a légi jármű földi jégtelenítésére, jégmegelőzésre és ezekhez kapcsolódó ellenőrzésére van szükség.
- b) A parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű teljesítményét vagy irányíthatóságát, kivéve az a) bekezdésben említett eljárások szerinti, illetve a légi jármű repülési kézikönyvével összhangban megengedett eseteket.

NCC.OP.190 Jég és egyéb szennyeződések – repülés közbeni eljárások

- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia a várható vagy tényleges jegesedési körülmények között történő repülésre.
- b) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.5. pontjában foglaltak szerint.
- c) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű típusalkalmassági bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező tanúsítással nem rendelkező légi jármű jegesedési zónába kerül, a parancsnoknak a repülési szint és/vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, és szükség esetén vészhelyzetet jelent a légiforgalmi irányításnak.

NCC.OP.195 Felszállási feltételek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a rendelkezésére álló információk szerint a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást; valamint
- b) teljesülnek az alkalmazandó repülőtér-használati minimumok.

NCC.OP.200 Repülés közben szimulált helyzetek

- a) Utasok vagy teheráru szállítása esetén a légi jármű parancsnok nem szimulálhat:
 1. a rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy
 2. műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.
- b) Az a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére a jóváhagyott oktató szervezet által végzett gyakorlórepülés során ilyen helyzetek szimulálása megengedhető, ha a fedélzeten pilótanövendékek tartózkodnak.

NCC.OP.205 Repülés közbeni tüzelőanyag-gazdálkodás

- a) Az üzemben tartónak eljárásokat kell kidolgoznia annak biztosítására, hogy repülés közben történjen tüzelőanyag-mennyiség-ellenőrzés és a tüzelőanyaggal való gazdálkodás.
- b) A parancsnoknak rendszeres időközönként ellenőriznie kell, hogy a megmaradt felhasználható tüzelőanyag mennyisége nem kevesebb, mint az egy alkalmas időjárású repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges mennyiség és az NCC.OP.130 vagy az NCC.OP.131 pont rendelkezéseinek megfelelően tervezett tartalék tüzelőanyag mennyisége együttesen.

NCC.OP.210 Kiegészítő oxigén használata

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy vele együtt a hajózószemélyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

NCC.OP.215 Földközelség észlelése

Amennyiben a hajózószemélyzet valamelyik tagja vagy a földközelség-jelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a pilótának azonnal korrekációs intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

NCC.OP.220 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

Ha az ACAS fel van szerelve és működőképes, az üzemben tartónak műveleti eljárásokat és képzési programokat kell kidolgoznia. ACAS II használata esetén az említett eljárásoknak és programoknak összhangban kell lenniük az 1332/2011/EU rendelettel.

NCC.OP.225 A megközelítés és a leszállás feltételei

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy a műveleti területen tapasztalható időjárás és a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítést, leszállást vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

NCC.OP.230 A megközelítés megkezdése és folytatása

- a) A parancsnok a műszeres megközelítést a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) közölt értékétől függetlenül megkezdheti.
- b) Amennyiben a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:
 1. a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb magasság alatt; vagy
 2. a megközelítés végső szakaszával, amennyiben a (tengerszint feletti vagy felszín feletti) elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy legkisebb (tengerszint feletti vagy felszín feletti) süllyedési magasság (MDA vagy MDH) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb.

- c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, a jelentett látótávolság konvertálásával számolható ki.
- d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb elhagyása után a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS) a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasságig (DA/H) vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságig (MDA/H) folytatható.
- e) Az elhatározási magasság vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság alatt a megközelítés akkor folytatható és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.
- f) Mindig a földterési zónában fennálló futópálya menti látótávolság az irányadó.

C. ALRÉS

LÉGI JÁRMŰVEK TELJESÍTMÉNY- ÉS MŰVELETI KORLÁTOZÁSAI**NCC.POL.100 Műveleti korlátozások – minden légi jármű**

- a) A légi jármű terhelésének, tömegének és tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű repülési kézikönyvében – vagy ha az korlátozóbb, az üzemeltetési kézikönyvében – meghatározott korlátozásoknak.
- b) A légi járműben el kell helyezni az ilyen műveleti korlátozásokat tartalmazó minden olyan feliratot, listát, műszerjelölést, illetve ezek kombinációit, amelynek látható módon történő elhelyezését a légi jármű repülési kézikönyve előírja.

NCC.POL.105 Tömeg- és tömegközéppont, terhelés

- a) Az üzemben tartónak a légi jármű első szolgálatba állítása előtt ténylegesen elvégzett méréssel kell meghatároznia a légi jármű tömegét és súlypont helyzetét. Fel kell mérnie és megfelelően dokumentálnia kell a módosítások és javítások összesített hatását a tömegre és tömegközéppontra. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppontra, a légi járművet újra kell mérni.
- b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.
- c) Az üzemben tartónak tömegméréssel (a személyzet poggyászára kiterjedően is) vagy szabványtömegek alkalmazásával kell megállapítania a légi jármű száraz üzemeltetési tömegét, amely magában foglalja minden működő berendezésnek és a személyzet tagjainak tömegét. Meg kell határozni helyzetük hatását a légi jármű tömegközéppontjára. Szabványos tömegek alkalmazása esetén a személyzet tagjait illetően az alábbi értékeket kell figyelembe venni a légi jármű száraz üzemeltetési tömegének meghatározásakor:
- 85 kg – a kézipoggyász beszámításával – a hajózó személyzet és a műszaki személyzet tagjainak esetében; és
 - 75 kg a légiutas-kísérők esetében.
- d) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell kidolgoznia, amelyek lehetővé teszik a parancsnok számára a kereskedelmi terhelés meghatározását – az esetleges ballaszt figyelembevételével – az alábbi módszerek egyikével:
- tényleges mérés;
 - szabványos utastömegek és poggyásztömegek használata; vagy
 - az utasok tömegének kiszámítása az egyes utasok által vagy nevében tett nyilatkozat alapján, hozzáadva ehhez egy előre meghatározott értéket a kézipoggyász és a ruházat beszámítása céljából, ha a légi járművön rendelkezésre álló utasülések száma:
 - repülőgép esetében tíznél kevesebb; vagy
 - helikopter esetében hatnál kevesebb.
- e) Szabványos tömegek alkalmazása esetén az alábbi értékeket kell figyelembe venni:
- utasok esetében: az 1. és a 2. táblázatban megadottak; az értékekbe már be van számítva a kézipoggyász tömege, illetve a felnőtt utas által tartott, vele azonos ülésben adott esetben helyet foglaló csecsemő tömege:

1. táblázat

Az utasok szabványtömege 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

Az utasülések száma	20 vagy több		30 vagy több
	Férfi	Nő	Összes felnőtt
Felnőtt	88 kg	70 kg	84 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

2. táblázat

Az utasok szabványtömege 19 vagy annál kevesebb utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

Az utasülések száma	1–5	6–9	10–19
Férfi	104 kg	96 kg	92 kg
Nő	86 kg	78 kg	74 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

2. poggyász esetében:

i. a 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt repülőgépek esetében a feladott poggyász szabványtömegét a 3. táblázat alapján kell meghatározni;

3. táblázat

A poggyász szabványtömege 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

A repülés jellege:	A poggyász szabványtömege
Belföldi	11 kg
Az európai régióon belüli	13 kg
Interkontinentális	15 kg
Minden más	13 kg

ii. a 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt helikopterek esetében a feladott poggyász szabványtömege 13 kg;

f) A 19 vagy annál kevesebb utasüléssel felszerelt légi járművek esetében a feladott poggyász tényleges tömegét az alábbi módszerek egyikével kell meghatározni:

1. mérés; vagy

2. számítás az egyes utasok által vagy nevében tett nyilatkozat alapján. Amennyiben ez nem valósítható meg, legalább 13 kg értékű szabványos tömeggel kell számolni.

g) Az üzemben tartónak ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyekkel a légi jármű parancsnoka meghatározhatja a feltöltött tüzelőanyag tömegét a tényleges sűrűség, vagy ha az nem ismert, az üzembentartási kézikönyvben megadott módszerrel kiszámított sűrűség felhasználásával.

h) A parancsnoknak biztosítania kell az alábbiakat:

1. a légi jármű rakodása megfelelően képzett személyek felügyelete mellett történik; és

2. a hasznos teher és annak elhelyezése megegyezik a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-számításához használt adatokkal.

i) Az üzemben tartónak olyan eljárásokat kell bevezetnie, amelyek lehetővé teszik a parancsnok számára, hogy betartson további szerkezeti korlátozásokat, például padlóterhelési korlátozásokat, a folyóméterenkénti legnagyobb törzsterhelést, az egyes rakterekben elhelyezhető legnagyobb tömeget és az elhelyezhető legnagyobb utasülésszámot.

j) Az üzemben tartónak az üzembentartási kézikönyvben meg kell határoznia az a)–i) pont előírásainak megfelelő, a terhelési, valamint tömeg- és tömegközéppont-számítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Ennek a rendszernek minden tervezett műveletre ki kell térnie.

NCC.POL.110 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció

- a) Az üzemben tartónak minden repülés előtt meg kell határoznia a tömeg- és tömegközéppont-adatokat, és el kell készítenie a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációt, meghatározva a terhelést és annak eloszlását oly módon, hogy azok ne lépjék át a légi jármű tömeg- és tömegközéppont-korlátait. A tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:
1. a légi jármű lajstromjele és típusa;
 2. járatazonosító, szám és dátum (megfelelő esetben);
 3. a parancsnok neve;
 4. a dokumentumot készítő személy neve;
 5. száraz üzembentartási tömeg és a légi jármű ennek megfelelő tömegközéppontja;
 6. a tüzelőanyag tömege felszálláskor és az útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag tömege;
 7. a tüzelőanyagtól eltérő egyéb fogyóanyagok (megfelelő esetben);
 8. a terhelés összetevői, ideértve az utasokat, a poggyászt, a teherárut és a ballasztot;
 9. felszállótömeg, leszállótömeg és tüzelőanyag nélküli tömeg;
 10. a légi jármű esetében alkalmazható tömegközéppont-helyzetek; és
 11. a korlátozó tömeg- és tömegközéppont-értékek.
- b) Ha a tömeg- és tömegközéppont-adatokat és ezek dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és tömegközéppont-számító rendszer állítja elő, az üzemben tartónak ellenőriznie kell a kapott adatok teljességét.
- c) Amennyiben a légi jármű rakodását nem a parancsnok felügyeli, a légi jármű rakodását felügyelő személynek aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell igazolnia, hogy a terhelés és annak eloszlása megegyezik a parancsnoknak átadott tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációval. A parancsnoknak aláírásával vagy azzal egyenértékű módon kell jeleznie ennek elfogadását.
- d) Az üzemben tartónak meg kell határoznia a rakomány utolsó pillanatban történő változtatásának eljárásait az alábbiak biztosítása érdekében:
1. a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció kitöltését követően minden, utolsó pillanatban végrehajtott változtatás bevezetésére kerül a tömeg és tömegközéppont-számítási dokumentációt tartalmazó repüléstervezési dokumentumokba;
 2. az utasok számát, illetve a rakomány mennyiségét érintő, utolsó pillanatban végrehajtott változtatások maximálisan megengedhető mértéke meghatározásra kerül; valamint
 3. új tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentáció készül, amennyiben ezt a maximális mértéket meghaladják.

NCC.POL.111 Tömeg- és tömegközéppont-adatok és dokumentáció – könnyítések

Az NCC.POL.110 pont a) bekezdésének 5. pontja ellenére, a tömegközéppont-helyzetet nem szükséges feltüntetni a tömeg- és tömegközéppont-számítási dokumentációban, ha a terhelés elosztása az előzetesen kiszámított tömegközéppont-táblázat alapján történt, vagy ha kimutatható, hogy a tervezett repüléshez a tényleges terheléstől függetlenül biztosítható a helyes tömegközéppont.

NCC.POL.115 Teljesítmény – általános rész

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

NCC.POL.120 Felszállótömeg korlátozása – repülőgépek

Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy:

- a) a repülőgép tömege a felszállás megkezdésekor ne haladja meg a tömegre vonatkozó alábbi korlátozásokat:
1. a felszálláskor érvényes korlátozások az NCC.POL.125 pont alapján;
 2. az útvonalon egy hajtómű meghibásodása esetén érvényes korlátozások az NCC.POL.130 pont alapján; valamint

3. a leszálláskor érvényes korlátozások az NCC.POL.135 pont alapján,
- beszámítva a repülés előrehaladtával, illetve a tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenést;
- b) a légi jármű tömege a felszállás megkezdésekor semmilyen körülmények között ne haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében a repülőtér vagy leszállóhely tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb felszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb felszállótömeget; és
- c) a légi jármű becsült tömege a leszállás várható időpontjában sem a tervezett célrepülőtéren vagy leszállóhelyen, sem pedig bármelyik leszálló kiterő repülőtéren semmilyen körülmények között se haladja meg sem a légi jármű repülési kézikönyvében az adott repülőterek vagy leszállóhelyek tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb leszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

NCC.POL.125 Felszállás –repülőgépek

- a) A maximális felszállótömeg meghatározásánál a parancsnoknak figyelembe kell vennie az alábbiakat:
1. a számított felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot, és a felszállási biztonsági sáv nem lehet hosszabb, mint a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz fele;
 2. a számított felszállási nekifutási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási úthossz értékét;
 3. egyetlen közös V1 értéket kell használni mind a megszakított, mind a folytatott felszálláshoz, ahol a V1 érték a légi jármű repülési kézikönyvében található érték; és
 4. nedves vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.
- b) Amennyiben felszállás közben valamelyik hajtómű meghibásodik, a légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell az alábbiakról:
1. azon repülőgépek az esetében, amelyeknél a légi jármű repülési kézikönyve meghatároz egy V1 értéket, a repülőgépnek képesnek kell lennie a felszállás megszakítására és a megállásra a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságon belül; és
 2. azon repülőgépek esetében, amelyeknél a légi jármű repülési kézikönyve tiszta felszállási profilt határoz meg, a repülőgépnek képesnek kell lennie a felszállásra, valamint a repülési profil mentén elhelyezkedő akadályok átrepülésére a kellő biztonságos magassággal egészen addig, amíg az NCC.POL.130 pontban meghatározott helyzetbe nem kerül.

NCC.POL.130 Útvonalrepülés – egy üzemképtelen hajtómű – repülőgépek

A több hajtóműves repülőgépek esetében a repülőgép-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben egy hajtómű az útvonal bármelyik pontján meghibásodik, a repülőgép képes legyen a repülés folytatására egy alkalmas repülőtérig vagy leszállóhelyig anélkül, hogy a repülés bármely pontján a legkisebb akadálymentes magasság alá süllyedne.

NCC.POL.135 Leszállás – repülőgépek

A repülőgép parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy bármely repülőtéren vagy leszállóhelyen az összes akadály biztonságos magasságban történő átrepülése után a repülőgép képes legyen a leszállásra és a megállásra – hidroplán esetében kellően kis sebességre lassulásra – a rendelkezésre álló leszállási távolságon belül. Ennek során figyelembe kell venni a megközelítési és leszállási technikában várható eltéréseket, amennyiben ezek nincsenek beleszámítva a tervezés során figyelembe vett repülési jellemzőkbe.

D. ALRÉSZ

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK

1. SZAKASZ

Repülőgépek

NCC.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben azokat:
1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;
 2. az NCC.IDE.A.245 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;
 3. az NCC.IDE.A.250 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy
 4. beépítették a repülőgépbe.

- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. tartalék biztosítékok;
 2. független hordozható fényforrások;
 3. pontos időmérő;
 4. térképtartó;
 5. elsősegélycsomagok;
 6. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;
 7. tengeri horgony és nyugőzéshez szükséges felszerelés; valamint
 8. gyermek biztonsági övek.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:
1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletének, illetve az NCC.IDE.A.245 és az NCC.IDE.A.250 pontnak történő megfelelésre;
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát, még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) A hajózószemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve rendszeren felvett testhelyzetük és látómezjük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.
- f) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCC.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- a) a repülőgépet az üzemben tartó MEL-je szerint tartják üzemben;
- b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a repülőgépet a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben; vagy
- c) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCC.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

NCC.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;
- b) navigációs/helyzetjelző fények;
- c) leszálló fényoszóró;
- d) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

- e) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és
- g) amennyiben a repülőgépet hidroplánként tartják üzemben, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCC.IDE.A.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközökkel:

- 1. mágneses irányszög;
- 2. az idő órában, percben, másodpercben;
- 3. barometrikus magasság;
- 4. műszer szerinti sebesség;
- 5. csúszás; és
- 6. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

- b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között víz fölött és a szárazföld látótávolságán kívül, vagy éjjeli látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között műveletet végző repülőgépeket, valamint az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

- 1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:
 - i. elfordulás és csúszás;
 - ii. térbeli helyzet;
 - iii. függőleges sebesség; és
 - iv. stabilizált irányszög;
- 2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz, és
- 3. az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző-rendszer nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

- c) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a repülőgépet fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközzel:

- 1. barometrikus magasság;
- 2. műszer szerinti sebesség;
- 3. csúszás, vagy megfelelő esetben elfordulás és csúszás;
- 4. adott esetben térbeli helyzet;
- 5. adott esetben függőleges sebesség;
- 6. adott esetben stabilizált irányszög; és
- 7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.

NCC.IDE.A.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:

- 1. mágneses irányszög;
- 2. az idő órában, percben, másodpercben;
- 3. barometrikus magasság;
- 4. műszer szerinti sebesség;
- 5. függőleges sebesség;

6. elfordulás és csúszás;
 7. térbeli helyzet;
 8. stabilizált irányszög;
 9. külső hőmérséklet; és
 10. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;
- b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;
- c) amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, a másodpilóta szolgálati helyén az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközök:
1. barometrikus magasság;
 2. műszer szerinti sebesség;
 3. függőleges sebesség;
 4. elfordulás és csúszás;
 5. térbeli helyzet;
 6. stabilizált irányszög; és
 7. adott esetben Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.
- d) az a) bekezdés 4. pontjában és a c) bekezdés 2. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz;
- e) egy másik forrásból származó statikus nyomás;
- f) térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható;
- g) a magasság mérésére és megjelenítésére szolgáló második, önálló eszköz; valamint
- h) a fő elektromos hálózattól független vészhelyzeti áramforrás, amely legalább 30 percen keresztül alkalmas a térbeli helyzetet jelző rendszer működtetésére és megvilágítására. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.

NCC.IDE.A.130 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerinti műveletet végző repülőgépeket el kell látni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCC.IDE.A.135 Földközelség-jelző rendszer (TAWS)

Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és a kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú légszaváros gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelség-jelző rendszerrel (TAWS):

- a) egy megfelelő szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki; illetve
- b) egy megfelelő szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jén vagy azt megelőzően adták ki.

NCC.IDE.A.140 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS)

Az 1332/2011/EU rendelet eltérő rendelkezésének hiányában az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy 19-et meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú légszaváros gázturbinás repülőgépeket ACAS II kategóriájú levegőben történő összeütközést elhárító rendszerrel kell ellátni.

NCC.IDE.A.145 Fedélzeti időjárás radar berendezés

Az alábbi repülőgépeket – amennyiben éjjel vagy műszeres időjárás körülmények között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárás radar berendezéssel kimutathatóknak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók –, fedélzeti időjárás radar berendezéssel kell ellátni:

- a) túlnyomásos repülőgépek;
- b) 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű, nem túlnyomásos repülőgépek; és
- c) kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, nem túlnyomásos repülőgépek.

NCC.IDE.A.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

- a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző repülőgépeket a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel kell ellátni.
- b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a hajózó-személyzet tagjait feladataik ellátásában.

NCC.IDE.A.155 A hajózószemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózószeméllyzettel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet kommunikációjára szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózószemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCC.IDE.A.160 Pilótafülke-hangrögzítő

- a) Pilótafülke-hangrögzítővel kell ellátni a következő repülőgépeket:
 - 1. a 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyeket egyedi légi-alkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki;
 - 2. a 2 250 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek, ha:
 - i. légialkalmassági bizonyítványuk szerint csak legalább két pilótából álló személyzettel repülhetnek;
 - ii. egy vagy több sugárhajtóművel, illetve egynél több turbólégcsavaros hajtóművel vannak felszerelve; valamint
 - iii. típusalkalmassági bizonyítványukat elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki.
- b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 2 órában felvett adatok tárolására.
- c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
 - 1. a pilótafülkében rádió leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;
 - 2. a hajózószemélyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;
 - 3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a – fejhallgatóhoz tartozó vagy az oxigénmaszkba beépített – összes használt mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint
 - 4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.
- d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A d) bekezdésben foglaltakon túlmenően, a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor a hajtóművek indulása előtt elvégzett ellenőrzések során, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.
- f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.A.165 Fedélzeti adatrögzítő

- a) Azokat az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a repülőgép repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 25 óra során rögzített adatokat.
- c) Az adatokat a repülőgép olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajószemélyzet előtt megjelenő információkkal.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A fedélzeti adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.A.170 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- a) Az egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után ellátott, adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes, pilótafülke-hangrögzítővel ellátandó repülőgépeken megfelelő esetben az alábbi adatokat kell rögzíteni:
 1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:
 - i. adatkapcsolat kezdeményezése;
 - ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - iii. célzott légtérellenőrzés;
 - iv. repülési információk;
 - v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű műveleti irányítási adatai; valamint
 - vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;
 2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; és
 3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az NCC.IDE.A.160 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.
- d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.
- e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó, az NCC.IDE.A.160 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

NCC.IDE.A.175 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A pilótafülke-hangrögzítőkre vonatkozó és a fedélzeti adatrögzítőkre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbiak szerint is:

- a) azokon a repülőgépeken, amelyeket fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítővel vagy repülési adatrögzítővel, használható egyetlen összevont hang- és adatrögzítő; vagy
- b) azokon a repülőgépeken, amelyeket mind fedélzeti hangrögzítővel, mind repülési adatrögzítővel fel kell szerelni, használható két összevont hang- és adatrögzítő.

NCC.IDE.A.180 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek mindenfekhelyhez;
 3. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
 4. biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő személy felsőtestét:
 - i. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén és a pilóta melletti valamennyi ülésen; és
 - ii. a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen;
- és
5. azokon a repülőgépeken, amelyek részére első ízben 1980. december 31. után adtak ki egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő biztonsági öv a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő számára.

b) Szükséges, hogy a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv:

1. egyponyos kioldóval rendelkezzen; és
2. a hajózószemélyzet ülésein, a pilótaülés melletti üléseken, valamint a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein tartalmazzon legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

NCC.IDE.A.185 »Öveket becsatolni!« és »Tilos a dohányzás!« tabló

Az olyan repülőgépeket, amelyeken a hajózószemélyzet üléseiből nem minden utasülés látható közvetlenül, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

NCC.IDE.A.190 Elsősegélycsomag

a) A repülőgépeket az 1. táblázatban meghatározottak szerint elsősegélycsomaggal kell ellátni.

1. táblázat

Szükséges elsősegélycsomagok száma

A beszerelt utasülések száma	Szükséges elsősegélycsomagok száma
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vagy annál több	6

b) Szükséges, hogy az elsősegélycsomagok:

1. legyenek azonnal elérhetőek; és
2. legyenek naprakészen tartva.

NCC.IDE.A.195 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

- a) A túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- b) A túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű lézési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
1. a személyzet összes tagja számára, valamint:
 - i. az összes utas számára annyi időre, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget;
 - ii. legalább az utasok 30 %-a számára annyi időre, amíg a kabinyomás csökkenése esetén – figyelembe véve a repülés körülményeit – az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van; és
 - iii. legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 14 000 láb között van;
 2. az utastérben helyet foglaló minden személy számára legalább 10 percen keresztül, amennyiben a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.
- c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett használt túlnyomásos utasterű repülőgépeket mindezekon felül fel kell szerelni az alábbiakkal:
1. olyan eszköz, amely figyelmezteti a hajózási személyzetet a kabinyomás csökkenésére; valamint
 2. gyorsan felvehető oxigénárlarc a hajózó személyzet összes tagja számára.

NCC.IDE.A.200 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

- a) A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- b) A nem túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű lézési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
1. a személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van;
 2. a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

NCC.IDE.A.205 Kézi tűzoltó készülékek

- a) A repülőgépeket el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel:
1. a pilótafülkében; és
 2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.
- b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagterben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisan kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

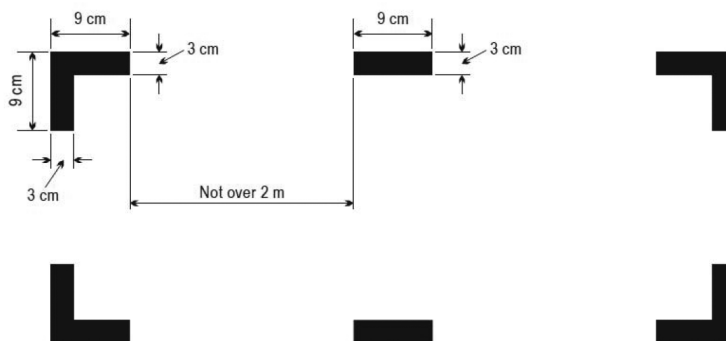
NCC.IDE.A.206 Fejsze és feszítővas

- a) Az 5 700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.
- b) A 200-at meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú repülőgépek esetében egy további fejszét vagy feszítővasat kell elhelyezni a leghátsó konyhában vagy annak közelében.
- c) Az utastérben elhelyezett fejszéknek és feszítővasaknak az utasok számára nem látható helyen kell lenniük.

NCC.IDE.A.210 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzetben a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése**NCC.IDE.A.215 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)**

- a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:
- tetszőleges típusú vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát;
 - automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-je után kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát.
- b) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCC.IDE.A.220 Víz feletti repülés

- a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító egyéni eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:
- víz felett, a parttól több mint 50 tengeri mérföldre (NM) műveletet végző, vagy olyan repülőtéren fel- vagy leszálló szárazföldi repülőgépek, amelyeknél a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy fennáll a vízre szállás esélye; és
 - víz felett műveletet végző hidroplánok.
- b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.
- c) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:
- a repülőgép méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a hidroplán nyugósztásához, lehorgonyozásához és vízen történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; valamint

2. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.
- d) Ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:
1. vészjelek adására alkalmas berendezés;
 2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas számú, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutaj; és
 3. életmentő felszerelés, amely tartalmazza az adott repüléshez szükséges létfenntartó eszközöket;

NCC.IDE.A.230 Túlélő-felszerelés

- a) Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:
1. jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
 2. legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és
 3. a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.
- b) Az a) bekezdés 3. pontjában leírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:
1. az alábbiaknak megfelelő távolságon belül marad egy olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:
 - i. azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműveknek az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérrig, az egy üzemképtelen hajtóművel elérhető utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság; vagy
 - ii. minden egyéb repülőgép esetében az utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság;vagy
 2. a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében: az utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

NCC.IDE.A.240 Fejhallgató

- a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózószemélyzet minden tagjának kijelölt szolgálati helyén fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.
- b) Az IFR szerint vagy éjjel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózószemélyzet minden szükséges tagjának a repülőgép bedöntését és bólintását vezérlő kormány szervén elhelyezett rádióadó gombbal.

NCC.IDE.A.245 Rádiókommunikációs berendezések

- a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző repülőgépeket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:
1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtérről irányítás céljából;
 2. időjárási adatok vétele a repülés közben bármikor;
 3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és
 4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.
- b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

NCC.IDE.A.250 Navigációs berendezések

- a) A repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
 2. vonatkozó légtérelírások.
- b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- c) Azokat a repülőgépeket, amelyek terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtérré, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérré.

NCC.IDE.A.255 Válaszjeladó

A repülőgépeket el kell látni a barometrikus magasságot jelző másodlagos légtérelőző radar (SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérelőző radar válaszjeladóval.

NCC.IDE.A.260 Elektronikus navigációs adatok kezelése

- a) Az üzemben tartó csak olyan elektronikus navigációs adatokat kezelő termékeket használhat, amelyek képesek használni az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak megfelelő valamelyik navigációs alkalmazást.
- b) Amennyiben az elektronikus navigációs adatokat kezelő termék képes a repüléshez szükséges olyan navigációs alkalmazást használni, amelyre a 965/2012/EU rendelet V. melléklete (SPA rész) jóváhagyást ír elő, az üzemben tartónak bizonyítania kell az illetékes hatóság felé, hogy az alkalmazott folyamat és az átadott termékek megfelelnek az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak.
- c) Az üzemben tartónak folyamatosan figyelemmel kell kísérnie mind a folyamatot, mind a termékeket vagy közvetlenül, vagy harmadik félként igénybe vett szolgáltatók megfelelésének figyelemmel kísérésével.
- d) Az üzemben tartónak biztosítania kell a naprakész és változtatás nélküli elektronikus navigációs adatok időben történő kiosztását és telepítését minden olyan repülőgépre, amelyen azokra szükség van.

2. SZAKASZ**Helikopterek****NCC.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben azokat:
1. a hajózószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;
 2. az NCC.IDE.H.245 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;
 3. az NCC.IDE.H.250 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy
 4. azokat beépítették a helikopterbe.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható fényforrás;
 2. pontos időmérő eszköz;
 3. térképtartó;
 4. elsősegélycsomag;

5. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;
 6. horgony és a horgonyzáshoz szükséges egyéb berendezések; és
 7. gyermek biztonsági övek.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:
1. az ezen műszerek, berendezések vagy készülékek által megjelenített információkat a hajózárszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. melléklete, illetve az NCC.IDE.H.245 és az NCC.IDE.H.250 pont előírásainak történő megfelelésre; valamint
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát, még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) A hajózárszemélyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját szolgálati helyükről, a repülés közben előre nézve rendszeren felvett testhelyzetük és látómezőjük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a műszer által kijelzett értékeket.
- f) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCC.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- a) a helikoptert a minimális felszereléslista (MEL) szerint tartják üzemben, ha van ilyen;
- b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemben tartó a helikoptert a standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) korlátozásai szerint tartsa üzemben; vagy
- c) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCC.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;
- b) navigációs/helyzetjelző fények;
- c) leszálló fényoszóró;
- d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- e) a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és
- g) amennyiben a helikopter kételtű, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCC.IDE.H.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközökkel:
1. mágneses irányszög;
 2. az idő órában, percben, másodpercben;
 3. barometrikus magasság;

4. műszer szerinti sebesség; és
 5. csúszás.
- b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok között víz fölött és a szárazföld látótávolságán kívül, vagy 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:
1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:
 - i. térbeli helyzet;
 - ii. függőleges sebesség; és
 - iii. stabilizált irányszög;
 2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz; és
 3. az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző-rendszer nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.
- c) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a helikoptert fel kell szerelni az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközökkel:
1. barometrikus magasság;
 2. műszer szerinti sebesség;
 3. csúszás;
 4. adott esetben térbeli helyzet;
 5. adott esetben függőleges sebesség; és
 6. adott esetben stabilizált irányszög.

NCC.IDE.H.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére szolgáló eszközök:
1. mágneses irányszög;
 2. az idő órában, percben, másodpercben;
 3. barometrikus magasság;
 4. műszer szerinti sebesség;
 5. függőleges sebesség;
 6. csúszás;
 7. térbeli helyzet;
 8. stabilizált irányszög; és
 9. külső hőmérséklet;
- b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;
- c) amennyiben a repüléshez két pilóta szükséges, az alábbi paraméterek megjelenítésére szolgáló további különálló eszközök:
1. barometrikus magasság;
 2. műszer szerinti sebesség;
 3. függőleges sebesség;
 4. csúszás;

- 5. térbeli helyzet; és
- 6. stabilizált irányszög;
- d) az a) bekezdés 4. pontjában és a c) bekezdés 2. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességgkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz;
- e) egy másik forrásból származó statikus nyomás;
- f) térképtartó egy könnyű olvasást biztosító helyen, amely éjjeli repülés esetén megvilágítható; és
- g) a térbeli helyzet mérésére és megjelenítésére szolgáló, tartalék műszerként használt további eszköz.

NCC.IDE.H.130 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, IFR szerint műveletet végző helikoptereket fel kell szerelni legalább a magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCC.IDE.H.145 Fedélzeti időjárás radarberendezés

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések szerint a tervezett útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárás radar berendezéssel kimutathatóan ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb meteorológiai körülmények várhatók, a kilencet meghaladó maximális utasülésszám-konfigurációjú, IFR szerint vagy éjjel műveletet végző helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárás radar berendezéssel.

NCC.IDE.H.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

- a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között műveletet végző helikoptereket el kell látni a jágréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.
- b) A jégtakaró kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a személyzet tagjait feladataik ellátásában.

NCC.IDE.H.155 A hajózőszemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózőszemélyzettel műveletet végző helikoptereket el kell látni a hajózőszemélyzet kommunikációjára szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózőszemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCC.IDE.H.160 Pilótafülke-hangrögzítő

- a) Azokat a 7 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítő berendezéssel.
- b) A pilótafülke-hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az előző 2 órában felvett adatok tárolására.
- c) A pilótafülke-hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
 - 1. a pilótafülkében rádió leadott vagy vett szóbeli kommunikáció;
 - 2. a hajózőszemélyzetnek a fedélzeti telefonon vagy ha van, az utastájékoztató rendszeren végzett szóbeli kommunikációja;
 - 3. a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a hajóző személyzet által használt összes mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek; valamint
 - 4. a navigációs vagy megközelítést segítő eszközöket azonosító, fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett beszéd- és hangjelek.
- d) A pilótafülke-hangrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A d) bekezdésben foglaltakon túlmenően, a villamos energia rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés megkezdésekor a hajtóművek indulása előtt elvégzett ellenőrzések során, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítás közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.
- f) A pilótafülke-hangrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.H.165 Fedélzeti adatrögzítő

- a) Azokat a 3 175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó fedélzeti adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóberendezésen tárolt adatok.
- b) A fedélzeti adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a helikopter repülési profilja, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 10 óra során rögzített adatokat.
- c) Az adatokat a helikopter olyan forrásaiból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajószemélyzet előtt megjelenő információkkal.
- d) A fedélzeti adatrögzítőnek önműködően meg kell kezdenie a rögzítést azt megelőzően, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és önműködően abba kell azt hagynia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- e) A fedélzeti adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.H.170 Adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- a) Az adatkapcsolaton alapuló kommunikációra képes azon helikoptereknek, amelyeket egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal először 2016. január 1-jén vagy az után láttak el, és amelyeket el kell látni pilótafülke-hangrögzítővel, adott esetben az alábbi adatokat kell rögzíteniük:
1. a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek:
 - i. adatkapcsolat kezdeményezése;
 - ii. az irányító és a pilóta közötti kommunikáció;
 - iii. célzott légtérelőőrzés;
 - iv. repülési információk;
 - v. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - vi. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légi jármű műveleti irányítási adatai;
 - vii. megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;
 2. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk; valamint
 3. az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és ezen adatok könnyű előhívására szolgáló módszert kell alkalmaznia. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatoknak legalább az NCC.IDE.H.160 pontban a pilótafülke-hangrögzítőkre megadott időtartamig való tárolására.
- d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell vízben történő megtalálását segítő eszközzel.
- e) Az adatrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó követelmények megegyeznek a pilótafülke-hangrögzítő működésbe lépésével és leállításával kapcsolatos logikára vonatkozó, az NCC.IDE.H.160 pont d) és e) bekezdésében meghatározott követelményekkel.

NCC.IDE.H.175 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A fedélzeti hangrögzítőre és a repülési adatrögzítőre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont hang- és adatrögzítő beépítésével is.

NCC.IDE.H.180 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

- a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;

2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek mindenfekhelyhez;
 3. azokon a helikoptereken, amelyek részére első ízben 2012. december 31-ét követően adtak ki egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas részére;
 4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
 5. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén biztonsági öv a felsőtestet rögzítő, olyan eszközhöz kapcsolt hevederekkel, amely hirtelen lassulás esetén automatikusan visszatartja az ülésben ülő személy felsőtestét; és
 6. azokon a helikoptereken, amelyek részére első ízben 1980. december 31. után állították ki az egyedi légialkalmassági bizonyítványt, a felsőtestet rögzítő biztonsági öv a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő számára.
- b) Szükséges, hogy a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv:
1. egyponos kioldóval rendelkezzen; és
 2. a hajózószemélyzet ülésein, a pilótaülés melletti üléseken, valamint a minimálisan előírt létszámú légiutas-kísérő személyzet ülésein tartalmazzon legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

NCC.IDE.H.185 »Öveket becsatolni!« és »Tilos a dohányzás!« tábló

Az olyan helikoptereket, amelyekben a hajózószemélyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, amikor a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és amikor tilos a dohányzás.

NCC.IDE.H.190 Elsősegélycsomag

- a) A helikoptereket el kell látni legalább egy elsősegélycsomaggal.
- b) Az elsősegélycsomagok:

1. legyenek azonnal elérhetőek; és
2. legyenek naprakészen tartva.

NCC.IDE.H.200 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

- a) A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, el kell látni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.
- b) A nem túlnyomásos helikoptereken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
1. a személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van;
 2. a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

NCC.IDE.H.205 Kézi tűzoltó készülékek

- a) A helikoptereket el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel:
1. a pilótafülkében; és
 2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

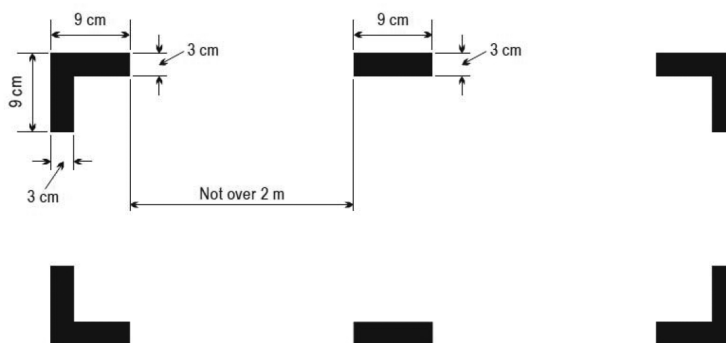
- b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagterben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisan kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCC.IDE.H.210 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzetben a mentőegységek által betörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



NCC.IDE.H.215 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)

- a) A helikoptereket fel kell szerelni legalább egy önműködő vészhelyzeti helyzetjeladóval.
- b) A vízfelület felett repülő, kedvezőtlen környezetben a tengeren fekvő célpontokat kiszolgáló helikoptereket, ha a rendes utazósebességgel végzett 10 perces repülésnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodnak a szárazföldtől, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a repülésre süllyedés nélkül, el kell látni automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(AD)).
- c) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCC.IDE.H.225 Mentőmellények

- a) Az alábbi esetekben a helikoptereket mentőmellényekkel kell ellátni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónappal fiatalabb személy részére; az eszközöket viselni kell vagy az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni:
1. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására;
 2. a szárazföldtől az autórótaóciósnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy
 3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.
- b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

NCC.IDE.H.226 A személyzet túlélőruházata

Az alábbi repülések során a személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie:

a) tengeri támogató tevékenységek során víz felett, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végzett repülések, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására és ha:

1. a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, vagy
2. a mentés becsült időtartama hosszabb, mint a becsült túlélési idő;

vagy

b) a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik, az alábbi körülmények figyelembevételével:

1. a szárazföldtől az autórótaációsnál vagy a biztonságos kényszerleszálláshoz szükségesnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülés során a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; és
2. a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz.

NCC.IDE.H.227 Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helyzetjeladók és túlélő-felszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez

Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:

a) a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy

b) a szárazföldtől normál utazósebességen 3 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására, és ha a parancsnok kockázatértékelés alapján úgy rendelkezik,

fel kell szerelni a következőkkel:

1. a 12-nél kevesebb személyt szállító helikoptereket legalább egy mentőtutajjal, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma, és úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzetben azonnal használható legyen;
2. a 11-nél több személyt szállító helikoptereket legalább két mentőtutajjal, amelyeket úgy kell elhelyezni, hogy vészhelyzetben azonnal használható legyenek, és amelyek együttesen elegendők a fedélzeten szállítandó személyek elhelyezésére, valamint az egyik tutaj elvesztése esetén a fennmaradó tutajok túlerhelési kapacitása lehetővé teszi, hogy bennük a helikopteren található valamennyi személy elférjen;
3. legalább egy túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) minden mentőtutajban; valamint
4. a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

NCC.IDE.H.230 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;

b) legalább egy túlélő vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)); és

c) a teljesítendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

NCC.IDE.H.231 Kedvezőtlen tengeri környezetben tenger feletti repüléseket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások

A kedvezőtlen tengeri környezetben, a szárazföldtől rendes utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban tenger feletti repüléseket végrehajtó helikoptereknek teljesíteniük kell az alábbi előírásokat:

a) Amennyiben a parancsnok rendelkezésére álló időjárás-jelentések vagy -előrejelzések azt mutatják, hogy a repülés idején a víz hőmérséklete plusz 10 °C-nál alacsonyabb lesz, vagy amennyiben a mentés becsült időtartama hosszabb lesz, mint a becsült túlélési idő, illetve amennyiben a repülést éjjel tervezik végrehajtani, a fedélzeten minden személynek túlélőruházatot kell viselnie.

- b) Az NCC.IDE.H.227 pont szerint szállított valamennyi mentőtutajt úgy kell beszerezni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter vízreszállási, lebegési és kiegyensúlyozási tulajdonságait a célból értékelték, hogy teljesíti-e a helikopter az engedélyezéshez szükséges vízreszállási előírásokat.
- c) A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítás-rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.
- d) Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is –, valamint azok nyitószerkezetét szembetűnő jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodóknak nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket úgy kell megtervezni, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul, és az utastér víz alá kerül.
- e) Valamennyi olyan le nem dobható ajtónak, amelyet vészkijáratnak terveztek vízre szállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lennie, hogy tengeri körülmények között – a vízre szállás és a lebegés értékeléséhez előírt maximális mértékig – ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.
- f) Az utastérben található valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amelyet vízben való menekülésre szántak, úgy kell megtervezni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.
- g) A repülés teljes időtartama alatt mentőmellényt kell hordani, kivéve, ha az utasok vagy a személyzet tagjai olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

NCC.IDE.H.232 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek – egyéb berendezések

A víz feletti repülésre engedélyezett helikoptereket fel kell szerelni az alábbi berendezésekkel:

- a) a helikopter méretének, tömegének és vezetési tulajdonságainak megfelelő tengeri horgony és a helikopter nyűgözéséhez, lehorgonyozásához és vízben történő manőverezéséhez szükséges egyéb eszközök; és
- b) megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

NCC.IDE.H.235 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

A víz felett, kedvezőtlen környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell megtervezni, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően a vízben kényszerleszállást tudjanak végrehajtani, vagy pedig el kell látni őket a vészhelyzetben lebegést biztosító felszereléssel.

NCC.IDE.H.240 Fejhallgató

Amennyiben rádiókommunikációs vagy rádiónavigációs rendszereket írnak elő, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatóval és minden előírt pilóta vagy személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén található kormányszerven elhelyezett rádióadógonnal.

NCC.IDE.H.245 Rádiókommunikációs berendezések

- a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel műveleteket végző helikoptereket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:
 - 1. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;
 - 2. meteorológiai tájékoztatás fogadása;
 - 3. kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon; és
 - 4. kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.
- b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.
- c) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata követelmény, a helikoptert az NCC.IDE.H.155 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadógonnal.

NCC.IDE.H.250 Navigációs berendezések

- a) A helikoptereket fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
 2. vonatkozó légtérelírások.
- b) A helikoptereket fel kell szerelni kielégítő navigációs berendezésekkel, amelyek biztosítják, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezések lehetővé teszik az a) bekezdés szerinti biztonságos navigációt, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, el kell látni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtérré, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérré.

NCC.IDE.H.255 Válaszjeladó

A helikoptereket el kell látni a barometrikus magasságot jelentő másodlagos légtérelőrző radar (SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérelőrző radaros válaszjeladóval.”

IV. MELLÉKLET

„VII. MELLÉKLET

HAJTÓMŰVEL RENDELKEZŐ KOMPLEX LÉGI JÁRMŰNEK NEM MINŐSÜLŐ LÉGI JÁRMŰVEKKEL VÉGZETT KERESKEDELMI LÉGI SZÁLLÍTÁSI MŰVELETEK**[NCO RÉSZ]**

A. ALRÉSZ

ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**NCO.GEN.100 Illetékes hatóság**

- a) Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amely tagállamban a légi jármű lajstromozva van.
- b) Ha a légi jármű harmadik országban van lajstromozva, az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amely tagállamban a légi jármű üzemben tartójának székhelye vagy telephelye van.

NCO.GEN.101 A megfelelés módozatai

Az üzemben tartó használhat az Ügynökség által elfogadott megfelelési módozatokhoz képest alternatív megfelelési módozatokat is a 216/2008/EK rendelet és annak végrehajtási szabályai támasztotta követelményeknek történő megfeleléshez.

NCO.GEN.102 Motoros vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek

- a) A motoros vitorlázó repülőgépeket az alábbi előírásoknak megfelelően kell üzemben tartani:
1. amikor bekapcsolt hajtóművel repülnek, akkor a repülőgépekre vonatkozóak szerint; és
 2. amikor hajtómű használata nélkül repülnek, akkor a vitorlázó repülőgépekre vonatkozóak szerint.
- b) A motoros vitorlázó repülőgépeket a repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni, kivéve azokat az eseteket, amelyekről a D alrész másként rendelkezik.
- c) A motoros vitorlázó repülőgépeket – a segédmotoros vitorlázó repülőgépek kivételével – a vitorlázó repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni.

NCO.GEN.105 A parancsnok feladatai és hatásköre

- a) A parancsnok felelős az alábbiakért:
1. a légi jármű, valamint a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok, utasok és teheráru biztonsága a légi jármű repülése során a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.c. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 2. a repülés megkezdése, folytatása, befejezése, valamint a biztonság érdekében kiterő repülőtérré repülés;
 3. minden üzembentartási eljárás betartása és ellenőrző lista használata a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.b. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 4. azért, hogy csak akkor kezdje meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.3. pontjában foglalt összes üzemeltetési korlátozás teljesül, azaz:
 - i. a légi jármű repülésre alkalmas;
 - ii. a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;
 - iii. a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképeseek, hacsak a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy azzal egyenértékű dokumentum, ha van ilyen, meg nem engedi a repülést valamely berendezés üzemképtelen állapota mellett az NCO.IDE.A.105, az NCO.IDE.H.105, az NCO.IDE.S.105 vagy az NCO.IDE.B.105 pontban foglaltaknak megfelelően;
 - iv. a légi jármű tömege és – a ballonokat kivéve – tömegközéppontja lehetővé teszi a repülés végrehajtását a légialkalmassági dokumentumokban előírt korlátokon belül;

- v. az összes berendezés, poggyász és áru megfelelően van elhelyezve vagy berakodva, megfelelően rögzítve van, és lehetővé teszi a légi jármű elhagyását vészhelyzet esetén; és
- vi. a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;
5. nem kezdi meg a repülést, ha bármely okból, például sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt akadályoztatva van feladatainak ellátásában;
6. a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen befejezi a repülést, ha bármely okból, például fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében jelentősen lecsökkent a képessége a feladatai ellátására;
7. dönt a légi jármű működésképtelen berendezésekkel történő átvételéről a konfigurációeltérési lista (CDL) vagy a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) alapján (értelemszerűen); és
8. a légi jármű repülési idejét, valamint bármilyen ismert vagy feltételezett hibát bejegyez a légi jármű műszaki naplójába vagy fedélzeti naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén.
- b) A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés kritikus fázisaiban, valamint minden olyan esetben, amikor a biztonság érdekében szükségesnek tartja, a személyzet tagjai a számukra kijelölt helyen ülve tartózkodjanak, és semmilyen más tevékenységet ne folytassanak, mint ami a légi jármű biztonságos repüléséhez szükséges.
- c) A parancsnoknak joga van megtagadni a szállítást, illetve elrendelni a kiszállítást vagy kirakodását bármely olyan személynek, csomagnak és teherárúnak, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira.
- d) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalmi szolgálatnak (ATS), ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.
- e) A parancsnoknak azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben meg kell tennie minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7.d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a parancsnok a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, üzembentartási eljárásoktól és módszerektől.
- f) A repülés idején a parancsnoknak az alábbiak szerint kell eljárnia:
1. a ballonrepülés esetének kivételével amikor a helyén tartózkodik, a biztonsági övét be kell csatolnia; és
2. a repülés teljes ideje alatt a kormányzerveknél kell tartózkodnia, kivéve, ha az irányítást másik pilóta vette át.
- g) A parancsnoknak haladéktalanul jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.
- h) A parancsnoknak a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden olyan balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

NCO.GEN.106 A parancsnok feladatai és hatásköre – ballonrepülés

A ballon parancsnokpilótája az NCO.GEN.105 pontban foglaltakon túl felelős az alábbiakért:

- a) a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek repülés előtti eligazítása; és
- b) ügyel arra, hogy a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek megfelelő védőruhát viseljenek.

NCO.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

- a) A parancsnoknak be kell tartania azoknak az államoknak a jogszabályait, előírásait és eljárásait, amelyek területén vagy légtérében a repülés folyik.

- b) A parancsnoknak ismernie kell a feladatai ellátását érintő, az átrepülendő területekre, a használni kívánt repülőterekre vagy leszállóhelyekre és az ezekhez tartozó légi navigációs berendezésekre vonatkozóan érvényes jogszabályokat, előírásokat és eljárásokat a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1.a. pontjában foglaltaknak megfelelően.

NCO.GEN.115 Gurulás a repülőgéppel

A repülőgép csak akkor kezdhet gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányzerveknél elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

- a) megfelelően képezett pilóta; vagy
- b) az üzemben tartó jelölte ki a feladatra, és megfelel az alábbi követelményeknek:
1. ki van képezve a gurulás végrehajtására;
 2. ki van képezve a rádió használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;
 3. eligazításban részesült a repülőtér elrendezését, az útvonalakat, jeleket, jelzéseket, fényeket, a légiforgalom-irányítás (ATC) jelzéseit és utasításait, kifejezéseit és eljárásait illetően; és
 4. képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgathatásához szükséges műveleti előírásokat.

NCO.GEN.120 A rotor bekapcsolása – helikopterek

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad bekapcsolni, és csak akkor, ha a kormányzerveknél megfelelően képezett pilóta tartózkodik.

NCO.GEN.125 Hordozható elektronikus eszközök

A parancsnok senki számára nem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszköz használatát a fedélzeten, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését.

NCO.GEN.130 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Azoknak a légi járműveknek a kivételével, amelyek a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtják végre, az üzemben tartónak mindenkor készen kell tartania a fedélzeten található vészhelyzeti és túlélő-felszerelések listáját, hogy azonnal meg tudja adni azt a mentést koordináló központnak.

NCO.GEN.135 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

- a) Eltérő rendelkezés hiányában az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során eredeti formában vagy másolatként a légi jármű fedélzetén kell tartani:
1. a légi jármű repülési kézikönyve vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);
 2. a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;
 3. a légialkalmassági tanúsítvány (CofA) eredeti példánya;
 4. a zajbizonyítvány, ha van ilyen;
 5. az egyedi jóváhagyások listája, ha van ilyen;
 6. a légi jármű rádióengedélye, ha van ilyen;
 7. a kötelező felelősségbiztosítás igazolása(i);
 8. a légi jármű fedélzeti naplója vagy azzal egyenértékű dokumentum;
 9. a légiforgalmi szolgálatnak (ATS) leadott repülési terv (ha van ilyen) részletes adatai;
 10. naprakész és megfelelő repülési térkép a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozóan, amely mentén ésszerűen esetleges kitérés várható;

11. az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárások és vizuális jelzések;
 12. a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL), ha van ilyen; és
 13. a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.
- b) Az a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére az alábbi esetekben:
1. a légi jármű a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtja végre; vagy
 2. a repülés során az illetékes hatóság által meghatározott távolságon vagy területen belül marad,
- az a) bekezdés (2) pontjától a (8) pontjáig felsorolt dokumentumok a repülőtéren vagy leszállóhelyen hagyhatók.
- c) Az a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére a ballonnal és – a segédmotoros vitorlázó repülőgépek kivételével – vitorlázó repülőgéppel végzett repülések esetében az a) bekezdés (2) pontjától a (8) pontjáig, valamint az a) bekezdés (11) pontjától a (13) pontjáig felsorolt dokumentumok a légi jármű földi szállítójárművében tarthatók.
- d) A légi jármű pilótaparancsnokának az illetékes hatóság felszólítására ésszerű időn belül be kell mutatnia a fedélzeten szállítandó dokumentumokat.

NCO.GEN.140 Veszélyes áruk szállítása

- a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény a Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal (beleértve annak kiegészítéseit, valamint függelékeit és helyesbítéseit) módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végezni.
- b) Veszélyes árut csak a 965/2012/EU rendelet V. mellékletének (SPA rész) G alrésze szerinti jóváhagyással rendelkező üzemben tartó szállíthat az alábbi kivételekkel:
1. a veszélyes áru nem esik a műszaki utasítás hatálya alá az annak 1. részében foglaltak alapján; vagy
 2. a műszaki utasítás 8. része alapján az árut utasok vagy a parancsnok szállítják, vagy poggyászban vannak;
 3. a veszélyes árut ELA2 légi jármű üzemben tartója szállítja.
- c) A parancsnoknak minden ésszerű intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy gondatlanságból ne kerüljön veszélyes áru a fedélzetre.
- d) Ha bármilyen veszélyes áruval kapcsolatos baleset vagy más esemény történik, a parancsnoknak a Technikai utasítás alapján haladéktalanul jelentenie kell azt az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelynek területén az eset történt.
- e) A parancsnoknak a Technikai utasításnak megfelelően gondoskodnia kell arról, hogy az utasok tájékoztatást kapjanak a veszélyes árukról.

NCO.GEN.145 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

Az üzemben tartónak végre kell hajtania:

- a) az illetékes hatóság által az ARO.GEN.135 pont c) bekezdésével összhangban előírt repülésbiztonsági intézkedéseket; és
- b) az Ügynökség által kiadott minden repülésbiztonsággal kapcsolatos vonatkozó rendelkező közleményt, beleértve a légialkalmassági irányelveket is.

NCO.GEN.150 Fedélzeti napló

Az egyes repülések vagy repülések sorozata során a légi járműre, annak személyzetére és a repülésre vonatkozó adatokat fedélzeti naplóban vagy azzal egyenértékű dokumentumban kell feljegyezni.

NCO.GEN.155 A minimális felszerelésjegyzék (MEL)

- a) Létrehozható egy minimális felszerelésjegyzék, az alábbiak figyelembevételével:
1. a dokumentumnak rendelkeznie kell arról, hogy hogyan kell meghatározott körülmények között üzemben tartani a légi járművet, ha a repülés kezdetekor bizonyos műszerek, felszerelésrészek vagy funkciók nem működnek;
 2. a listát minden egyes légi járműre vonatkozóan el kell készíteni, figyelembe véve az üzemben tartó vonatkozó üzembentartási és karbantartási feltételeit; és
 3. a MEL-t a vonatkozó – a 748/2012/EU bizottsági rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően összeállított adatok alapján meghatározott – standard minimális felszerelésjegyzék (MMEL) alapján kell elkészíteni, és nem tartalmazhat több korlátozást, mint az MMEL.
- b) A MEL-ről és annak bármely módosításáról az illetékes hatóságot értesíteni kell.

B. ALRÉSZ

ÜZEMBENTARTÁSI ELJÁRÁSOK**NCO.OP.100 Repülőterek és műveleti területek igénybevétele**

A parancsnok csak az érintett légi jármű-típusnak és a művelet jellegének megfelelő repülőtereket és műveleti területeket veheti igénybe.

NCO.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása – repülőgépek

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyag-gazdálkodási stratégia szempontjából a parancsnoknak elszigetelt repülőterként kell kezelnie az olyan repülőtereket, amelyek esetében a legközelebbi megfelelő leszálló kitérő repülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja az alábbi értéket:

- a) dugattyús motoros repülőgépeknél a 60 percet; illetve
- b) gázturbinás hajtóműves repülőgépeknél a 90 percet.

NCO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok – repülőgépek és helikopterek

- a) A műszer szerinti repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülések esetében a parancsnoknak repülőtér-használati minimumokat kell meghatároznia az összes indulási repülőtérre, célrepülőtérre és kitérő repülőtérre. A repülőtér-használati minimumok:
1. nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, amelynek területén a repülőtér található, kivéve, ha azokat az érintett állam kifejezetten jóváhagyta; és
 2. rossz látási viszonyok mellett végzett repülés esetén a minimumokat az illetékes hatósággal jóvá kell hagyatni a 965/2012/EU rendelet V. melléklete (SPA rész) E. alrészében foglaltaknak megfelelően.
- b) A repülőtér-használati minimumok megállapításakor a parancsnoknak figyelembe kell vennie a következőket:
1. a légi jármű típusa, valamint teljesítménye és irányíthatósági tulajdonságai;
 2. saját felkészültsége és gyakorlata;
 3. a választható futópályák/végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
 4. a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelősége és teljesítménye;
 5. a légi járművön a navigáláshoz és/vagy a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni kigurulás és megszakított megközelítés során a repülési útvonal meghatározásához rendelkezésre álló berendezések;
 6. a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, megszakított megközelítési és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályok;
 7. az akadálymentes tengerszint és felszín feletti magasság a műszeres megközelítési eljárásokhoz;

⁽¹⁾ HL L 224., 2012.8.21., 1. o.

8. az időjárás viszonyok meghatározásának és jelentésének módja; és
 9. a végső megközelítés során alkalmazandó repülési mód.
- c) Egyedi megközelítési és leszállási eljárási minimumokat csak az alábbi feltételek teljesülése esetén lehet alkalmazni:
1. a végrehajtani szándékozott eljáráshoz szükséges földi berendezések működnek;
 2. a légi járműnek a megközelítés típusához szükséges berendezései működnek;
 3. légi jármű szükséges teljesítményével szembeni követelmények teljesülnek; és
 4. a pilóta megfelelő képzéssel rendelkezik.

NCO.OP.111 Repülőtér-használati minimumok – NPA, APV, CAT I műveletek

- a) A folyamatos süllyedéssel történő végső megközelítési (CDFS) technikával végzett nem precíziós megközelítés (NPA), a függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (APV) és az I. kategóriás (CAT I) megközelítés során alkalmazott elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. a legkisebb magasság, amelynél a leszállítórendszer még használható az előírt vizuális tájékozódási pontok nélkül;
 2. az adott légijármű-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 3. a megközelítési eljáráshoz megadott elhatározási magasság (DH), ha van ilyen;
 4. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 5. a légi jármű repülési kézikönyvében vagy azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott elhatározási magasság (DH), ha meg van adva.
- b) A nem folyamatos süllyedéssel végzett megközelítési technikával végzett nem precíziós megközelítés során alkalmazott minimális süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
1. az adott légijármű-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 2. az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 3. a légi jármű repülési kézikönyvében meghatározott minimális süllyedési magasság (MDH), ha meg van adva.

1. táblázat

Rendszerminimumok

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
ILS műszeres leszállítórendszer	200
Globális műholdas navigációs rendszer (GNSS), földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas navigációs rendszer (SBAS) (oldalirányú precíziós megközelítés függőleges irányítással (LPV))	200
GNSS (Oldalirányú navigáció (LNAV))	250
GNSS és barometrikus alapú vertikális navigáció (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Íringsávadó (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME) vagy anélkül	250
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (0,5 tengeri mérföld távolságig)	250

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (1 tengeri mérföld távolságig)	300
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (2 tengeri mérföld távolságig vagy távolabb)	350
URH tartományú körsugárzó rádió-irányadó (VOR)	300
VOR/DME	250
Közép-, ill. rövidhullámú körsugárzó irányadó (NDB)	350
NDB/DME	300
URH tartományú iránymérő berendezés (VDF)	350

NCO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok – repülőgéppel végzett körözéses eljárás

a) A repülőgéppel végzett körözéses eljárás során alkalmazott minimális süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriához megadott körözési akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
2. az 1. táblázatban megadott legkisebb körözési magasság; vagy
3. a körözés előtt végrehajtott műszeres megközelítési eljárás elhatározási magassága (DH) vagy minimális süllyedési magassága (MDH).

b) A repülőgéppel végzett körözéses eljárás során alkalmazott legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:

1. az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva;
2. a 2. táblázatban megadott legkisebb látótávolság; vagy
3. a körözést megelőző műszeres megközelítési eljárásához tartozó futópálya menti látótávolság (RVR) vagy átszámított meteorológiai látótávolság (CMV).

1. táblázat

A minimális süllyedési magasság (MDH) és a legkisebb látótávolság körözéses eljárás esetén a különböző kategóriájú repülőgépeknél

	A repülőgép kategóriája			
	A	B	C	D
Minimális süllyedési magasság (MDH), láb	400	500	600	700
Legkisebb meteorológiai látótávolság, m	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok – helikopterrel végzett körözéses eljárás

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözéses eljárás esetén a minimális süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 méternél.

NCO.OP.115 Indulási és érkezési eljárások – repülőgépek és helikopterek

a) A parancsnoknak az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, amennyiben a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.

b) A parancsnok a megadott indulási, érkezési vagy megközelítési eljárástól az alábbi esetekben térhet el:

1. az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülnek, a repülési körülményeket teljes mértékben figyelembe veszi, és betartja a légiforgalmi irányítás által adott összes engedélyt; vagy

2. légiforgalmi irányító egységtől kapott radar vektorálás során.

NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások – repülőgépek, helikopterek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek

A parancsnoknak tekintetbe kell vennie a közzétett zajcsökkentő eljárásokat a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCO.OP.121 Zajcsökkentő eljárások – ballonok

A parancsnoknak tekintetbe kell vennie olyan eljárások használatát, amelyek a minimálisra csökkentik a fűtőrendszer által keltett zajt, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCO.OP.125 Tüzelőanyag- és olajmennyiség – repülőgépek

a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:

1. látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülés esetén:

- i. nappal: az ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen végrehajtott felszállás és leszállás, a repülőtértől vagy leszállóhelytől végig látótávolságban maradván a tervezett útvonal lerepülése, majd ezután a rendes utazómagasságon még legalább 10 percnyi repülés;
- ii. nappal: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd ezután legalább 30 percnyi repülés a rendes utazómagasságon; vagy
- iii. éjjel: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd ezután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;

2. műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett repülés esetén:

- i. ha nincs szükség leszálló kitérő repülőtérre: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azon túl legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon; vagy
- ii. ha szükség van leszálló kitérő repülőtérre: a tervezett leszálló repülőtérig, majd valamelyik kitérő repülőtérig tartó repülés, majd ezután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon.

b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag mennyiségének meghatározásánál – abba a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagot is beleszámítva – az alábbiakat kell figyelembe venni:

1. az előre jelzett időjárási viszonyok;
2. a légiforgalmi irányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
3. a kabinnyomás csökkenése miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtható eljárások, ha vannak ilyenek; és
4. minden egyéb olyan körülmény, amely késleltetheti a repülőgép leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag- és/vagy olajfogyasztást.

c) Semmi sem zárhatja ki azt, hogy a repülési terv repülés közben módosításra kerüljön annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCO.OP.126 Tüzelőanyag- és olajmennyiség – helikopterek

a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a helikopteren elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:

1. VFR repülés esetén a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután legalább 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel; és

2. IFR repülés esetén:

- i. ha nincs szükség kitérő repülőtérré, vagy nem áll rendelkezésre alkalmas időjárású repülőtér, a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1 500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött standard hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás; vagy
- ii. ha szükség van kitérő repülőtérré, az odarepülés, majd egy megközelítés és ártartolás végrehajtása a leszálló repülőtéren vagy leszállóhelynél, és ezt követően:

A. a meghatározott kitérő repülőtérré repülés; és

B. 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1 500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött standard hőmérsékleti viszonyok között, majd megközelítés és leszállás.

b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag mennyiségének meghatározásánál – abba a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyagot is beleszámítva – az alábbiakat kell figyelembe venni:

1. előre jelzett időjárási viszonyok;
 2. a légiforgalmi irányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 3. a kabinnyomás csökkenése miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek; és
 4. minden egyéb olyan körülmény, amely késleltetheti a légi jármű leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag-és/vagy olajfogyasztást.
- c) Semmi sem zárhatja ki azt, hogy a repülési terv repülés közben módosításra kerüljön annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérré, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCO.OP.127 A tüzelőanyag és a ballaszt mennyisége és tervezése – ballonok

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a tartalék tüzelőanyag, gáz vagy ballaszt mennyisége elegendő 30 percnyi repülésre.
- b) A szükséges tüzelőanyag, gáz vagy ballaszt mennyiségének meghatározásakor legalább az alábbi repülési körülményeket figyelembe kell venni:
1. a ballon gyártója által megadott adatok;
 2. a várt tömegek;
 3. az előre jelzett időjárási viszonyok; és
 4. a légi navigációs szolgáltatók eljárásai és korlátozásai.

NCO.OP.130 Az utasok eligazítása

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a repülés előtt, vagy ha úgy szükséges, a repülés közben az utasok eligazítást kapjanak a vészhelyzeti eszközökről és eljárásokról.

NCO.OP.135 A repülés előkészítése

- a) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt a rendelkezésére álló minden ésszerű eszközzel meg kell győződnie arról, hogy a rendelkezésre álló és a repülés lefolytatásához a repülés biztonsága érdekében közvetlenül szükséges földi, illetve vízi segédeszközök, beleértve a távközlési eszközöket és navigációs segédeszközöket, a tervezett repülés jellemzőinek megfelelőek.
- b) A parancsnoknak a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyétől eltávolodó repülések esetében, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetében a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:
1. a rendelkezésre álló legfrissebb időjárás-jelentések és időjárás-előrejelzések tanulmányozása; és

2. alternatív teendők megtervezése arra az esetre, ha a repülést az időjárási viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

NCO.OP.140 Leszálló kitérő repülőterek – repülőgépek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- a) a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) a megközelítést és a leszállást végre lehet hajtani látva repülésre alkalmas időjárású viszonyok (VMC) között; vagy
- b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
 1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva; és
 2. a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárású viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 300 m-rel (1 000 lábbal) magasabban lesz a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 - ii. a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

NCO.OP.141 Leszálló kitérő repülőterek – helikopterek

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a parancsnoknak a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- a) a tervezett leszállási repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva, a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) az alábbi időjárású viszonyok lesznek az uralkodóak:
 1. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabban lesz a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál; és
 2. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; vagy
- b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
 1. a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;
 2. a rendelkezésre álló friss időjárású adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárású viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - i. a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabban lesz a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - ii. a látótávolság legalább 1 500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; és
 3. nyílt tengeri repülési cél esetén meg van határozva egy elhatározási pont (PNR).

NCO.OP.145 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

- a) A légi jármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha utasok tartózkodnak a fedélzeten.
- b) Minden egyéb tüzelőanyag esetében tilos tüzelőanyag-feltöltést végezni az utasok be- és kiszállítása közben, vagy ha utasok tartózkodnak a légi jármű fedélzetén, kivéve, ha a műveletet a parancsnok vagy a személyzet más olyan, megfelelően képzett tagja felügyeli, aki képes a légi jármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdni és irányítani.

NCO.OP.150 Utasok szállítása

A ballonrepülés esetének kivételével a parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a gurulás, a felszállás és a leszállás előtt és ezek során, valamint minden olyan esetben, amikor a repülés biztonsága érdekében szükségesnek ítéli, a fedélzeten tartózkodó minden utasnak ülésben kell ülnie vagy fekhelyen kell feküdnie, és biztonsági övének vagy rögzítőhengerének megfelelően becsatolva kell lennie.

NCO.OP.155 Dohányzás a repülőgépek és a helikopterek fedélzetén

A parancsnok nem engedélyezheti a dohányzást a fedélzeten az alábbi esetekben:

- a) ha a repülés biztonsága érdekében úgy ítéli szükségesnek; és
- b) amikor a légi járművön tüzelőanyag-feltöltés folyik.

NCO.OP.156 Dohányzás a fedélzeten – vitorlázó repülőgépek és ballonokon

A vitorlázó repülőgépek fedélzetén és a ballonokon tilos a dohányzás.

NCO.OP.160 Időjárási viszonyok

- a) A parancsnok csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején eléri vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.
- b) A légi jármű parancsnoka csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a műszerrepülési szabályok (IFR) szerinti repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kiterő repülőtéren a becsült érkezési időben eléri vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.
- c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az a) és a b) pontban meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

NCO.OP.165 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – földi eljárások

A parancsnok csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát, kivéve a légi jármű repülési kézikönyvében megengedett eseteket.

NCO.OP.170 Jég és egyéb szennyeződés jelenléte – repülési eljárások

- a) A parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva az ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2.a.5. pontjában foglaltak szerint.
- b) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű jegesedésbe kerül, a parancsnoknak a repülési szint vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légiforgalmi irányításnak.

NCO.OP.175 Felszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A felszállás megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- a) a rendelkezésére álló információk szerint a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás, valamint a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást;
- b) teljesülnek a vonatkozó repülőtér-használati minimumok.

NCO.OP.176 Felszállási feltételek – ballonok

A felszállás megkezdése előtt a ballon parancsnokpilótájának meg kell bizonyosodnia arról, hogy rendelkezésére álló információk szerint a repülőtéren vagy a műveleti területen uralkodó időjárás nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást.

NCO.OP.180 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben

- a) Utasok vagy teheráru szállítása esetén a légijármű-parancsnok nem szimulálhat:

1. a rendkívüli vagy vészhelyzeti eljárások alkalmazását szükségessé tevő helyzetet; vagy

2. műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést.

b) Az a) bekezdés rendelkezéseinek ellenére a jóváhagyott oktató szervezet által végzett gyakorlórepülés során ilyen helyzetek szimulálása megengedhető, ha a fedélzeten pilótanövendékek tartózkodnak.

NCO.OP.185 Repülés közbeni tüzelőanyag-gazdálkodás

A parancsnoknak rendszeres időközönként ellenőriznie kell, hogy a megmaradt felhasználható tüzelőanyag vagy – ballonok esetében – ballaszt mennyisége nem kevesebb, mint az egy alkalmas időjárású repülőtérről vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges mennyiség és az NCO.OP.125, az NCO.OP.126 és az NCO.OP.127 pont rendelkezéseinek megfelelően tervezett tartalék tüzelőanyag mennyisége együttesen.

NCO.OP.190 Kiegészítő oxigénberendezés használata

A parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy a hajózószemélyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a barometrikus kabinmagasság 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 lábat, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 lábat.

NCO.OP.195 Földközelség észlelése

Amennyiben a parancsnok túlzott földközelséget észlel vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a parancsnoknak azonnal korrekciós intézkedéseket kell tennie a biztonságos repülési körülmények helyreállítására.

NCO.OP.200 Levegőben történő összeütközést elhárító rendszer (ACAS II)

ACAS II használata esetén a vonatkozó eljárásoknak és programoknak összhangban kell lenniük az 1332/2011/EU rendelettel.

NCO.OP.205 Megközelítési és leszállási feltételek – repülőgépek és helikopterek

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a parancsnoknak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésére álló információk alapján a repülőtéren vagy leszállóhelyen uralkodó időjárás és a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota – az üzemeltetési kézikönyvben található teljesítményadatok figyelembevételével – nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy megszakított megközelítés végrehajtását.

NCO.OP.210 A megközelítés megkezdése és folytatása – repülőgépek és helikopterek

a) A parancsnok a műszeres megközelítést a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) közölt értékétől függetlenül megkezdheti.

b) Amennyiben a jelentett futópálya menti látótávolság/látótávolság kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:

1. a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb magasság alatt; vagy

2. a megközelítés végső szakaszával, amennyiben a (tengerszint feletti vagy felszín feletti) elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy legkisebb (tengerszint feletti vagy felszín feletti) süllyedési magasság (MDA vagy MDH) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb.

c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, a látótávolság jelentett értékének átszámításával számolható ki.

d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1 000 láb elhagyása után a futópálya menti látótávolság/látótávolság (RVR/VIS) jelentett értéke a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasság (DA vagy HA) vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasság (MDA vagy MDH) folytatható.

e) Az elhatározási magasság vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasság alatt a megközelítés akkor folytatható és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópálynak megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon vagy a legkisebb tengerszint/felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.

f) Mindig a földterési zónában fennálló futópálya menti látótávolság az irányadó.

NCO.OP.215 Repülési korlátozások – hólégballonok

A hólégballon éjszaka is felszállhat abban az esetben, ha elegendő tüzelőanyagot visz magával ahhoz, hogy a leszállást nappal tudja végrehajtani.

C. ALRÉS Z

A LÉGI JÁRMŰ TELJESÍTMÉNYE ÉS A MŰVELETI KORLÁTOZÁSOK**NCO.POL.100 Műveleti korlátozások – valamennyi légi jármű**

- a) A légi jármű terhelésének, tömegének és – a ballonok kivételével – tömegközéppontjának a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű repülési kézikönyvében utasításában vagy azzal egyenértékű más dokumentumban meghatározott korlátozásoknak.
- b) A légi járműben el kell helyezni az ilyen műveleti korlátozásokat tartalmazó minden olyan feliratot, listát, műszerjelölést, illetve ezek kombinációit, amelynek látható módon történő elhelyezését a légiüzemeltetési utasítás előírja.

NCO.POL.105 Tömegmérés

- a) Az üzemen tartónak gondoskodnia kell arról, hogy az első szolgálatba állítást megelőzően a tényleges tömegméréssel megállapítsák – a ballonok kivételével – minden légi jármű tömegét és tömegközéppontját. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások összesített hatását a tömegre és tömegközéppontra. Az ilyen módon megszerzett adatokat a parancsnok rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben nem ismert a módosítások hatása a tömegre és a tömegközéppontra, a légi járműveket újra kell mérni.
- b) A tömegmérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

NCO.POL.110 Teljesítmény – általános rész

A parancsnok csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak teljesítménye megfelel a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, repülőterekre vagy leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.

D. ALRÉS Z

MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK**1. SZAKASZ****Repülőgépek****NCO.IDE.A.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
1. azokat a hajózó személyzet a repülési útvonal meghatározására használja;
 2. azokat az NCO.IDE.A.190 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;
 3. azokat az NCO.IDE.A.195 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy
 4. be vannak építve a repülőgépbe;
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. tartalék biztosítékok;
 2. független hordozható világítóberendezés;
 3. pontos időmérő;
 4. elsősegélycsomag;
 5. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés;
 6. tengeri horgonyok és nyűgözéshez szükséges felszerelés; és
 7. gyermek biztonsági övek;
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi előírások vonatkoznak:
1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a hajózási személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében, illetve az NCO.IDE.A.190 és az NCO.IDE.A.195 pontban foglalt előírásoknak történő megfelelésre; és

2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát, még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem;
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen működtethetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a szolgálati helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül;
- e) Valamennyi előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCO.IDE.A.105 A minimális felszerelésjegyzék

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- a) a repülőgépet a MEL szerint tartják üzemben, ha van ilyen;
- b) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.A.110 Tartalék túláramvédelmi eszközök

A repülőgépeket el kell látni teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék biztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

NCO.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;
- b) navigációs/helyzetjelző fények;
- c) leszálló fényoszlop;
- d) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos üzemben tartásához szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- e) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és
- g) amennyiben a repülőgép hidrolánként repül, a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCO.IDE.A.120 Nappali, VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

- a) A nappal, VFR szerint műveletet végző repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
1. mágneses irány;
 2. az idő órában, percben, másodpercben;
 3. barometrikus magasság;
 4. műszer szerinti sebesség; és
 5. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki.
- b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka műveletet végző repülőgépeket, valamint az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:

1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

- i. elfordulás és csúszás;
 - ii. térbeli helyzet;
 - iii. függőleges sebesség;
 - iv. stabilizált irányszög.
- és

2. a pörgettyús műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

c) Az olyan körülmények között műveletet végző repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

NCO.IDE.A.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

1. mágneses irány;
2. az idő órában, percben, másodpercben;
3. barometrikus magasság;
4. műszer szerinti sebesség;
5. függőleges sebesség;
6. elfordulás és csúszás;
7. térbeli helyzet;
8. stabilizált irányszög;
9. külső hőmérséklet; és
10. Mach-szám, amennyiben a sebességkorlátokat Mach-számban fejezik ki;

b) a pörgettyús műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz; és

c) az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz.

NCO.IDE.A.130 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

A 9-et meghaladó maximális ülészám-konfigurációjú gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelségjelző rendszerrel:

- a) egy megfelelő szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki; illetve
- b) egy megfelelő szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét megelőzően adták ki.

NCO.IDE.A.135 A hajózszemélyzet fedélzeti telefonrendszere

A többfős hajózszeméllyel műveletet végző repülőgépeket el kell látni a hajózszemélyzet közötti kapcsolat fenntartására szolgáló fedélzeti telefonrendszerrel, beleértve a hajózszemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCO.IDE.A. 140 Ülések, ülések biztonsági övei, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:

1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
3. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; és
4. egyponos kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő rendszerrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél.

NCO.IDE.A.145 Elsősegélycsomag

a) A repülőgépeket el kell látni elsősegélycsomaggal.

b) Az elsősegélycsomag:

1. legyen azonnal; és
2. legyen naprakészen tartva.

NCO.IDE.A.150 Kiegészítő oxigénberendezés – túlnyomásos repülőgépek

a) A túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

b) A túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a személyzet összes tagja számára, valamint:
 - i. az összes utas számára annyi időre, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget.
 - ii. legalább az utasok 30 %-a számára annyi időre, amíg a kabinnyomás csökkenése estén – figyelembe véve a repülés körülményeit – az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van; és
 - iii. legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladón 10 000 láb és 14 000 láb között van;

és

2. az utastérben helyet foglaló minden személy számára legalább 10 percen keresztül, amennyiben a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.

c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett műveletet végző túlnyomásos repülőgépeket mindezekon felül fel kell szerelni olyan eszközzel, amely figyelmezteti a hajózó személyzetet a kabinnyomás esetleges csökkenésére.

NCO.IDE.A.155 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos repülőgépek

- a) A nem túlnyomásos repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- b) A nem túlnyomásos repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
1. a személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van;
 2. a hajózószemélyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

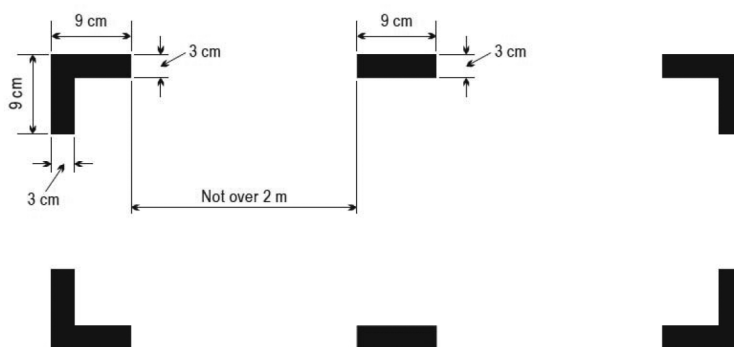
NCO.IDE.A.160 Kézi tűzoltó készülékek

- a) A repülőgépeket – a motoros vitorlázók és az ELA1 repülőgépek kivételével – el kell látni legalább egy-egy tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:
1. a pilótafülkében; és
 2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.
- b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag típusának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűztípusnak, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisan kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCO.IDE.A.165 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető területeket, azokat az 1. ábra szerinti módon kell jelölni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése**NCO.IDE.A.170 Vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT)**

- a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:
1. tetszőleges típusú vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát;
 2. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-je után kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát; vagy
 3. a hat vagy annál kevesebb maximális ülészám-konfigurációjú repülőgépek esetében túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)), vagy a személyzet valamely tagjánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB).
- b) Bármilyen típusú vészhelyzeti helyzetjeladónak és személyi helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCO.IDE.A.175 Víz feletti repülés

a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni mentőmellényekkel a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről azonnal elérhető helyen kell tárolni, vagy azokat a használónak viselnie kell:

1. egy hajtóműves szárazföldi repülőgépek az alábbi esetekben:

i. ha a repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy

ii. a repülőgép a fel- vagy a leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzi, ahol a parancsnok véleménye szerint a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy fennáll a kényszer-vízreszállás esélye;

2. víz felett műveletet végző hidroplánok; és

3. ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülés távolságát vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell tekintetbe venni).

b) A víz felett műveletet végző hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

1. egy horgony;

2. egy úszóhorgony, ha ez szükséges a manőverezéshez; és

3. megfelelő esetben a tengeren történő összeütközések megakadályozásáról szóló nemzetközi jogszabályokban előírt hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

c) Ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:

1. vészjelek adására alkalmas berendezés;

2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok; és

3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

NCO.IDE.A.180 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, beleértve az átrepült területnek megfelelő létfenntartó eszközöket is.

NCO.IDE.A.190 Rádiókommunikációs berendezések

a) Amikor a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.

b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor alkalmasnak kell lennie a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián való a kapcsolattartásra.

c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.

NCO.IDE.A.195 Navigációs berendezések

- a) Az olyan útvonalon végzett repülésnél, amelyen a navigáció nem valósítható meg a vizuális tájékozódási pontok alapján történő tájékozódással, a repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
 2. vonatkozó légtérelőírások.
- b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- c) Azokat a repülőgépeket, amelyek terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtérré, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtérré.

NCO.IDE.A.200 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépeket el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérelőíró radaros (SSR) válaszjeladóval.

2. SZAKASZ**Helikopterek****NCO.IDE.H.100 Műszerek és berendezések – általános előírások**

- a) Az ezen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
1. azokat a hajózőszemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;
 2. azokat az NCO.IDE.H.190 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;
 3. azokat az NCO.IDE.H.195 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy
 4. be vannak építve a helikopterbe.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:
1. független hordozható világítóberendezés
 2. pontos időmérő eszköz
 3. elsősegélycsomag
 4. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés
 5. horgony és a horgonyzáshoz szükséges egyéb berendezések, és
 6. gyermek biztonsági övek.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a repülés során a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a hajózőszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében, illetve a NCO.IDE.H.190 és a NCO.IDE.H.195 pontban foglalt előírásoknak történő megfelelésre; és
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.

- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.H.105 A minimális felszereléslista

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- a) a helikoptert a minimális felszereléslista (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- b) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- a) összeütközés-védelmi fényrendszer;
- b) navigációs, illetve helyzetjelző fények;
- c) leszálló fényszóró;
- d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- e) a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy független hordozható világítóberendezés; és
- g) kétéltű helikopter esetében a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi rendeletekben előírt fények.

NCO.IDE.H.120 VFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések

- a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
 - 1. mágneses irányszög;
 - 2. az idő órában, percben és másodpercben;
 - 3. barometrikus magasság;
 - 4. műszer szerinti sebesség; és
 - 5. csúszás.
- b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka vagy 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:
 - 1. az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - i. térbeli helyzet;
 - ii. függőleges sebesség; és
 - iii. stabilizált irányszög; és
 - 2. a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz.

- c) Az 1 500 m-nél kisebb látótávolság mellett vagy olyan körülmények között üzemben tartott helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) és a b) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az a) bekezdés 4. pontjában előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

NCO.IDE.H.125 IFR szerinti repülés – repülési és navigációs műszerek és kapcsolódó berendezések

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
1. mágneses irányszög;
 2. az idő órában, percben és másodpercben;
 3. barometrikus magasság;
 4. műszer szerinti sebesség;
 5. függőleges sebesség;
 6. csúszás;
 7. térbeli helyzet;
 8. stabilizált irányszög; és
 9. külső hőmérséklet;
- b) a pörgettyűs műszerek nem megfelelő energiaellátását jelző eszköz;
- c) az a) bekezdés 3. pontjában előírt sebességjelző rendszerek nedvességkondenzáció vagy jegesedés miatti rendellenes működését megakadályozó eszköz; és
- d) a térbeli helyzet mérésére és megjelenítésére alkalmas, tartalék műszerként használt további eszköz.

NCO.IDE.H.126 Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, műszerrepülési szabályok (IFR) szerint üzemben tartott helikoptereket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCO.IDE.H.135 A hajózőszemélyzet belső telefonrendszere

A többfős hajózőszemélyzettel üzemben tartott helikoptereket el kell látni a hajózőszemélyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózőszemélyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCO.IDE.H.140 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

- a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:
1. ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 2. biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
 3. azokon a helikoptereken, amelyek első ízben 2012. december 31-ét követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas részére;
 4. gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére; és

5. a hajózószemélyzet minden tagjának ülésén a felsőtestet rögzítő, hirtelen lassulás esetén az ülésben helyet foglaló személy felsőtestét automatikusan visszatartani képes szerkezettel kiegészített rendszert tartalmazó biztonsági öv.

b) A felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági övnek egyponthoz kioldóval kell rendelkeznie.

NCO.IDE.H.145 Elsősegélycsomag

a) A helikoptereket el kell látni elsősegélycsomaggal.

b) Az elsősegélycsomag:

1. legyen azonnal hozzáférhető; és
2. legyen naprakészen tartva.

NCO.IDE.H.155 Kiegészítő oxigénberendezés – nem túlnyomásos helikopterek

a) A nem túlnyomásos helikoptereket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a b) bekezdés értelmében oxigénellátásra van szükség, el kell látni az előírt oxigénmennyiség tárolására és adagolására alkalmas oxigéntároló és -adagoló berendezéssel.

b) A nem túlnyomásos helikoptereken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

1. a hajózó személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van; és
2. a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

NCO.IDE.H.160 Kézi tűzoltó készülékek

a) A helikoptereket – az ELA2 helikopterek kivételével – el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:

1. a pilótafülkében; és
2. minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.

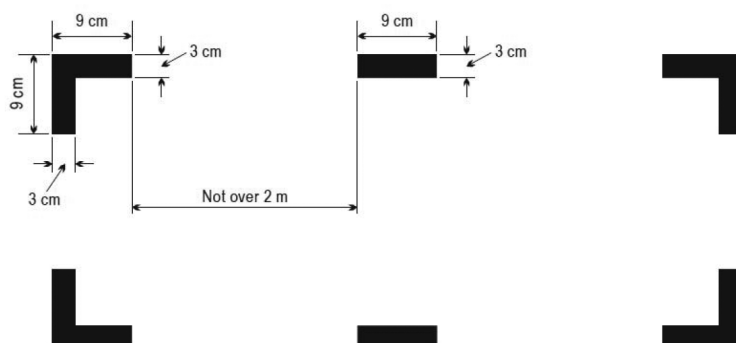
b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagteremben legnagyobb valószínűséggel előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCO.IDE.H.165 A betörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető részeket, az 1. ábra szerinti jelölést kell alkalmazni.

1. ábra

A betörési pontok jelölése



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

- a) A hatot meghaladó maximális ülészám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni az alábbi eszközökkel:
1. automatikus vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT); és
 2. túlélői vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT(S)) a mentőtutajon vagy mentőmellényen elhelyezve, ha a helikopter a rendes utazósebességgel végzett 3 percnyi repülésnél nagyobb távolságra eltávolodik a szárazföldtől.
- b) A hat vagy annál kevesebb maximális ülészám-konfigurációjú helikoptereket el kell látni túlélői vészhelyzeti helyzetjeladóval (ELT(S)) vagy a légi jármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadóval (PLB).
- c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helyzetmeghatározó rádióadónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCO.IDE.H.175 Víz feletti repülés

- a) A helikoptereket az alábbi esetekben el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve:
1. a szárazföldtől az autorotációsnál nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén nem képes a vízszintes repülés folytatására; vagy
 2. a szárazföldtől normál utazósebességen 10 percnyi repült időnek megfelelőnél nagyobb távolságban víz felett végzett repülések során, amikor a helikopter kritikus hajtómű-meghibásodás esetén képes a vízszintes repülés folytatására; vagy
 3. amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal víz felett vezet.
- b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, felszínen tartó eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő elektromos világítóeszközzel.
- c) Ha a helikopter víz felett, a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a normál utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légi jármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellátssa-e a helikoptert az alábbiakkal:
1. vészjelek adására alkalmas berendezés;
 2. a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok; és
 3. a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.
- d) A parancsnoknak meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit egy esetleges kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy az a) bekezdésben előírt mentőmellényt a fedélzeten tartózkodó összes személynek viselnie kell-e.

NCO.IDE.H.180 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett üzemben tartott helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, beleértve az átrepült területnek megfelelő létfenntartó eszközöket is.

NCO.IDE.H.185 Valamennyi víz felett repülő helikopter – vízre szállás

A víz felett, kedvezőtlen környezetben repülő, a szárazföldtől 50 tengeri mérföldnél messzebb eltávolodó helikoptereknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

- a) vízre történő leszállásra alkalmasnak kell lenniük a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően;
- b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízben végzett kényszerleszállásra a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően; vagy
- c) el kell látni őket a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat biztosító felszereléssel.

NCO.IDE.H.190 Rádiókommunikációs berendezések

- a) Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor alkalmasnak kell lennie a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián való a kapcsolattartásra.
- c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék használata követelmény, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy egyik készülék meghibásodása se vezessen a többi készülék meghibásodásához.
- d) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer használata követelmény, a helikoptert az NCO.IDE.H.135 pontban a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt szolgálati helyén a kormányszerven elhelyezett rádióadóval.

NCO.IDE.H.195 Navigációs berendezések

- a) Olyan útvonalon végzett repülésnél, amelyen a navigáció nem valósítható meg a vizuális tájékozódási pontok alapján történő tájékozódással, a helikoptert el kell látni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
 - 1. a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és
 - 2. vonatkozó légtérelőírások.
- b) A helikoptert olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az a) bekezdésben foglaltak szerinti végrehajtását, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárési viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, el kell látni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtéren, amelyen a helikopter a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárési viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kiterő repülőtéren.

NCO.IDE.H.200 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

3. SZAKASZ

Vitorlázó repülőgépek

NCO.IDE.S.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

- a) Az ezen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
 - 1. azokat a hajózőszemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;
 - 2. azokat az NCO.IDE.S.145 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják;
 - 3. azokat az NCO.IDE.S.150 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy
 - 4. be vannak építve a vitorlázó repülőgépbe.
- b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható világítóberendezés;
 2. pontos időmérő eszköz;
 3. túlélő-felszerelés és jelzőberendezés.
- c) Az ezen alrészben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet nem ír elő egyetlen más melléklet sem, de a repülés során a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a hajózárszemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében foglalt előírásoknak történő megfelelésre; és
 2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.S.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a vitorlázó repülőgépnél a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- a) a vitorlázó repülőgépet a minimális felszereléslista (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- b) a vitorlázó repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.S.115 VFR szerinti repülés – repülőgép-vezetési és navigációs műszerek

a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal műveletet végző vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. segédmotoros vitorlázó repülőgép esetén: mágneses irányszög;
2. az idő órában, percben és másodpercben;
3. barometrikus magasság; és
4. műszer szerinti sebesség.

b) Az olyan körülmények között repülő vitorlázó repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési útvonalat nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az a) bekezdésben felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

1. függőleges sebesség;
2. térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás; és
3. mágneses irányszög.

NCO.IDE.S.120 Felhőrepülés – repülőgép-vezetési és navigációs műszerek

A felhőrepülést végző vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

- a) mágneses irányszög;
- b) az idő órában, percben és másodpercben;
- c) barometrikus magasság;
- d) műszer szerinti sebesség;

- e) függőleges sebesség; és
- f) térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás.

NCO.IDE.S.125 Ülések és hevederek

a) A vitorlázó repülőgépeket el kell látni a következőkkel:

1. ülés a fedélzeten tartózkodó minden személy számára; és
2. minden ülésnél a felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági öv a vitorlázó repülőgép légiüzemeltetési utasításának megfelelően.

b) A felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági övnek egyponos kioldóval kell rendelkeznie.

NCO.IDE.S.130 Kiegészítő oxigén

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiak követelményeinek megfelelő mennyiségű oxigén tárolására és elosztására alkalmas szerkezettel:

- a) a személyzet tagjai számára annyi ideig, ameddig a barometrikus nyomás 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 13 000 láb között van; és
- b) a személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi ideig, amíg a barometrikus nyomás 13 000 láb fölött van.

NCO.IDE.S.135 Víz feletti repülés

A víz felett repülő vitorlázó repülőgép parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a vitorlázó repülőgépet az alábbiakkal:

- a) mentőmellény, illetve azzal egyenértékű, lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve;
- b) vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy a légi jármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián; és
- c) repülés közben használva vészjelek adására alkalmas berendezés az alábbi esetekben:
 1. ha a vitorlázó repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől; vagy
 2. ha a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet víz felett, hogy a körülmények összejárásása esetén fennáll a kényszer-vízreszállás veszélye.

NCO.IDE.S.140 Túlélő-felszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző vitorlázó repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és az átrepült területnek megfelelő túlélő-felszereléssel.

NCO.IDE.S.145 Rádiókommunikációs berendezések

- a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciakon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor alkalmasnak kell lennie a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián való a kapcsolattartásra.

NCO.IDE.S.150 Navigációs berendezések

A vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

- a) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen; és

b) vonatkozó légtérelőírások.

NCO.IDE.S.155 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelellenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.

4. SZAKASZ

Ballonok

NCO.IDE.B.100 Műszerek és berendezések – általános előírások

a) Az ezen alrészben előírt műszereket és berendezéseket a vonatkozó légialkalmassági előírások szerint kell jóváhagyni, amennyiben:

1. azokat a hajózószemélyzet a repülési útvonal meghatározására használja;
2. azokat az NCO.IDE.B.145 pont rendelkezéseinek való megfeleléshez használják; vagy
3. be vannak építve a ballonba.

b) Az ezen alrészben előírt alábbi eszközök nem jóváhagyás-kötelesek:

1. független hordozható fényforrások;
2. pontos időmérő eszköz;
3. elsősegélycsomag;
4. túlélőfelszerelés és jelzőberendezés;

c) Az ezen alrészben nem előírt műszerekre és berendezésekre, valamint minden más olyan berendezésre, amelyet nem ír elő egyetlen más melléklet sem, de a repülés során a fedélzeten van, az alábbi követelmények vonatkoznak:

1. az ezen műszerek vagy berendezések által megjelenített információkat a hajózószemélyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében foglalt előírásoknak történő megfelelésre; és
2. a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a ballon légialkalmasságát még üzemszünetek vagy rendellenes működés esetén sem.

d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen működtethetőnek, illetve azonnal elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó tartózkodik.

e) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek azonnali használatra könnyen elérhetőnek kell lennie.

NCO.IDE.B.105 Minimális felszereléslista

A repülés nem kezdhető meg, ha a ballonnak a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- a) a ballont a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- b) a ballon rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági követelmények alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.B.110 Üzemi fények

Az éjjel műveletet végző ballonokat fel kell szerelni az alábbiakkal:

- a) helyzetjelző fények;

- b) a ballon biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- c) független hordozható fényforrás; és
- d) a hőléghajókat ezenfelül az alábbiakkal:
 - 1. leszállófény;
 - 2. összeütközés-védelmi fény.

NCO.IDE.B.115 VFR szerinti repülés – Repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések

A nappal, VFR szerint műveletet végző ballonokat az alábbiakkal kell felszerelni:

- a) a sodródás irányának kijelzésére szolgáló eszköz;
- b) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
 - 1. az idő órában, percben és másodpercben;
 - 2. függőleges sebesség, ha a repülési kézikönyv (AFM) előírja;
 - 3. barometrikus magasság, ha a repülési kézikönyv (AFM) előírja, a légtérkövetelményeknek szükségessé teszik vagy ha a térbeli helyzetet az oxigénhasználat érdekében szabályozni kell.

NCO.IDE.B.120 Elsősegélycsomag

- a) A ballonokat el kell látni elsősegélycsomaggal.
- b) Az elsősegélycsomag:
 - 1. legyen azonnal hozzáférhető; és
 - 2. legyen naprakészen tartva.

NCO.IDE.B.121 Kiegészítő oxigénberendezés

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő ballonokat el kell látni olyan, oxigén tárolására és adagolására alkalmas berendezéssel, amely elegendő belélegezhető oxigént szolgáltat:

- a) a személyzet tagjai számára a 10 000 láb és 13 000 láb közötti barometrikus magasságon történő repülés 30 perct meghaladó teljes időtartamára; és
- b) a személyzet valamennyi tagja és az utasok számára a 13 000 láb barometrikus magasságot meghaladó repülés teljes időtartamára.

NCO.IDE.B.125 Kézi tűzoltó készülékek

- a) A ballonokat el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel, amennyiben az alkalmazandó típusalkalmassági előírások szükségessé teszik.
- b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie a ballonban legvalószínűbben előforduló tűz jellegének, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét a ballonnal tartózkodó személyek számára.

NCO.IDE.B.130 Víz feletti repülés

A víz felett műveletet végző ballon parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján az alábbiakkal kell ellátni a ballont:

- a) mentőmellény a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, a lebegést biztosító eszköz a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy helyéről azonnal elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve;

- b) hatnál több személy szállítása esetén olyan vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián;
- c) hat vagy annál kevesebb személy szállítása esetén olyan vészhelyzeti helyzetjeladó (ELT) vagy a légi jármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helyzetmeghatározó rádióadó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián; és
- d) vészjelzések leadására alkalmas berendezés.

NCO.IDE.B.135 Túlélőfelszerelés

Az olyan területek felett műveletet végző ballonokat, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni az átrepült területnek megfelelő jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel.

NCO.IDE.B.140 Egyéb berendezések

- a) A ballonokat el kell látni a személyzet minden tagja számára védőkesztyűvel.
- b) A hőlég-, és kevert levegőjű ballonokat el kell látni:
 - 1. alternatív gyújtás forrással;
 - 2. a tüzelőanyag mennyiségének mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközzel;
 - 3. tűzvédő vagy tűzálló takaróval; és
 - 4. legalább 25 m hosszú ledobható kötéllel.
- c) A gázballonokat el kell látni késsel.

NCO.IDE.B.145 Rádiókommunikációs berendezések

- a) Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballont fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amelynek segítségével kétirányú kommunikációt lehet folytatni a légtérkövetelményeknek megfelelő légi navigációs állomásokkal vagy frekvenciákon.
- b) Ha a rádiókommunikációs berendezés használata az a) bekezdés szerint kötelező, akkor lehetővé kell tennie a kommunikációt a 121,5 MHz-es légiforgalmi vészfrekvencián.

NCO.IDE.B.150 Válaszjeladó

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballont el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos légtérrelenőrző radaros (SSR) válaszjeladóval.”
