

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 800/2013 AL COMISIEI

din 14 august 2013

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

- (4) Prezentul regulament modifică Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ⁽²⁾ pentru a include aspecte specifice legate de operațiunile necomerciale.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ⁽¹⁾, în special articolul 8 alineatul (5),

- (5) Pentru a se asigura o tranziție ușoară și un nivel înalt de siguranță a aviației civile în Uniunea Europeană, normele de aplicare trebuie să reflecte stadiul actual al tehnologiei, inclusiv cele mai bune practici, precum și progresul științific și tehnic în domeniul operațiunilor aeriene. Prin urmare, trebuie să se aibă în vedere cerințele tehnice și procedurile administrative convenite sub auspiciile Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”) și ale autorităților aeronautice comune europene până la 30 iunie 2009, precum și legislația existentă referitoare la specificitățile naționale.

întrucât:

- (1) Operatorii și personalul implicat în exploatarea anumitor aeronave trebuie să respecte cerințele esențiale relevante prevăzute în anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- (6) Este necesar să se acorde un timp suficient industriei aeronautice și administrațiilor statelor membre pentru a se adapta la noul cadru legislativ.

- (2) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 impune, cu excepția cazului în care se prevede altfel în normele de aplicare, că operatorii implicați în exploatarea în scopuri necomerciale a aeronavelor motorizate complexe trebuie să declare că dispun de capacitatea și de mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de exploatarea aeronavelor în cauză.

- (7) Agenția Europeană de Siguranță a Aviației a pregătit un proiect de norme de aplicare, pe care l-a prezentat Comisiei sub forma unui aviz în conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

- (3) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Comisia trebuie să adopte normele de aplicare necesare pentru a stabili condițiile de exploatare în siguranță a aeronavelor.

- (8) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 65 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008,

⁽¹⁾ JO L 79, 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 296, 25.10.2012, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1 alineatul (1), după „operațiunile de transport aerian comercial cu avioane și elicoptere” se inserează textul „și operațiunile necomerciale cu avioane, elicoptere, baloane și planoare”.
2. La articolul 1, alineatul (3) se renumerează ca alineatul (5) și se adaugă următoarele alineate noi (3) și (4):

„(3) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme detaliate privind operațiunile necomerciale, precum și condițiile și procedurile pentru declarațiile făcute de operatorii implicați în exploatarea necomercială a aeronavelor motorizate complexe și pentru supravegherea acestora.

(4) Alte operațiuni aeriene, inclusiv operațiuni în cadrul cărora o aeronavă este utilizată pentru a realiza sarcini sau servicii specializate se desfășoară în continuare în conformitate cu legislația națională aplicabilă, până la adoptarea și aplicarea normelor de aplicare aferente.”

3. La articolul 2:

(a) la primul paragraf se adaugă un nou punct 5:

„5. «navigația bazată pe performanțe (PBN)» înseamnă navigația RNAV bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatare pe o rută ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat.”;

(b) la al doilea paragraf, „V” se înlocuiește cu „VII”.

4. La articolul 5 alineatul (2), cuvântul „CAT” din prima teză se elimină.
5. La articolul 5 alineatul (2) litera (b), „avioane și elicoptere” se înlocuiește cu „avioane, elicoptere, baloane și planoare”.
6. La articolul 5 se adaugă următoarele trei alineate:

„(3) Operatorii de elicoptere și avioane motorizate complexe implicate în operațiuni necomerciale trebuie să declare că dispun de capacitatea și mijloacele necesare pentru a-și îndeplini responsabilitățile legate de exploatarea de aeronave și să exploateze aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa III și în anexa VI.

(4) Operatorii de alte elicoptere și avioane decât cele motorizate complexe, precum și de baloane și planoare implicate în operațiuni necomerciale trebuie să exploateze aeronavele în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.

(5) Prin derogare de la alineatele (1), (3) și (4), organizațiile de pregătire care își au locul principal de activitate într-un stat membru și sunt aprobate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 290/2012 al Comisiei (*) trebuie să exploateze, atunci când desfășoară operațiuni de pregătire în zbor spre, în interiorul sau în afara Uniunii:

(a) elicoptere și avioane motorizate complexe în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VI;

(b) alte elicoptere și avioane în afara celor motorizate complexe, precum și baloane și planoare în conformitate cu dispozițiile specificate în anexa VII.

(*) JO L 100, 5.4.2012, p. 1.”

7. La articolul 6, se adaugă un nou alineat (7):

„7. Prin derogare de la SPA.PBN.100 PBN din anexa V, operațiunile necomerciale cu alte avioane decât cele motorizate complexe într-un spațiu aerian desemnat, pe rute sau în conformitate cu proceduri în cazul cărora se stabilesc specificații pentru navigația bazată pe performanțe (PBN) trebuie să fie exploatare în continuare în condițiile prevăzute de legislația națională a statelor membre, până la adoptarea și aplicarea normelor de aplicare aferente.”

8. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) paragraful existent se numerează ca alineatul (1);

(b) la litera (a), textul „în cazul avioanelor” se înlocuiește cu „în cazul operațiunilor CAT cu avioane”;

(c) la litera (b), textul „în cazul elicopterelor” se înlocuiește cu „în cazul operațiunilor CAT cu elicoptere”;

(d) se adaugă un nou alineat (2):

„(2) Operațiunile necomerciale cu elicoptere și avioane motorizate complexe se desfășoară în continuare în conformitate cu legislația națională aplicabilă privind limitarea timpului de zbor, până la adoptarea și aplicarea normelor de aplicare aferente.”

9. La articolul 10 se inserează următorul alineat:
- „(3) Prin derogare de la alineatul (1) al doilea paragraf, statele membre pot decide să nu aplice:
- (a) dispozițiile anexei III în cazul operațiunilor necomerciale cu elicoptere și avioane motorizate complexe, până la 25 august 2016; și
- (b) dispozițiile anexelor V, VI și VII în cazul operațiunilor necomerciale cu avioane, elicoptere, planeare și baloane, până la 25 august 2016.”
10. În anexa I, titlul se înlocuiește cu „Definițiile termenilor utilizați în anexele II-VII”. Se inserează următoarele definiții noi, iar definițiile existente se renumerează în consecință:
- „11. «procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV)» înseamnă o apropiere instrumentală care utilizează ghidarea laterală și verticală, dar care nu îndeplinește cerințele stabilite pentru operațiunile de apropiere de precizie și de aterizare, cu o înălțime de decizie (DH) nu mai mică de 250 ft și o distanță vizuală în lungul pistei (RVR) nu mai mică de 600 m.”;
- „43. «aeronavă ELA1» se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:
- (a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 1 200 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;
- (b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 1 200 kg sau mai puțin;
- (c) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3 400 m³ pentru baloanele cu aer cald, 1 050 m³ pentru baloanele cu gaz, 300 m³ pentru baloanele cu gaz captive”;
- „44. «aeronavă ELA2» se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:
- (a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) de 2 000 kg sau mai puțin, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;
- (b) un planor sau un planor motorizat cu MTOM de 2 000 kg sau mai puțin;
- (c) un balon;
- (d) un giravion foarte ușor cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este acționat de motoare cu turbină și/sau rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;”
- „126. «aerodrom cu condiții meteorologice admisibile» înseamnă un aerodrom adecvat la care, pe durata de utilizare preconizată, rapoartele sau prognozele meteorologice sau orice combinație a acestora indică faptul că condițiile meteorologice vor corespunde minimelor de operare pentru aerodrom necesare sau vor fi superioare acestora, iar rapoartele privind starea suprafeței pistei indică faptul că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță.”
11. În anexa II, la ARO.GEN.200 litera (c), după „certIFICATE de” se inserează textul „sau fac declarații către”.
12. În anexa II, la ARO.GEN.220 litera (a), se introduc următoarele puncte noi, iar restul se renumerează în consecință:
- „5. proceselor de declarație și supravegherii continue a organizațiilor declarate;”;
- „8. supravegherii operațiunilor desfășurate de operatori necomerciali cu alte aeronave decât cele motorizate complexe;”.
13. În anexa II, la ARO.GEN.220 litera (b), se adaugă la sfârșit textul „și cu declarațiile pe care le-a primit”.
14. În anexa II, textul de la ARO.GEN.300 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Autoritatea competentă verifică:
1. conformitatea cu cerințele aplicabile organizațiilor înainte de a elibera un certificat sau o aprobare pentru o organizație, după caz;

2. respectarea în continuare a cerințelor aplicabile de către organizațiile pe care le-a certificat sau de la care a primit o declarație;
3. respectarea în continuare a cerințelor aplicabile de către operatorii necomerciali de alte aeronave decât cele motorizate complexe; și
4. implementarea măsurilor de siguranță adecvate dispuse de autoritatea competentă după cum se definește la ARO.GEN.135 literele (c) și (d).”
15. În anexa II, la ARO.GEN.305, literele (d) și (e) devin, respectiv, literele (e) și (f) și se inserează o nouă literă (d):
- „(d) Pentru organizațiile care își declară activitatea către autoritatea competentă, programul de supraveghere se elaborează ținând cont de natura specifică a organizației, de complexitatea activităților sale și de rezultatele activităților de supraveghere anterioare și are la bază evaluarea riscurilor asociate. El trebuie să cuprindă audituri și inspecții, inclusiv inspecții la platformă și inspecții inopinate, după caz.”
16. În anexa II, după ARO.GEN.330 se inserează un nou punct ARO.GEN.345:
- „ARO.GEN.345 Declarație – organizații**
- (a) La primirea unei declarații din partea unei organizații care desfășoară sau intenționează să desfășoare activități pentru care este necesară o declarație, autoritatea competentă trebuie să verifice dacă declarația conține toate informațiile obligatorii conform părții ORO și trebuie să confirme organizației că a primit declarația.
- (b) Dacă declarația nu conține informațiile necesare sau conține informații care demonstrează neconformitatea cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă trebuie să înștiințeze organizația în legătură cu neconformitatea respectivă și să solicite informații suplimentare. Dacă se consideră necesar, autoritatea competentă efectuează o inspecție a organizației. Dacă neconformitatea este confirmată, autoritatea competentă trebuie să acționeze în conformitate cu ARO.GEN.350.”
17. În anexa II, la ARO.GEN.350 literele (b) și (c), după „certificat” se inserează textul „ori cu conținutul unei declarații”.
18. În anexa II, la ARO.GEN.350 litera (e), după „certificate de” se inserează textul „sau care își declară activitatea către”.
19. În anexa II, textul de la ARO.OPS.200 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:
- „(b) Când constată că operatorul a demonstrat conformitatea cu cerințele aplicabile, autoritatea competentă eliberează sau modifică aprobarea. Aprobarea trebuie menționată în:
1. specificațiile de operare, astfel cum sunt stabilite în apendicele II, pentru operațiuni comerciale de transport aerian; sau
 2. lista aprobărilor specifice, stabilită în apendicele V, pentru operațiuni necomerciale.”
20. În anexa II se inserează un nou apendice V, intitulat „Lista aprobărilor specifice”, astfel cum figurează în anexa I la prezentul regulament.
21. În anexa III, la ORO.GEN.005, se adaugă la sfârșit textul „sau operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate complexe”.
22. În anexa III, la ORO.GEN.105, după „certificare” se inserează „sau declarare”.
23. În anexa III, la ORO.GEN.110 literele (a) și (c), după cuvintele „certificatul său” se inserează textul „sau declarația sa”.
24. În anexa III, la ORO.GEN.120 se adaugă noua literă (c):
- „(c) Un operator care trebuie să își declare activitatea notifică autorității competente lista mijloacelor alternative de conformare pe care le utilizează pentru obținerea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele de aplicare ale acestuia.”
25. În anexa III, la ORO.GEN.140 litera (a), după „certificării” se inserează „sau declarării”.

26. În anexa III, textul de la ORO.AOC.125 se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Titularul unui AOC poate desfășura operațiuni necomerciale cu o aeronavă folosită pentru operațiuni de transport aerian comercial care figurează pe lista din specificațiile de operare ale AOC-ului său, cu condiția ca operatorul:

1. să descrie aceste operațiuni în detaliu în manualul de operațiuni, inclusiv:

(i) identificarea cerințelor aplicabile;

(ii) identificarea clară a tuturor diferențelor dintre procedurile de operare utilizate la desfășurarea operațiunilor comerciale și necomerciale;

(iii) un mijloc de garantare a faptului că tot personalul implicat în operațiuni este pe deplin familiarizat cu procedurile asociate;

2. să înainteze autorității competente diferențele identificate între procedurile de operare menționate la litera (a) punctul 1 subpunctul (ii), în vederea aprobării prealabile.

(b) Titularul unui AOC care desfășoară operațiunile menționate la litera (a) nu este obligat să depună o declarație în conformitate cu prezenta parte.”

27. În anexa III, după ORO.AOC.150 se inserează următoarea subparte nouă:

„SUBPARTEA DEC

DECLARAȚIA

ORO.DEC.100 Declarația

Operatorul necomercial al unei aeronave motorizate complexe trebuie:

(a) să pună la dispoziția autorității competente toate informațiile relevante înainte de începerea operațiunilor, folosind formularul din appendicele I la prezenta anexă;

(b) să notifice autorității competente o listă a mijloacelor alternative de conformare utilizate;

(c) să mențină conformitatea cu cerințele aplicabile și cu informațiile prezentate în declarație;

(d) să notifice fără întârziere autorității competente orice modificări aduse declarației sale sau mijloacelor de conformare pe care le utilizează, prin depunerea unei declarații modificate folosind formularul din appendicele I la prezenta anexă; și

(e) să notifice autorității competente atunci când își încetează activitatea.”

28. În anexa III, textul de la ORO.MLR.100 litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Conținutul OM trebuie să reflecte cerințele stabilite în prezenta anexă, în anexa IV (partea CAT), în anexa V (partea SPA) și în anexa VI (partea NCC), după caz, și să nu contravină condițiilor cuprinse în specificațiile de operare anexate la certificatul de operator aerian (AOC) sau în declarație și în lista aferentă a aprobărilor specifice, după caz.”

29. În anexa III, ORO.MLR.101 se intitulează: „Manualul de operațiuni – structură pentru transportul aerian comercial”.

30. În anexa III, textul de la ORO.MLR.115 litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Următoarele documente trebuie păstrate timp de cel puțin cinci ani:

1. pentru operatorii CAT, evidențe privind activitățile menționate în ORO.GEN.200;

2. pentru operațiuni necomerciale cu aeronave motorizate complexe, o copie a declarației operatorului, detalii privind aprobările deținute și manualul de operațiuni.”

31. În anexa III, textul de la ORO.FC.005 se înlocuiește cu următorul text:

„Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator în ceea ce privește pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor și cuprinde:

(a) secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile atât operațiunilor necomerciale cu aeronave motorizate complexe, cât și operațiunilor comerciale de transport aerian;

- (b) secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile operațiunilor de transport aerian comercial.”
32. În anexa III, după ORO.FC.005 se inserează o nouă secțiune, intitulată „Secțiunea 1 – Cerințe comune”.
33. În anexa III, la ORO.FC.105 litera (a), textul „pilot comandant sau comandant” se înlocuiește cu textul „pilot comandant sau, pentru operațiunile de transport aerian comercial, comandant”.
34. În anexa III, la ORO.FC.145 litera (c), se adaugă la început textul „În cazul operațiunilor de transport aerian comercial,”.
35. În anexa III, după ORO.FC.145 se inserează o nouă secțiune, intitulată „Secțiunea 2 – Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial”.
36. În anexa III, textul de la ORO.CC.005 se înlocuiește cu următorul text:
- „Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de operator atunci când exploatează o aeronavă cu echipaj de cabină și cuprinde:
- (a) secțiunea 1, care specifică cerințele comune aplicabile tuturor operațiunilor; și
- (b) secțiunea 2, care specifică cerințele suplimentare aplicabile doar operațiunilor de transport aerian comercial.”
37. În anexa III, subpartea CC, secțiunea 1 se intitulează: „Cerințe comune”.
38. În anexa III, se adaugă un nou appendice, intitulat „Declarație”, astfel cum figurează în anexa II la prezentul regulament.
39. În anexa V, textul de la SPA.GEN.100 se înlocuiește cu următorul text:
- „(a) Autoritatea competentă pentru eliberarea unei aprobări specifice trebuie să fie:
1. pentru operatorii de transport aerian comercial, autoritatea statului membru în care operatorul își are locul principal de activitate;
 2. pentru operatorii necomerciali, autoritatea statului membru în care este stabilit sau își are reședința operatorul.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a) punctul 2, pentru operatorii necomerciali care folosesc aeronave înmatriculate într-o țară terță, cerințele aplicabile în temeiul prezentei anexe pentru aprobarea următoarelor operațiuni nu se aplică dacă aceste aprobări sunt emise de un stat de înmatriculare terț:
1. navigația bazată pe performanțe (PBN);
 2. specificații minime de performanță operațională (MNPS);
 3. spațiu aerian cu minimă redusă de separare verticală (RVSM).”
40. În anexa V, textul de la SPA.GEN.110 se înlocuiește cu următorul text:
- „Sfera activității pe care un operator a primit aprobare să o desfășoare trebuie documentată și specificată:
- (a) pentru operatorii titulari ai unui certificat de operator aerian (AOC), în specificațiile de operare anexate la AOC;
- (b) pentru toți ceilalți operatori, în lista de aprobări specifice.”
41. În anexa V, la SPA.DG.100, după „anexa VI (partea CAT)” se inserează textul „anexa VI (partea NCC) și anexa VII (partea NCO)”.
42. Se inserează noile anexe VI (partea NCC) și VII (partea NCO), astfel cum figurează în anexa III și, respectiv, în anexa IV la prezentul regulament.

*Articolul 2***Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică începând cu 25 august 2013.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 14 august 2013.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO

ANEXA I

„Apendicele V

Lista aprobărilor specifice*Operațiuni necomerciale**(sub rezerva condițiilor specificate în aprobare și cuprinse în manualul de operațiuni sau în manualul de exploatare al pilotului)*Autoritatea emitentă ⁽¹⁾:Lista aprobărilor specifice nr. ⁽²⁾:

Denumirea operatorului:

Data ⁽³⁾:

Semnătura:

Modelul aeronavei și numerele de înmatriculare ⁽⁴⁾:

Tipurile de operațiuni specializate (SPO), dacă este cazul:

 ⁽⁵⁾

Aprobări specifice ⁽⁶⁾ :	Specificație ⁽⁷⁾	Observații
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ A se introduce denumirea și datele de contact.) Specificați tipul de operațiune, de exemplu, agricultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană.

⁽²⁾ A se introduce numărul asociat.

⁽³⁾ Data eliberării aprobărilor specifice (zz-ll-aaaa) și semnătura reprezentantului autorității competente.

⁽⁴⁾ A se introduce denumirea stabilită de Echipa pentru siguranța aviației comerciale (CAST)/OACI pentru tipul, modelul și seria aeronavei sau seria master, dacă a fost desemnată o serie (de exemplu, Boeing-737-3K2 sau Boeing-777-232). Taxonomia CAST/OACI este disponibilă la adresa: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Numerele de înmatriculare trebuie enumerate fie în lista aprobărilor specifice, fie în manualul de operațiuni. În ultimul caz, lista aprobărilor specifice trebuie să menționeze pagina corespunzătoare din manualul de operațiuni.

⁽⁵⁾ Specificați tipul de operațiune, de exemplu, agricultură, construcții, fotografie, supraveghere, observare și patrulare, publicitate aeriană.

⁽⁶⁾ În această coloană, enumerați toate operațiunile aprobate, de exemplu, bunuri periculoase, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

⁽⁷⁾ În această coloană, enumerați criteriile cele mai permissive pentru fiecare aprobare, de exemplu, înălțimea de decizie și minimele RVR pentru CAT II.

ANEXA II

„Apendice

DECLARAȚIE
în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene
<p>Operatorul</p> <p>Denumire:</p> <p>Locul unde este stabilit sau își are reședința operatorul și locul de unde sunt coordonate operațiunile:</p> <p>Numele și datele de contact ale managerului responsabil:</p>
<p>Exploatarea aeronavei</p> <p>Data de începere a operațiunii/data intrării în vigoare a schimbării:</p> <p>Tipul (tipurile) de operațiuni:</p> <p><input type="checkbox"/> Partea NCC: (specificați dacă pasageri și/sau marfă)</p> <p>Tipul (tipurile) de aeronavă, numărul (numerele) de înmatriculare și baza principală:</p> <p>Detaliile aprobărilor deținute (atașați la declarație o listă a aprobărilor specifice, dacă este cazul)</p> <p>Lista mijloacelor alternative de conformare, cu trimitere la AMC-urile pe care le înlocuiesc (se atașează la declarație)</p>
<p>Declarații</p> <p><input type="checkbox"/> Documentația privind sistemul de management, inclusiv manualul de operațiuni, reflectă cerințele aplicabile prevăzute în partea ORO, partea NCC și partea SPA. Toate zborurile se vor desfășura în conformitate cu procedurile și instrucțiunile specificate în manualul de operațiuni.</p> <p><input type="checkbox"/> Toate aeronavele exploatare au un certificat de navigabilitate valabil și sunt în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei.</p> <p><input type="checkbox"/> Toți membrii echipajului de zbor și ai echipajului de cabină, după caz, sunt pregătiți în conformitate cu cerințele aplicabile.</p> <p><input type="checkbox"/> (Dacă este cazul) Operatorul a implementat și a demonstrat conformitatea cu un standard recunoscut oficial în domeniu. Referința standardului: Organismul de certificare: Data ultimului audit de conformitate:</p> <p><input type="checkbox"/> Orice schimbare în exploatare care afectează informațiile prezentate în această declarație va fi adusă la cunoștința autorității competente.</p> <p><input type="checkbox"/> Operatorul confirmă că informațiile prezentate în această declarație sunt corecte.</p>
<p>Data, numele și semnătura managerului responsabil”</p>

ANEXA III

„ANEXA VI

OPERAȚIUNI AERIENE NECOMERCIALE EFECTUATE CU AERONAVE MOTORIZATE COMPLEXE**[PARTEA NCC]****SUBPARTEA A****CERINȚE GENERALE****NCC.GEN.100 Autoritatea competentă**

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are locul principal de activitate sau reședința.

NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului

- (a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale care sunt:
1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și
 2. precizate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni.
- (b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, membrul echipajului trebuie să rămână așezat la postul său și să nu efectueze nicio activitate în afara celor necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.
- (c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor își păstrează centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.
- (d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor trebuie să se afle la comenzile aeronavei în orice moment.
- (e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:
1. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, după cum se menționează la punctul 7.f din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, sau dacă se simte inapt din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol; sau
 2. atunci când se află sub influența unor substanțe psihoactive sau a alcoolului sau din alte motive menționate la punctul 7.g din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator trebuie:
1. să țină la zi evidențele proprii referitoare la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, menționate în anexa III (partea ORO) subpartea FTL la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; și
 2. să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele ftL aplicabile.
- (g) Membrul echipajului trebuie să raporteze pilotului comandant:
1. orice pană, defecțiune, funcționare necorespunzătoare sau defect care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și
 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operării.

NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

- (a) Pilotul comandant răspunde de:
1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;

3. asigurarea faptului că toate instrucțiunile, procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni și după cum se menționează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la punctul 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după cum urmează:
 - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
 - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
 - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;
 - (iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;
 - (v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător;
 - (vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;
 - (vii) fiecare membru al echipajului de zbor deține o licență valabilă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011; și
 - (viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluați corespunzător și îndeplinesc cerințele privind competența și experiența recentă;
5. neinițierea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;
6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;
7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz;
8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri; și
9. asigurarea faptului că înregistratoarele de zbor:
 - (i) nu sunt dezactivate sau închise pe timpul zborului; și
 - (ii) în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat:
 - (A) nu sunt șterse intenționat;
 - (B) sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și
 - (C) sunt reactivate numai cu acordul autorității responsabile cu ancheta.
- (b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.
- (c) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.
- (d) Fără a aduce atingere dispoziției de la litera (a) punctul 6, în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când există proceduri adecvate de reducere a riscurilor.

- (e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7.d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, acesta se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.
- (f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.
- (g) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCC.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

- (a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.
- (b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la punctul 1.a din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Limbă comună

Operatorul se asigură că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

NCC.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor

Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

- (a) este un pilot calificat corespunzător; sau
- (b) a fost desemnată de operator și:
 - 1. este calificată să ruleze avionul;
 - 2. este calificată să folosească radiotelefonia dacă sunt necesare radiocomunicațiile;
 - 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și
 - 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

NCO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

- (a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:
 - 1. AFM sau un document ori documente echivalente;
 - 2. certificatul de înmatriculare în original;
 - 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;

4. certificatul de zgomot;
 5. declarația prevăzută la punctul ORO.DEC.100 din anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012;
 6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
 7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
 8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
 9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
 10. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
 11. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
 12. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;
 13. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
 14. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;
 15. MEL sau CDL;
 16. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare AIS (servicii de informare aeronautică) corespunzătoare;
 17. informațiile meteorologice corespunzătoare;
 18. manifestul mărfurilor și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și
 19. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.
- (b) În cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) punctele 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

NCC.GEN.145 Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor

- (a) După un accident sau un incident care trebuie obligatoriu raportat, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale timp de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea responsabilă cu ancheta dă indicații contrare.
- (b) Operatorul desfășoară verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor (FDR), ale înregistrărilor de pe înregistratorul de voce din carlingă (CVR) și ale înregistrărilor transmisiilor prin legături de date (*data link*) pentru a asigura funcționarea neîntreruptă a acestor înregistratoare.
- (c) Operatorul păstrează înregistrările pe perioada de funcționare a FDR conform NCC.IDE.A.165 sau NCC.IDE.H.165, însă, în scopul testării și al întreținerii FDR, se poate șterge până la o oră din cel mai vechi material înregistrat la momentul testării.
- (d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor FDR neprelucrate în parametri exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator de date de zbor care a fost păstrată, dacă autoritatea competentă decide astfel.
- (f) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 996/2010:
 1. înregistrările CVR se utilizează în alte scopuri decât investigarea unui accident sau a unui incident care face obiectul raportării obligatorii, numai dacă toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat își dau acordul; și
 2. înregistrările FDR sau înregistrările transmisiilor prin *data link* se utilizează în alte scopuri decât investigarea unui accident sau a unui incident care face obiectul raportării obligatorii numai dacă aceste înregistrări sunt:
 - (i) folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere;

- (ii) făcute anonime; sau
- (iii) divulgate în condițiile unor proceduri de securitate.

NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

- (a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin *Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase* (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.
- (b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu excepția cazului în care:
 - 1. nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
 - 2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
- (c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.
- (d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să îi permită acestuia să își îndeplinească responsabilitățile, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.
- (e) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, operatorul raportează fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.
- (f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.
- (g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a mărfurilor sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAȚIONALE

NCC.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, operatorul consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație adecvat este mai lung de:

- (a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau
- (b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

NCC.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – generalități

- (a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul stabilește minimele de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime trebuie:
 - 1. să nu fie sunt mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului în care se obține o aprobare specifică din partea statului respectiv; și
 - 2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu subpartea E din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (b) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
 - 1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
 - 2. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
 - 3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;

4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
 5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
 6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;
 7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
 8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și
 9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (c) Minimele de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:
1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
 2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
 3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
 4. echipajul este calificat corespunzător.

NCC.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV, CAT I

- (a) Înălțimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere de non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;
 2. înălțimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă în cauză;
 3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
 4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
 5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.
- (b) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;
 2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
 3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1

Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

- (a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
- OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;
 - înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau
 - DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:
- vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;
 - vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau
 - distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1

MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorii de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat efectuate cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere

- (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), pilotul comandant acceptă o autorizare ATC de a se abate de la o procedură publicată numai:

1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare; sau
 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.
- (c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

NCC.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului

Operatorul elaborează proceduri operaționale ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCC.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

- (a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură distanța necesară pentru depășirea obstacolelor de la sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.
- (b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor trebuie să nu fie mai mici decât cele publicate de statul survolat.

NCC.OP.130 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:
1. în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):
 - (i) pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
 - (ii) pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;
 2. în cazul zborurilor în condiții IFR:
 - (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
 - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
1. condițiile meteorologice prognozate;
 2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
 3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
 4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.131 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – elicoptere

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:
1. în cazul zborurilor în condiții VFR, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; și

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

- (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinație, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau
 - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare și, de acolo:
 - (A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și
 - (B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
- 1. condițiile meteorologice prognozate;
 - 2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
 - 3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
 - 4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

- (a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și
- (b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

NCC.OP.140 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că:

- (a) înainte de decolare, pasagerii au fost informați cu privire la amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor:
 - 1. centurile de siguranță;
 - 2. ieșirile de urgență; și
 - 3. fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență; precum și, dacă este cazul:
 - 4. vestele de salvare;
 - 5. echipamentele de distribuire a oxigenului;
 - 6. plutele de salvare; și
 - 7. alte echipamente de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru uz individual;
- și
- (b) într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor.

NCC.OP.145 Pregătirea zborului

- (a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură prin orice mijloace rezonabile disponibile că echipamentele de la sol și/sau de pe apă, inclusiv mijloacele de comunicare și de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia se execută zborul.
- (b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:
1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și
 2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

NCC.OP.150 Aerodromuri de rezervă la decolare – avioane

- (a) Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile sau în cazul în care revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.
- (b) Aerodromul de rezervă la decolare trebuie să se afle la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:
1. pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de o oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și
 2. pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de două ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.
- (c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile trebuie să indice că, la momentul estimat al utilizării, condițiile vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.

NCC.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație – avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau
- (b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:
1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și
 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 - (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
 - (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

NCC.OP.152 Aerodromuri de rezervă la destinație – elicoptere

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:

1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
 2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau
- (b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:
1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;
 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 - (i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;
 - (ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; și
 3. se stabilește un punct de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) în cazul unei destinații pe mare.

NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

- (a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.
- (b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, trebuie să se ia măsurile necesare de precauție, iar la bordul aeronavei trebuie asigurat personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

NCC.OP.160 Folosirea căștii

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să poarte o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:
 1. la sol:
 - (i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și
 - (ii) când motoarele sunt pornite;
 2. în zbor:
 - (i) sub altitudinea de tranziție; sau
 - (ii) la 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și
 3. ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar.
- (b) În condițiile enumerate la litera (a), microfonul de cască sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.

NCC.OP.165 Transportul pasagerilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

- (a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni;
- (b) înaintea și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător; și
- (c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune, ocupate de un adult și un copil de vârstă mică asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

NCC.OP.170 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)

Pilotul comandant se asigură că:

- (a) înainte de rulajul la sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere; și
- (b) înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

NCC.OP.175 Fumatul la bord

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță;
- (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei;
- (c) atât timp cât aeronava se află la sol, cu excepția cazului în care operatorul a instituit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;
- (d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalete);
- (e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă mărfuri care nu sunt depozitate în recipiente rezistente la foc sau acoperite cu materiale textile rezistente la foc; și
- (f) în acele zone ale compartimentelor pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

NCC.OP.180 Condiții meteorologice

- (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.
- (c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

- (a) Operatorul instituie proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de dejivrare și antiijvraj la sol și inspecții conexe ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.
- (b) Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu procedurile menționate la litera (a) și în conformitate cu AFM.

NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

- (a) Operatorul instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivraj.
- (b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (c) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu condiții de jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

NCC.OP.195 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

- (a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și
- (b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

NCC.OP.200 Situații simulate în zbor

- (a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:
 - 1. situații care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau
 - 2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire autorizată, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

NCC.OP.205 Managementul combustibilului în zbor

- (a) Operatorul instituie o procedură prin care să se asigure că în timpul zborului se realizează verificări ale combustibilului și managementul combustibilului.
- (b) Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în zbor, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de NCC.OP.130 sau NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar

Pilotul comandant se asigură că atât el/ea, cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul instituie proceduri operaționale și programe de pregătire. Atunci când se folosește ACAS II, procedurile și pregătirea menționate trebuie să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, conform informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

- (a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.
- (b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:
 - 1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau
 - 2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.

- (c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.
- (d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.
- (e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.
- (f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinată.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA**NCC.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele**

- (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

NCC.POL.105 Masa și centrul, încărcarea

- (a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se efectuează de producătorul aeronavei sau de o organizație de întreținere aprobată.
- (c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, incluzând toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie folosite următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a aeronavei goale:
 1. 85 kg, inclusiv bagajele de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și
 2. 75 kg pentru membrii echipajului de cabină.
- (d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:
 1. cântărire efectivă;
 2. determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau
 3. calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia și adunarea acestei mase la o masă prestabilită a bagajelor de mână și îmbrăcămintei, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile în aeronavă este:
 - (i) mai mic de 10 pentru avioane; sau
 - (ii) mai mic de șase pentru elicoptere.
- (e) Atunci când se utilizează mase standard, trebuie utilizate următoarele valori ale masei:
 1. pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa oricărui copil de vârstă mică ținut în brațe de un adult pe un loc de pasager:

Tabelul 1

Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Locuri pentru pasageri	20 și peste		30 și peste
	Bărbați	Femei	Numai adulți
Adulți	88 kg	70 kg	84 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

Tabelul 2

Mase standard pentru pasageri – aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 19 sau mai puțin

Locuri pentru pasageri	1-5	6-9	10-19
Bărbați	104 kg	96 kg	92 kg
Femei	86 kg	78 kg	74 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

2. pentru bagaje:

- (i) pentru avioane, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în avion este de 20 sau mai mult, valorile standard ale masei pentru bagaje înregistrate care sunt indicate în tabelul 3;

Tabelul 3

Mase standard pentru bagaje – avioane cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Tip de zbor	Masă standard a bagajelor
Intern	11 kg
În interiorul regiunii europene	13 kg
Intercontinental	15 kg
Toate celelalte	13 kg

- (ii) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicopter este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagaje înregistrate de 13 kg.

(f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puțin, masa reală a bagajelor înregistrate se stabilește:

1. prin cântărire; sau

2. prin calcul, pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg.

(g) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.

(h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:

1. aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și a

2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrului aeronavei.

(i) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările de rezistență a podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare compartiment de marfă și limita maximă de locuri.

(j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.

NCC.POL.110 Datele și documentația referitoare la masă și centraj

- (a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrajul și să întocmească documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină următoarele informații:
1. înmatricularea și tipul aeronavei;
 2. numărul și data de identificare ale zborului, după caz;
 3. numele pilotului comandant;
 4. numele persoanei care a întocmit documentul;
 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
 6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
 7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;
 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
 11. valorile de limită ale masei și CG.
- (b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.
- (c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant își declară acceptul prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.
- (d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:
1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrajul este introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrajul;
 2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
 3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrajul.

NCC.POL.111 Datele și documentația referitoare la masă și centraj – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la NCC.POL.110 litera (a) punctul 5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrajul, dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

NCC.POL.115 Performanța – generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

NCC.POL.120 Limitări privind masa la decolare – avioane

Operatorul se asigură că:

- (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:
1. la decolare, după cum se prevede la NCC.POL.125;
 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la NCC.POL.130; și

3. la aterizare, după cum se prevede la NCC.POL.135;

ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de largarea combustibilului.

- (b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și
- (c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.

NCC.POL.125 Decolarea – avioane

- (a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:
 - 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă;
 - 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă;
 - 3. se utilizează o singură valoare a V_1 în cazul decolării întrerupte sau continuate, în cazul în care în AFM se specifică o V_1 ; și
 - 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții.
- (b) În cazul defectării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant se asigură că:
 - 1. pentru un avion în cazul căruia în AFM se specifică o V_1 , avionul are capacitatea de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă; și
 - 2. pentru un avion în cazul căruia în AFM se specifică o traiectorie reală de decolare, avionul are capacitatea de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Zborul pe rută – un motor inoperant – avioane

Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.

NCC.POL.135 Aterizarea – avioane

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză suficient de scăzută, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

SECȚIUNEA 1

Avioane

NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente – generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
 - 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
 - 2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.245;
 - 3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.A.250; sau
 - 4. instalate în avion.

- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. siguranțe de rezervă;
 2. lanterne autonome;
 3. un mijloc precis de indicare a timpului;
 4. suport pentru hărți;
 5. truse de prim ajutor;
 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 7. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
 8. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexe 1 la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL); sau
- (c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCC.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;

- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

- (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - 1. capul magnetic;
 - 2. timpul în ore, minute și secunde;
 - 3. altitudinea barometrică;
 - 4. viteza față de aer indicată;
 - 5. glisada; și
 - 6. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.
- (b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) deasupra apei fără a vedea țărmul, în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:
 - 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) virajul și glisada;
 - (ii) altitudinea;
 - (iii) viteza verticală; și
 - (iv) direcția stabilizată;
 - 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
 - 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.
- (c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
 - 1. altitudinea barometrică;
 - 2. viteza față de aer indicată;
 - 3. glisada sau virajul și glisada, după caz;
 - 4. altitudinea, dacă este cazul;
 - 5. viteza verticală, dacă este cazul;
 - 6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și
 - 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - 1. capul magnetic;
 - 2. timpul în ore, minute și secunde;
 - 3. altitudinea barometrică;
 - 4. viteza față de aer indicată;
 - 5. viteza verticală;

6. virajul și glisada;
 7. atitudinea;
 8. direcția stabilizată;
 9. temperatura aerului exterior; și
 10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare pentru al doilea pilot pentru:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. viteza verticală;
 4. virajul și glisada;
 5. atitudinea;
 6. direcția stabilizată; și
 7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;
- (d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;
- (g) un mijloc de rezervă independent de măsurare și afișare a altitudinii; și
- (h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.

NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Avioanele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modulele de menținere a altitudinii și a capului-compass.

NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 5 700 kg sau cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele necesare pentru:

- (a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau
- (b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

- (a) avioane presurizate;
- (b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg; și
- (c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.

NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

- (a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.
- (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.A.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din carlingă

- (a) Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:
 - 1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și
 - 2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:
 - (i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;
 - (ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și
 - (iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.
- (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.
- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
 - 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;
 - 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;
 - 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și
 - 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.
- (d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.
- (f) CVR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

NCC.IDE.A.165 Înregistratorul de date de zbor

- (a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR trebuie să înregistreze parametrii necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.
- (d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) FDR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

NCC.IDE.A.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

- (a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:
 - 1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;
 - 2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și
 - 3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.A.160.
- (d) Înregistratorul trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la NCC.IDE.A.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.A.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:

- (a) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau
- (b) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

NCC.IDE.A.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:
 - (i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului; și
 - (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; și
5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:

1. să aibă un singur punct de eliberare; și
2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

NCC.IDE.A.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Avioanele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1

Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor necesare
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 sau mai multe	6

(b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibile pentru folosire; și
2. menținute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.A.195 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

- (a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

- (b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și:

- (i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;

- (ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și

- (iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;

2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.

- (c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:

1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și

2. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.200 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

- (a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

- (b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și

2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Stingătoare de incendiu manuale

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:

1. în compartimentul echipajului de zbor; și

2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

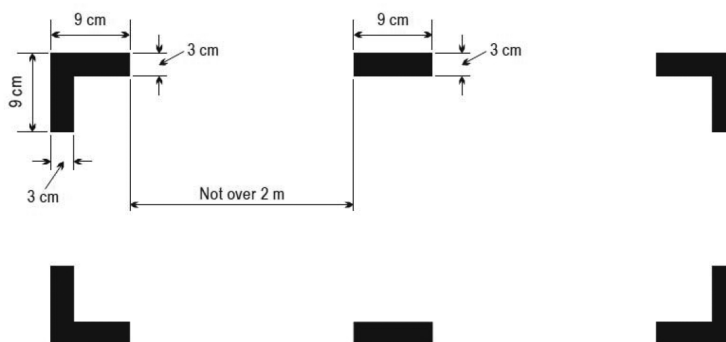
NCC.IDE.A.206 Topoare de siguranță și rânghi

- (a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rânghi în compartimentul echipajului de zbor.
- (b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rânghi suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.
- (c) Topoarele de siguranță și rânghiile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile acestora.

NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere**NCC.IDE.A.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)**

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:
1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;
 2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008.
- (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei

- (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):
1. avioanele terestre operate deasupra apei la o distanță de peste 50 MN de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență; și
 2. hidroavioanele operate deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.
- (c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:
1. o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și

2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.
- (d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:
1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor;
 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.A.230 Echipamente de supraviețuire

- (a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:
1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
 2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și
 3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.
- (b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:
1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:
 - (i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEL) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau
 - (ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau
 2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

NCC.IDE.A.240 Cască

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.
- (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

NCC.IDE.A.245 Echipament de radiocomunicații

- (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:
1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
 2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului;
 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și
 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

NCC.IDE.A.250 Echipamente de navigație

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

NCC.IDE.A.260 Managementul datelor electronice de navigație

(a) Operatorul utilizează numai produse de date electronice de navigație care susțin o aplicație de navigație conformă cu standardele de integritate adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(b) În cazul în care produsele de date electronice de navigație susțin o aplicație de navigație necesară pentru o operațiune în cazul căreia anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 prevede obligativitatea unei aprobări, operatorul trebuie să demonstreze autorității competente că procesul aplicat și produsele livrate îndeplinesc standardele de integritate adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

(c) Operatorul trebuie să monitorizeze permanent atât procesul, cât și produsele, fie direct, fie prin monitorizarea conformității furnizorilor terți.

(d) Operatorul trebuie să asigure introducerea la timp și distribuția datelor electronice de navigație curente și nealterate către toate avioanele care au nevoie de acestea.

SECȚIUNEA 2***Elicoptere*****NCC.IDE.H.100 Instrumente și echipamente – generalități**

(a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:

1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
2. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.245;
3. utilizate pentru a respecta NCC.IDE.H.250; sau
4. instalate în elicopter.

(b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;
2. un mijloc precis de indicare a timpului;
3. suport pentru hărți;
4. trusă de prim ajutor;

5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
 7. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) elicopterul se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL); sau
- (c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCC.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

- (a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 1. capul magnetic;
 2. timpul în ore, minute și secunde;
 3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată; și
 5. glisada.
- (b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea uscatul sau în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:
1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) atitudinea;
 - (ii) viteza verticală; și
 - (iii) direcția stabilizată;
 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.
- (c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. glisada;
 4. atitudinea, dacă este cazul;
 5. viteza verticală, dacă este cazul; și
 6. direcția stabilizată, dacă este cazul.

NCC.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR – instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
 2. timpul în ore, minute și secunde;
 3. altitudinea barometrică;
 4. viteza față de aer indicată;
 5. viteza verticală;
 6. glisada;
 7. atitudinea;
 8. direcția stabilizată; și
 9. temperatura aerului exterior;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. viteza verticală;
 4. glisada;

- 5. atitudinea; și
- 6. direcția stabilizată;
- (d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) punctul 4 și literei (c) punctul 2;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; și
- (g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă.

NCC.IDE.H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.

NCC.IDE.H.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

NCC.IDE.H.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de jivraj pe timp de noapte

- (a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.
- (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.H.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din carlingă

- (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.
- (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.
- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
 - 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;
 - 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;
 - 3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și
 - 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.
- (d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.
- (f) CVR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor

- (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR trebuie să înregistreze parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.
- (d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) FDR trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.

NCC.IDE.H.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

- (a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:
 - 1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;
 - 2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și
 - 3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la NCC.IDE.H.160.
- (d) Înregistratorul trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul NCC.IDE.H.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.H.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.

NCC.IDE.H.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:
 - 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;

2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;
 4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; și
 6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul elicopterelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:
1. să aibă un singur punct de eliberare; și
 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

NCC.IDE.H.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu sunt vizibile toate scaunele pentru pasageri de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor trebuie să fie echipate cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:
1. ușor accesibile pentru folosire; și
 2. menținute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.H.200 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

- (a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.
- (b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:
1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
 2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Stingătoare de incendiu manuale

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.

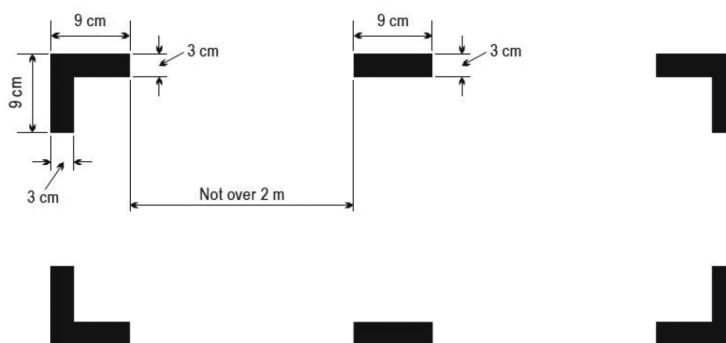
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuselajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



NCC.IDE.H.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat.
- (b) Elicopterele care zboară deasupra apei în sprijinul unor operațiuni pe mare, într-un mediu ostil și la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal, trebuie să fie echipate cu un ELT cu detașare și declanșare automată [ELT(AD)].
- (c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Veste de salvare

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:
1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;
 2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
 3. decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

NCC.IDE.H.226 Costume de supraviețuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când:

- (a) operează într-un zbor deasupra apei în sprijinul unor operațiuni deasupra mării, la o distanță de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal și când:
 - 1. buletinele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului; sau
 - 2. timpul estimat necesar salvării depășește timpul estimat de supraviețuire; sau
- (b) dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor ținând seama de următoarele condiții:
 - 1. zboruri deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în siguranță, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; și
 - 2. buletinele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului.

NCC.IDE.H.227 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra apei

Elicopterele care efectuează operațiuni:

- (a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau
- (b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor;

trebuie să fie echipate cu:

- 1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;
- 2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, depozitate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta persoanele din elicopter;
- 3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și
- 4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.H.230 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

- (a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
- (b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și
- (c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

NCC.IDE.H.231 Cerințe suplimentare pentru elicopterele care desfășoară operațiuni deasupra mării într-o zonă maritimă ostilă

Elicopterele operate în operațiuni deasupra mării într-o zonă maritimă ostilă, la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (a) Dacă buletinele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului sau dacă timpul estimat necesar salvării depășește timpul estimat de supraviețuire sau zborul este planificat a fi executat pe timpul nopții, toate persoanele de la bord trebuie să poarte un costum de supraviețuire.

- (b) Toate plutele de salvare transportate în conformitate cu NCC.IDE.H.227 trebuie instalate în așa fel încât să fie utilizabile în condițiile de pe mare în care au fost evaluate caracteristicile de amerizare de urgență, flotabilitate și echilibru ale elicopterului în vederea conformării cu cerințele de amerizare de urgență pentru certificare.
- (c) Elicopterul trebuie să fie echipat cu un sistem de iluminare în caz de urgență, care să aibă o sursă de alimentare independentă pentru a asigura iluminarea generală a cabinei în vederea facilitării evacuării elicopterului.
- (d) Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și mijloacele de deschidere a acestor ieșiri trebuie să fie marcate în mod vizibil pentru ghidarea ocupanților care folosesc ieșirile la lumina zilei sau pe întuneric. Astfel de marcaje trebuie să fie proiectate să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat și cabina este sub apă.
- (e) Toate ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în cazul unei amerizări de urgență trebuie să dispună de un mijloc de menținere a acestora în poziție deschisă în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în orice condiții de pe mare până la nivelul maxim necesar pentru evaluarea privind amerizarea de urgență și flotabilitatea.
- (f) Toate ușile, ferestrele sau alte deschizături din compartimentul pentru pasageri destinate să fie utilizate în scopul evacuării sub apă trebuie să fie echipate astfel încât să poată fi utilizate în caz de urgență.
- (g) Vestele de salvare trebuie purtate în permanență, cu excepția cazului în care pasagerul sau membrul echipajului poartă un costum de supraviețuire integrat care răspunde cerinței combinate de costum de supraviețuire și vestă de salvare.

NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

- (a) ancoră plutitoare sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
- (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgență

Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

NCC.IDE.H.240 Cască

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.245 Echipament de radiocomunicații

- (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:
 - 1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
 - 2. de a recepționa informații meteorologice;
 - 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de autoritatea competentă; și
 - 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.
- (c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCC.IDE.H.155, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.250 Echipamente de navigație

(a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:

1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
2. cerințele spațiului aerian aplicabil.

(b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.

(c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.”

ANEXA IV

„ANEXA VII

OPERAȚIUNI AERIENE NECOMERCIALE CU ALTE AERONAVE DECÂT CELE MOTORIZATE COMPLEXE**[PARTEA NCO]**

SUBPARTEA A

CERINȚE GENERALE**NCO.GEN.100 Autoritatea competentă**

- (a) Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care este înmatriculată aeronava.
- (b) Dacă aeronava este înmatriculată într-o țară terță, autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care este stabilit sau rezident operatorul.

NCO.GEN.101 Mijloace de conformare

Pentru a obține conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 și cu normele sale de aplicare, un operator poate utiliza mijloace de conformare alternative la cele adoptate de agenție.

NCO.GEN.102 Motoplanoare de agrement și planoare motorizate

- (a) Motoplanoarele de agrement trebuie operate conform cerințelor pentru:
1. avioane, atunci când sunt acționate de un motor; și
 2. planoare, atunci când sunt operate fără utilizarea unui motor.
- (b) Motoplanoarele de agrement trebuie echipate în conformitate cu cerințele aplicabile avioanelor, cu excepția cazului în care se specifică altfel în subpartea D.
- (c) Planoarele motorizate, cu excepția motoplanoarelor de agrement, trebuie să fie operate și echipate în conformitate cu cerințele aplicabile planoarelor.

NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

- (a) Pilotul comandant răspunde de:
1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
 3. asigurarea faptului că toate procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate, după cum se menționează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la punctul 2.a.3 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, după cum urmează:
 - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
 - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
 - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 sau NCO.IDE.B.105;
 - (iv) masa aeronavei și, cu excepția baloanelor, poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;

- (v) toate echipamentele, bagajele și mărfurile sunt încărcate și asigurate corespunzător, fiind posibilă o evacuare de urgență; și
 - (vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;
5. neinițierea unui zbor în cazul în care se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;
 6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea sa de a își îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;
 7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz; și
 8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate ale aeronavei în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri.
- (b) Pilotul comandant trebuie să se asigure că în timpul fazelor critice de zbor, sau ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, toți membrii echipajului sunt așezați la posturile lor desemnate și nu efectuează alte activități decât cele necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.
 - (c) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.
 - (d) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, unității corespunzătoare de servicii de trafic aerian (ATS) orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.
 - (e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7.d din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008. În astfel de cazuri, pilotul comandant se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.
 - (f) În timpul zborului, pilotul comandant trebuie:
 1. cu excepția baloanelor, să își mențină centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său; și
 2. să rămână la comenzile aeronavei în permanență, cu excepția cazului în care un alt pilot preia comenzile.
 - (g) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.
 - (h) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile, cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCO.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant — baloane

Pe lângă cele specificate la NCO.GEN.105, pilotul comandant al unui balon răspunde de:

- (a) informarea înainte de zbor a persoanelor care ajută la umflarea și dezumflarea anvelopei; și
- (b) asigurarea faptului că persoanele care ajută la umflarea și dezumflarea anvelopei poartă îmbrăcăminte de protecție corespunzătoare.

NCO.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

- (a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.

- (b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la punctul 1.a din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

NCO.GEN.115 Rularea la sol avioanelor

Un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

- (a) este un pilot calificat corespunzător; sau
- (b) a fost desemnată de operator și:
1. este calificată să ruleze avionul;
 2. este calificată să folosească radiotelefonie, dacă este necesară radiocomunicația;
 3. a fost instruită cu privire la configurația, rutele, semnele, marcajele, luminile aerodromului, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și
 4. se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCO.GEN.120 Pornirea rotoarelor — elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile

Pilotul comandant nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

NCO.GEN.130 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Cu excepția aeronavelor care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de operare, operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

NCO.GEN.135 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

- (a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:
1. AFM sau un document ori documente echivalente;
 2. certificatul de înmatriculare în original;
 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
 4. certificatul de zgomot, dacă este cazul;
 5. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
 6. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
 7. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
 8. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
 9. detalii ale planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
 10. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;

11. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și de aeronava interceptată;
 12. MEL sau CDL, dacă este cazul; și
 13. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor:
1. care intenționează să decoleze și să aterizeze pe același aerodrom/loc de operare; sau
 2. care rămân la o distanță sau într-o zonă determinată de autoritatea competentă;
- documentele și informațiile de la litera (a) punctele 2-8 pot fi păstrate la aerodrom sau la locul de operare.
- (c) Fără a aduce atingere literei (a), în cazul zborurilor cu baloane sau planoare, cu excepția motoplanoarelor de agrement (touring motor glider – TMG), documentele și informațiile de la litera (a) punctele 2-8 și 11-13 pot fi transportate în vehiculul de recuperare.
- (d) Pilotul comandant trebuie să pună la dispoziție, într-un termen rezonabil de la cererea în acest sens a autorității competente, documentele care trebuie să se afle la bord.

NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase

- (a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago, astfel cum a fost modificată și detaliată ultima dată prin Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI), incluzând orice alte adăugiri, anexe sau rectificări.
- (b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu subpartea G din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, cu excepția cazului în care:
1. nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
 2. sunt transportate de pasageri sau de pilotul comandant sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
 3. sunt transportate de operatori de aeronave ELA2.
- (c) Pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile rezonabile pentru a preveni transportul neintenționat de bunuri periculoase la bord.
- (d) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, pilotul comandant trebuie să raporteze fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.
- (e) Pilotul comandant se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase, în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.

NCO.GEN.145 Reacția imediată la o problemă de siguranță

Operatorul trebuie să implementeze:

- (a) orice măsuri de siguranță impuse de autoritatea competentă în conformitate cu ARO.GEN.135 litera (c); și
- (b) orice informații obligatorii relevante în materie de siguranță emise de agenție, inclusiv directivele privind navigabilitatea.

NCO.GEN.150 Jurnalul de bord

Caracteristicile aeronavei, ale echipajului și ale fiecărei călătorii se înregistrează pentru fiecare zbor sau serie de zboruri sub forma unui jurnal de bord sau a unui document echivalent.

NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim

- (a) Poate fi stabilită o listă a echipamentului minim (MEL) luând în considerare următoarele:
1. documentul trebuie să prevadă funcționarea aeronavei în condiții specifice, în care anumite instrumente, echipamente sau funcții sunt nefuncționale la începutul zborului;
 2. documentul trebuie întocmit separat pentru fiecare aeronavă, ținând seama de condițiile relevante de operare și de întreținere ale operatorului; și
 3. MEL trebuie să se bazeze pe Lista master a echipamentului minim (MMEL), astfel cum este definită în datele stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ⁽¹⁾, și nu trebuie să fie mai puțin restrictivă decât MMEL.
- (b) MEL și orice modificare a acesteia trebuie notificate autorității competente.

SUBPARTEA B

PROCEDURI OPERAȚIONALE**NCO.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare**

Pilotul comandant utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

NCO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate — avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, pilotul comandant consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat dacă timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație adecvat este mai lung de:

- (a) pentru avioane cu motoare cu piston, 60 de minute; sau
- (b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

NCO.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri — avioane și elicoptere

- (a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), pilotul comandant trebuie să selecteze și să utilizeze minime de operare pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă. Aceste minime trebuie:
1. să nu fie mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului când se obține o aprobare specifică din partea statului respectiv; și
 2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu subpartea E din anexa V (partea SPA) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.
- (b) La selectarea minimelor de operare ale aerodromului, pilotul comandant trebuie să țină seama de următoarele:
1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
 2. competența și experiența proprie;
 3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de decolare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
 4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
 5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
 6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;
 7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;

⁽¹⁾ JO L 224, 21.8.2012, p. 1.

8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și
 9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (c) Minimele pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc dacă:
1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
 2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
 3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
 4. pilotul este calificat corespunzător.

NCO.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni NPA, APV, CAT I

- (a) Înălțimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere de non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operațiune de categoria I (CAT I) trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără reperul vizual necesar;
 2. înălțimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă;
 3. DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
 4. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
 5. DH minimă specificată în AFM sau într-un document echivalent, dacă este precizată.
- (b) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune NPA executată fără tehnica CDFA trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH pentru categoria de aeronavă în cauză;
 2. minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
 3. MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1

Minime de sistem

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) [apropiere laterală de precizie cu ghidare verticală (LPV)]	200
GNSS [navigație laterală (LNAV)]	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Localizator (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250
Apropiere supravegheată radar (SRA) (încheiată la ½ MN)	250

Mijloace	Cea mai mică DH/MDH (ft)
SRA (încheiată la 1 MN)	300
SRA (încheiată la 2 MN sau mai mult)	350
Radiofar omnidirecțional VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF (VDF)	350

NCO.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

- (a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să nu fie mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
1. OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză;
 2. înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată pe baza tabelului 1; sau
 3. DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane trebuie să fie cea mai mare dintre următoarele:
1. vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion în cauză, dacă este publicată;
 2. vizibilitatea minimă determinată pe baza tabelului 2; sau
 3. distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1

MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorii de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitate meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu trebuie să fie mai mică de 800 m.

NCO.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere — avioane și elicoptere

- (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.
- (b) Pilotul comandant poate devia de la o rută de plecare sau de sosire publicată sau de la o procedură de apropiere publicată:
1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor, să se țină seama în totalitate de condițiile de operare și să se respecte orice autorizare ATC; sau

2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.

NCO.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului — avioane, elicoptere și plane motorizate

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de reducere a zgomotului publicate, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCO.OP.121 Proceduri de reducere a zgomotului — baloane

Pentru a reduce la minimum efectul zgomotului sistemului de încălzire, pilotul comandant trebuie să țină seama de procedurile de operare, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil și ulei — avioane

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):

- (i) pe timp de zi, care decolează și aterizează pe același aerodrom/loc de aterizare și rămân întotdeauna în contact vizual cu aerodromul/locul de aterizare respectiv, pentru a zbura pe ruta intenționată și apoi timp de cel puțin 10 minute la o altitudine normală de croazieră;
- (ii) pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
- (iii) pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

- (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
- (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.

- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:

1. condițiile meteorologice prognozate;
2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.

- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCO.OP.126 Aprovizionarea cu combustibil și ulei — elicoptere

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:

1. în cazul zborurilor în condiții VFR, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; și

2. în cazul zborurilor în condiții IFR:

- (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinație, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau
 - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare și, de acolo:
 - (A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și
 - (B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
- 1. condițiile meteorologice prognozate;
 - 2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
 - 3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
 - 4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCO.OP.127 Planificarea și aprovizionarea cu combustibil și balast — baloane

- (a) Pilotul comandant începe un zbor numai în cazul în care cantitatea de combustibil, gaz sau balast de rezervă este suficientă pentru 30 de minute de zbor.
- (b) Calculele pentru aprovizionarea cu combustibil, gaz sau balast trebuie să se bazeze cel puțin pe următoarele condiții de operare în care urmează să se desfășoare zborul:
- 1. datele furnizate de producătorul balonului;
 - 2. masele anticipate;
 - 3. condițiile meteorologice prognozate; și
 - 4. procedurile și restricțiile furnizorului de servicii de navigație aeriană.

NCO.OP.130 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că, înainte de zbor sau, după caz, în timpul zborului, pasagerii sunt informați cu privire la echipamentele și procedurile în caz de urgență.

NCO.OP.135 Pregătirea zborului

- (a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură prin orice mijloace rezonabile disponibile că echipamentele de la sol și/sau de pe apă, inclusiv mijloacele de comunicare și de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia se execută zborul.
- (b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:
- 1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și

2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

NCO.OP.140 Aerodromuri de rezervă la destinație — avioane

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau
- (b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:
 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și
 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 - (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
 - (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

NCO.OP.141 Aerodromuri de rezervă la destinație — elicoptere

Pentru zborurile în condiții IFR, pilotul comandant trebuie să specifice în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
 2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau
- (b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:
 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;
 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire vor exista următoarele condiții meteorologice:
 - (i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;
 - (ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; și
 3. se stabilește un punct de la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) în cazul unei destinații pe mare.

NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

- (a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau cu un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord.
- (b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, aeronava nu se realimentează pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce aceștia se află la bord, cu excepția cazului în care aeronava este supravegheată de pilotul comandant sau de alt personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a aeronavei prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

NCO.OP.150 Transportul pasagerilor

Cu excepția baloanelor, pilotul comandant trebuie să se asigure că, înainte de și în timpul rulajului la sol, al decolării și al aterizării, precum și ori de câte ori este considerat necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător.

NCO.OP.155 Fumatul la bord — avioane și elicoptere

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori se consideră că este necesar din motive de siguranță; și
- (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei.

NCO.OP.156 Fumatul la bord — planeuri și baloane

Fumatul la bordul unui planor sau al unui balon este complet interzis.

NCO.OP.160 Condiții meteorologice

- (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.
- (c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCO.OP.165 Gheața și alți contaminanți — proceduri la sol

Pilotul comandant nu trebuie să inițieze decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control al aeronavei, cu excepția situațiilor permise de AFM.

NCO.OP.170 Gheața și alți contaminanți — proceduri în zbor

- (a) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivraj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (b) Dacă jivrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivraj se confruntă cu jivraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivraj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

NCO.OP.175 Condiții de decolare — avioane și elicoptere

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

- (a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și
- (b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

NCO.OP.176 Condiții de decolare — baloane

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant al unui balon trebuie să se asigure că, conform informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la locul de operare sau la aerodrom nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță.

NCO.OP.180 Situații simulate în zbor

- (a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:

1. situații care necesită aplicarea de proceduri pentru situații anormale și de urgență; sau

2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).

- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire autorizată, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

NCO.OP.185 Managementul combustibilului în zbor

Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil sau, în cazul baloanelor, cantitatea de balast rămasă în timpul zborului, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil sau de balast necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de NCO.OP.125, NCO.OP.126 sau NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Utilizarea oxigenului suplimentar

Pilotul comandant se asigură că atât el/ea, cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

NCO.OP.195 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către pilotul comandant sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul comandant ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

NCO.OP.200 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS II)

Atunci când se folosește ACAS II, procedurile operaționale și pregătirea trebuie să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Condiții de apropiere și de aterizare — avioane și elicoptere

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, conform informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCO.OP.210 Inițierea și continuarea apropierii — avioane și elicoptere

- (a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.
- (b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:
1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau
 2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.
- (c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.
- (d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.
- (e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată, cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.
- (f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinată.

NCO.OP.215 Limitări operaționale — baloane cu aer cald

Un balon cu aer cald poate decola pe timp de noapte, cu condiția să transporte suficient combustibil pentru o aterizare pe timp de zi.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA**NCO.POL.100 Limitări de operare — toate aeronavele**

- (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și, cu excepția baloanelor, poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în documentul echivalent.
- (b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

NCO.POL.105 Cântărire

- (a) Operatorul se asigură că masa și, cu excepția baloanelor, centrul de greutate ale aeronavei au fost stabilite prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aceste informații trebuie să fie puse la dispoziția pilotului comandant. Aeronava trebuie recântărită dacă efectul modificărilor asupra masei și centrului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se efectuează de producătorul aeronavei sau de o organizație de întreținere aprobată.

NCO.POL.110 Performanța — generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

SUBPARTEA D

INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE

SECȚIUNEA 1

Avioane**NCO.IDE.A.100 Instrumente și echipamente — generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.190;
 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.A.195; sau
 4. instalate în avion.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. siguranțe de rezervă;
 2. lanterne autonome;
 3. un mijloc precis de indicare a timpului;
 4. trusă de prim ajutor;
 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
 7. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau NCO.IDE.A.190 și NCO.IDE.A.195; și

2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCO.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

NCO.IDE.A.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

- (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
 2. timpul, în ore, minute și secunde;
 3. altitudinea barometrică;
 4. viteza față de aer indicată; și
 5. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.
- (b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:

1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

(i) virajul și glisada;

(ii) atitudinea;

(iii) viteza verticală; și

(iv) direcția stabilizată;

și

2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

(c) Avioanele operate în condiții în care nu pot fi menținute pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

NCO.IDE.A.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

(a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;

2. timpul în ore, minute și secunde;

3. altitudinea barometrică;

4. viteza față de aer indicată;

5. viteza verticală;

6. virajul și glisada;

7. atitudinea;

8. direcția stabilizată;

9. temperatura aerului exterior; și

10. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;

(b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și

(c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

NCO.IDE.A.130 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu un TAWS care îndeplinește cerințele pentru:

(a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care certificatul individual de navigabilitate (CofA) a fost eliberat prima dată după 1 ianuarie 2011; sau

(b) echipamente de clasă B, așa cum se specifică într-un standard admisibil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2011 sau înainte de această dată.

NCO.IDE.A.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCO.IDE.A.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și
4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, instalată la fiecare scaun al echipajului de zbor, cu un singur punct de eliberare.

NCO.IDE.A.145 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.

(b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:

1. ușor accesibilă pentru folosire; și
2. menținută în termenul de valabilitate.

NCO.IDE.A.150 Oxigen suplimentar — avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

(b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

1. toți membrii echipajului și:
 - (i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică din cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;
 - (ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și
 - (iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;
- și

2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.

(c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări.

NCO.IDE.A.155 Oxigen suplimentar — avioane nepresurizate

- (a) Avioanele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.
- (b) Avioanele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri este mai mare de 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:
1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
 2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

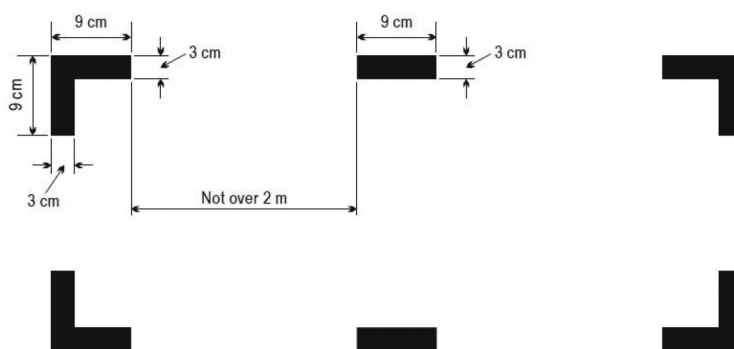
NCO.IDE.A.160 Stingătoare de incendiu manuale

- (a) Avioanele, cu excepția motoplanoarelor de agrement (TMG) și a avioanelor ELA1, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCO.IDE.A.165 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere**NCO.IDE.A.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)**

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:
1. un ELT de orice tip, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;
 2. un ELT automat, dacă li s-a eliberat prima dată un CofA individual după 1 iulie 2008; sau
 3. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] sau o baliză de localizare personală (PLB) transportată de un membru al echipajului sau de un pasager, atunci când sunt certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri.
- (b) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Zborul deasupra apei

(a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):

1. avioane terestre cu un singur motor, în cazul în care:

(i) zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau

(ii) decolează sau aterizează pe un aerodrom sau loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență;

2. hidroavioane operate deasupra apei; și

3. avioane operate la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică.

(b) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

1. o ancoră;

2. o ancoră plutitoare (de frânare), atunci când este necesară pentru a facilita manevrarea; și

3. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

(c) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:

1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și

3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCO.IDE.A.180 Echipamente de supraviețuire

Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

NCO.IDE.A.190 Echipament de radiocomunicații

(a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.

(b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

(c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

NCO.IDE.A.195 Echipamente de navigație

- (a) Avioanele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigație necesare care să le permită să acționeze în conformitate cu:
1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
 2. cerințele spațiului aerian aplicabil.
- (b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

NCO.IDE.A.200 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

SECȚIUNEA 2

Elicoptere**NCO.IDE.H.100 Instrumente și echipamente — generalități**

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.190;
 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.H.195; sau
 4. instalate în elicopter.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
 2. un mijloc precis de indicare a timpului;
 3. trusă de prim ajutor;
 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 5. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
 6. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau NCO.IDE.H.190 și NCO.IDE.H.195; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.

- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile necesare elicopterului pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) elicopterul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului, pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCO.IDE.H.120 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

- (a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - 1. capul magnetic;
 - 2. timpul în ore, minute și secunde;
 - 3. altitudinea barometrică;
 - 4. viteza față de aer indicată; și
 - 5. glisada.
- (b) Elicopterele operate în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:
 - 1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) altitudinea;
 - (ii) viteza verticală; și
 - (iii) direcția stabilizată; și
 - 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare.

- (c) Elicopterele operate atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la literele (a) și (b), cu un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.

NCO.IDE.H.125 Operațiuni în condiții IFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. capul magnetic;
2. timpul în ore, minute și secunde;
3. altitudinea barometrică;
4. viteza față de aer indicată;
5. viteza verticală;
6. glisada;
7. atitudinea;
8. direcția stabilizată; și
9. temperatura aerului exterior;

- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;

- (c) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4; și

- (d) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca instrument de rezervă.

NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCO.IDE.H.135 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCO.IDE.H.140 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;
4. un dispozitiv de siguranță pentru copii pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni; și

5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor.
- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

NCO.IDE.H.145 Trusa de prim ajutor

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:
1. ușor accesibilă pentru folosire; și
 2. menținută în termenul de valabilitate.

NCO.IDE.H.155 Oxigen suplimentar — elicoptere nepresurizate

- (a) Elicopterele nepresurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.
- (b) Elicopterele nepresurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:
1. toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
 2. toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

NCO.IDE.H.160 Stingătoare de incendiu manuale

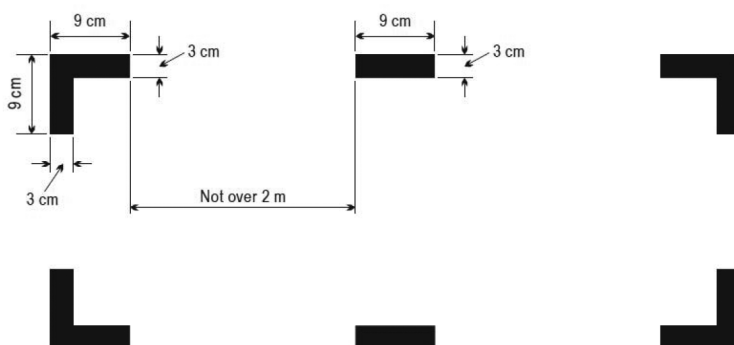
- (a) Elicopterele, cu excepția elicopterelor ELA2, trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCO.IDE.H.165 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

Figura 1

Marcarea punctelor de spargere



NCO.IDE.H.170 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste șase locuri trebuie să fie echipate cu:
1. un ELT automat; și
 2. un ELT de supraviețuire [ELT(S)] încorporat într-o plută de salvare sau într-o vestă de salvare atunci când elicopterul este operat la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste trei minute la viteza de croazieră normală.
- (b) Elicopterele certificate pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de șase sau mai puține locuri trebuie să fie echipate cu un ELT(S) sau cu o baliză de localizare personală (PLB) transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager.
- (c) ELT-urile de orice tip și PLB-urile trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu o căte o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:
1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de aterizare în autorotație, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
 2. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 10 minute la viteza de croazieră normală, unde, în eventualitatea defectării motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau
 3. decolează sau aterizează la un aerodrom/loc de operare unde traiectoria de decolare sau de apropiere este deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.
- (c) Pilotul comandant al unui elicopter care este operat deasupra apei la o distanță față de uscat corespunzătoare unui timp de zbor de peste 30 de minute la viteza de croazieră normală sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:
1. echipamente pentru a produce semnale de ajutor;
 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții adecvate zborului care urmează a fi efectuat.
- (d) Pilotul comandant trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților elicopterului în eventualitatea unei amerizări de urgență atunci când decide dacă vestele de salvare obligatorii conform literei (a) trebuie să fie purtate de toți ocupanții.

NCO.IDE.H.180 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate pentru zona survolată.

NCO.IDE.H.185 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei — amerizarea de urgență

Elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei într-un mediu ostil la o distanță față de uscat de 50 MN trebuie să fie:

- (a) proiectate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant;
- (b) certificate pentru amerizarea de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant; sau
- (c) dotate cu echipamente de flotabilitate pentru cazuri de urgență.

NCO.IDE.H.190 Echipament de radiocomunicații

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice și pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.
- (c) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.
- (d) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCO.IDE.H.135, cu un buton de transmisie pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCO.IDE.H.195 Echipamente de navigație

- (a) Elicopterele operate pe rute care nu sunt navigabile după repere terestre vizuale trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:
 - 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
 - 2. cerințele spațiului aerian aplicabil.
- (b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

NCO.IDE.H.200 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

SECȚIUNEA 3

Planoare

NCO.IDE.S.100 Instrumente și echipamente — generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
 - 1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
 - 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.S.145;
 - 3. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.S.150; sau
 - 4. instalate în planor.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:

1. lanterne autonome;
 2. un mijloc precis de indicare a timpului;
 3. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea planorului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.S.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile planorului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) planorul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) planorul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.S.115 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație

(a) Planoarele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. în cazul planoarelor motorizate, capul magnetic;
2. timpul în ore, minute și secunde;
3. altitudinea barometrică; și
4. viteza față de aer indicată.

(b) Planoarele operate în condiții în care planorul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

1. viteza verticală;
2. atitudinea sau virajul și glisada; și
3. capul magnetic.

NCO.IDE.S.120 Zborul în nori — instrumente de zbor și de navigație

Planoarele care efectuează zboruri în nori trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:

- (a) capul magnetic;
- (b) timpul în ore, minute și secunde;
- (c) altitudinea barometrică;
- (d) viteza față de aer indicată;

- (e) viteza verticală; și
- (f) atitudinea sau virajul și glisada.

NCO.IDE.S.125 Scaune și sisteme de reținere

(a) Planoarele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun pentru fiecare persoană aflată la bord; și
2. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului, pentru fiecare scaun, în conformitate cu AFM.

(b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă un singur punct de eliberare.

NCO.IDE.S.130 Oxigen suplimentar

Planoarele operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie echipate cu un aparat de stocare și distribuire a oxigenului care să conțină oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (b) toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

NCO.IDE.S.135 Zborul deasupra apei

Pilotul comandant al unui planor operat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților planorului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare sau unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul persoanei pentru al cărei uz este prevăzut(ă);
- (b) unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) sau unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (c) de echipament pentru a produce semnale de ajutor, atunci când se realizează un zbor:
 1. deasupra apei la o distanță față de uscat mai mare decât distanța de planare; sau
 2. în cazul căruia traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât, în eventualitatea unei probleme, există probabilitatea unei amerizări de urgență.

NCO.IDE.S.140 Echipamente de supraviețuire

Planoarele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare adecvate zonei survolate.

NCO.IDE.S.145 Echipament de radiocomunicații

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, planoarele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice sau pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Echipamente de navigație

Planoarele trebuie să fie echipate cu toate echipamentele de navigație necesare pentru a acționa în conformitate cu:

- (a) planul de zbor ATS, dacă este cazul; și

(b) cerințele spațiului aerian aplicabil.

NCO.IDE.S.155 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, planoarele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.

SECȚIUNEA 4

Baloane

NCO.IDE.B.100 Instrumente și echipamente — generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a determina traiectoria de zbor;
 2. utilizate pentru a respecta NCO.IDE.B.195; sau
 3. instalate în balon.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
 2. un mijloc precis de indicare a timpului;
 3. trusă de prim ajutor;
 4. echipamente de supraviețuire și de semnalizare.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente sau echipamente nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea balonului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care trebuie să le utilizeze.
- (e) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCO.IDE.B.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile balonului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) balonul este operat în conformitate cu MEL, dacă aceasta este stabilită; sau
- (b) balonul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCO.IDE.B.110 Lumini de operare

Baloanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) lumini de poziție;

- (b) un mijloc de asigurare a iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a balonului;
- (c) o lanternă autonomă; și
- (d) pentru dirijabilele cu aer cald, următoarele:
 - 1. lumină de aterizare; și
 - 2. lumină anticoliziune.

NCO.IDE.B.115 Operațiuni în condiții VFR — instrumente de zbor și de navigație și echipamente asociate

Baloanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu următoarele:

- (a) un mijloc de afișare a direcției de derivă; și
- (b) un mijloc de măsurare și afișare pentru:
 - 1. timpul în ore, minute și secunde;
 - 2. viteza verticală, dacă este necesar conform AFM; și
 - 3. altitudinea barometrică, dacă este necesar conform AFM, dacă este necesar conform cerințelor spațiului aerian sau atunci când altitudinea trebuie controlată în vederea utilizării oxigenului.

NCO.IDE.B.120 Trusa de prim ajutor

- (a) Baloanele trebuie să fie echipate cu o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusa de prim ajutor trebuie să fie:
 - 1. ușor accesibilă pentru folosire; și
 - 2. menținută în termenul de valabilitate.

NCO.IDE.B.121 Oxigen suplimentar

Baloanele operate la altitudini barometrice mai mari de 10 000 ft trebuie să fie echipate cu un aparat de stocare și distribuire a oxigenului care să conțină oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (a) membrii echipajului, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică se va situa între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (b) toți membrii echipajului și pasagerii, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică va fi mai mare de 13 000 ft.

NCO.IDE.B.125 Stingătoare de incendiu manuale

- (a) Baloanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual, dacă acest lucru este obligatoriu conform specificațiilor de certificare aplicabile.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în balonul în care este destinat a fi utilizat stingătorul și trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice pentru ocupanții balonului.

NCO.IDE.B.130 Zborul deasupra apei

Pilotul comandant al unui balon operat deasupra apei trebuie să stabilească riscurile pentru supraviețuirea ocupanților balonului în cazul unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul:

- (a) unei veste de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau al unui dispozitiv de flotabilitate individual echivalent pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, care trebuie purtat(ă) sau depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de la postul persoanei pentru al cărei uz este prevăzut(ă);

- (b) atunci când transportă mai mult de șase persoane, al unui emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT) capabil să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz;
- (c) atunci când transportă până la șase persoane, al unui ELT sau al unei balize de localizare personale (PLB), transportat(ă) de un membru al echipajului sau de un pasager, capabil(ă) să transmită simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz; și
- (d) de echipamente pentru a produce semnale de ajutor;

NCO.IDE.B.135 Echipamente de supraviețuire

Baloanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu dispozitive de semnalizare și echipamente de salvare adecvate zonei survolate.

NCO.IDE.B.140 Diverse alte echipamente

- (a) Baloanele trebuie să fie echipate cu mănuși de protecție pentru fiecare membru al echipajului.
- (b) Baloanele cu aer cald și baloanele mixte trebuie să fie echipate cu:
 - 1. o sursă alternativă de aprindere;
 - 2. un mijloc de măsurare și indicare a cantității de combustibil;
 - 3. o pătură împotriva incendiilor sau o prelată ignifugă; și
 - 4. un cablu de manevră de cel puțin 25 metri (m) lungime.
- (c) Baloanele cu gaz trebuie să fie echipate cu un cuțit.

NCO.IDE.B.145 Echipament de radiocomunicații

- (a) În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, baloanele trebuie să fie dotate cu un echipament de radiocomunicații capabil să realizeze comunicația bidirecțională cu stațiile aeronautice sau pe frecvențele necesare pentru a îndeplini cerințele spațiului aerian.
- (b) Echipamentul de radiocomunicații, dacă este obligatoriu conform literei (a), trebuie să permită comunicațiile pe frecvența aeronautică de urgență de 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

În cazul în care este necesar pentru spațiul aerian în care se desfășoară zborul, baloanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) cu toate capacitățile necesare.”
