

## II

(Nezakonodajni akti)

## UREDBE

## UREDBA KOMISIJE (EU) št. 800/2013

z dne 14. avgusta 2013

**o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

- (4) Ta uredba spreminja Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 <sup>(2)</sup>, zato da vključi posebne vidike glede nekomercialnih operacij.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES <sup>(1)</sup> ter zlasti člena 8(5) Uredbe,

- (5) Za zagotovitev nemotenega prehoda in visoke ravni varnosti civilnega letalstva v Evropski uniji bi morali izvedbeni ukrepi odražati najsodobnejšo tehnologijo, vključno z najboljšimi praksami, ter znanstveni in tehnični napredek na področju zračnih operacij. V skladu s tem bi bilo treba upoštevati tehnične zahteve in upravne postopke, dogovorjene pod okriljem Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) in Evropskih združenih letalskih organov do 30. junija 2009, ter veljavno nacionalno zakonodajo.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Operatorji in osebje, ki sodelujejo pri upravljanju nekaterih zrakoplovov, morajo izpolnjevati ustrezne bistvene zahteve iz Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

- (6) Treba je zagotoviti dovolj časa, da se letalska industrija in organi držav članic prilagodijo novemu regulativnemu okviru.

- (2) Uredba (ES) št. 216/2008 zahteva, da če v izvedbenih predpisih ni določeno drugače, operatorji, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, dajo izjavo, da so sposobni in imajo sredstva za izvajanje odgovornosti, povezanih z upravljanjem zadevnih zrakoplovov.

- (7) Evropska agencija za varnost v letalstvu je pripravila osnutek izvedbenih predpisov in jih je predložila Komisiji kot mnenje v skladu s členom 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.

- (3) V skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 bi morala Komisija sprejeti potrebna izvedbena pravila za vzpostavitev pogojev za varno operacijo zrakoplovov.

- (8) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 65 Uredbe (ES) št. 216/2008 –

<sup>(1)</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 296, 25.10.2012, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

### Člen 1

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

1. V členu 1(1) se za „operacije komercialnega zračnega prevoza z letali in helikopterji“ doda „ter nekomercialne operacije z letali, helikopterji, baloni in jadralnimi letali“.

2. V členu 1 se odstavek 3 preštevilči v odstavek 5 in dodata se nova odstavka 3 in 4:

„3. Ta uredba določa tudi podrobna pravila za nekomercialne operacije ter pogoje in postopke za izjave operatorjev nekomercialnih operacij s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in za nadzor nad njimi.

4. Ostale zračne operacije, vključno z operacijami, kjer se zrakoplov uporablja za izvajanje posebnih nalog ali storitev, se še naprej izvajajo v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo, dokler niso sprejeti in ne pričnejo veljati povezani izvedbeni predpisi.“

3. V členu 2:

(a) se v prvem odstavku doda nova točka 5:

„5. ‚Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN)‘ pomeni območno navigacijo, ki temelji na zmogljivostnih zahtevah za zrakoplove, ki letijo na zračni poti ATS, s postopkom instrumentalnega prileta ali v določenem zračnem prostoru.“;

(b) v drugem odstavku se „V“ nadomesti s „VII“.

4. V členu 5(2) se iz prvega stavka črtajo besede „komercialnega zračnega prevoza“.

5. V členu 5(2)(b) se „letal in helikopterjev“ nadomesti z „letal, helikopterjev, balonov in jadralnih letal“.

6. V členu 5 se dodajo naslednji trije odstavki:

„3. Operatorji kompleksnih letal in helikopterjev na motorni pogon, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, dajo izjavo, da so sposobni in imajo sredstva za izvajanje odgovornosti, povezanih z upravljanjem zrakoplova, in upravljanje zrakoplova v skladu z določbami iz Priloge III in Priloge VI.

4. Operatorji letal in helikopterjev, ki niso kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon, kakor tudi balonov in jadralnih letal, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, upravljajo zrakoplov v skladu z določbami iz Priloge VII.

5. Z odstopanjem od odstavkov 1, 3 in 4 organizacije za usposabljanje, ki imajo glavni sedež podjetja v državi članici in so odobrene v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 290/2012 (\*), pri izvajanju letov za usposabljanje v, znotraj ali iz Unije, upravljajo:

(a) kompleksna letala in helikopterje na motorni pogon v skladu z določbami iz Priloge VI;

(b) letala in helikopterje, ki niso kompleksna letala in helikopterji na motorni pogon, kakor tudi balone in jadralna letala v skladu z določbami iz Priloge VII.

(\*) UL L 100, 5.4.2012, str. 1.“

7. Členu 6 se doda nov odstavek 7:

„7. Z odstopanjem od SPA.PBN.100 PBN Priloge V se nekomercialne dejavnosti z letali, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, v določenem zračnem prostoru, na zračnih poteh ali v skladu s postopki, v zvezi s katerimi so opredeljene specifikacije za navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), še naprej izvajajo pod pogoji, določenimi v nacionalni zakonodaji držav članic, dokler niso sprejeti in se ne pričnejo uporabljati povezani izvedbeni predpisi.“;

8. Člen 8 se spremeni:

(a) obstoječi odstavek se oštevilči kot odstavek 1;

(b) v točki (a) se besedi „za letala“ nadomestita z „za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali“;

(c) v točki (b) se besedi „za helikopterje“ nadomestita z „za operacije komercialnega zračnega prevoza s helikopterji“;

(d) doda se nov odstavek 2:

„2. Nekomercialne operacije s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon se še naprej izvajajo v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo o omejitvah letalskega delovnega časa, dokler niso sprejeti in se ne pričnejo uporabljati povezani izvedbeni predpisi.“

9. Členu 10 se doda naslednji odstavek:
- „3. Z odstopanjem od drugega pododstavka odstavka 1 se lahko države članice odločijo, da ne bodo uporabljale naslednjih določb:
- (a) določb Priloge III o nekomercialnih operacijah s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon do 25. avgusta 2016; in
- (b) določb prilog V, VI in VII o nekomercialnih operacijah z letali, helikopterji, jadralnimi letali in baloni do 25. avgusta 2016.“
10. Naslov Priloge I se spremeni v „Opredelitev pojmov, ki se uporabljajo v prilogah II–VII“. Po abecednem vrstnem redu se vstavijo naslednje nove opredelitve in ustrezno preštevilčijo obstoječe opredelitve:
- „11. ‚Postopek prileta z operacijo vertikalnega vodenja (APV)‘ pomeni instrumentalni prilet, kjer se uporabi bočno in navpično vodenje, ki pa ne izpolnjuje zahtev za operacije natančnega prileta in pristanka, pri čemer višina odločitve ni nižja od 250 ft in vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) ni krajša od 600 m.“
- „43. ‚Zrakoplov ELA1‘ pomeni naslednje evropske lahke zrakoplove s posadko:
- (a) letalo z največjo vzletno maso (MTOM) največ 1 200 kg, ki ni razvrščeno kot kompleksni zrakoplov na motorni pogon;
- (b) jadralno letalo ali jadralno letalo z motorjem z največjo vzletno maso (MTOM) največ 1 200 kg;
- (c) balon z največjo deklarirano prostornino vzgonskega plina ali prostornino toplega zraka, ki ne presega 3 400 m<sup>3</sup> za toplozračne balone, 1 050 m<sup>3</sup> za prostoletne plinske balone in 300 m<sup>3</sup> za vezane plinske balone.“
- „44. ‚Zrakoplov ELA2‘ pomeni naslednje evropske lahke zrakoplove s posadko:
- (a) letalo z največjo vzletno maso (MTOM) največ 2 000 kg, ki ni razvrščeno kot kompleksni zrakoplov na motorni pogon;
- (b) jadralno letalo ali jadralno letalo z motorjem z največjo vzletno maso (MTOM) največ 2 000 kg;
- (c) balon;
- (d) zelo lahek rotoplan z največjo vzletno maso (MTOM), ki ne presega 600 kg, je preproste zasnove, zasnovan za prevoz največ dveh oseb in ga ne poganja turbina in/ali raketni motorji; omejen je na dnevne operacije po pravilih VFR.“
- „126. ‚Vremensko ustrezen aerodrom‘ pomeni primeren aerodrom, za katerega vremenska poročila ali napovedi ali katera koli njihova kombinacija za predvideni čas uporabe kažejo, da bodo vremenski pogoji enakovredni ali nad veljavnimi minimumi za obratovanje aerodroma, in poročila o razmerah na površini vzletno-pristajalne steze kažejo, da bo možen varen pristanek.“
11. V Prilogi II, ARO.GEN.200(c), se za „certificiral pristojni organ druge države članice ali Agencija“ doda „oziroma pristojnemu organu druge države članice ali Agenciji predložijo izjave“.
12. V Prilogi II, ARO.GEN.220(a), se vstavijo naslednje nove točke in ustrezno preštevilčijo preostale točke:
- „5. postopkov predložitve izjav in stalnega nadzora organizacij, ki so predložile izjave;“
- „8. nadzora nad operacijami z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, ki jih izvajajo nekomercialni operatorji;“.
13. V Prilogi II, ARO.GEN.220(b), se na koncu doda „in izjav, ki jih je prejel“.
14. V Prilogi II se besedilo za ARO.GEN.300(a) nadomesti z naslednjim:
- „(a) Pristojni organ preveri:
1. skladnost z zahtevami, ki se uporabljajo za organizacije, preden izda organizaciji certifikat ali odobritev, kot je ustrezno;

2. neprekinjeno skladnost z veljavnimi zahtevami za organizacije, ki jih je certificiral ali od katerih je prejel izjavo;
3. neprekinjeno skladnost z veljavnimi zahtevami za nekomercialne operatorje zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon; in
4. izvajanje ustreznih varnostnih ukrepov, ki jih pristojni organ odredi v skladu z ARO.GEN.135(c) in (d).“
15. V Prilogi II, ARO.GEN.305, točki (d) in (e) postaneta točki (e) in (f) ter se vstavi nova točka (d):
- „(d) Za organizacije, ki za svojo dejavnost predložijo izjavo pri pristojnem organu, se program nadzora pripravi ob upoštevanju posebnih značilnosti organizacije, zapletenosti njenih dejavnosti in rezultatov preteklih nadzornih dejavnosti ter temelji na oceni povezanih tveganj. Vključuje revizije in inšpekcijske preglede, vključno s preverjanji na ploščadi in nenapovedanimi inšpekcijskimi pregledi, kot je ustrezno.“
16. V Prilogi II se za ARO.GEN.330 vstavi nov ARO.GEN.345:
- „ARO.GEN.345 Izjava – organizacije**
- (a) Ob prejemu izjave od organizacije, ki izvaja ali name-rava izvajati dejavnosti, za katere je potrebna izjava, pristojni organ preveri, ali izjava vsebuje vse informacije, zahtevane v delu ORO, in organizacijo obvesti o prejemu izjave.
- (b) Če izjava ne vsebuje zahtevanih informacij ali vsebuje informacije, ki kažejo na neskladnost z veljavnimi zahtevami, pristojni organ obvesti organizacijo o neskladnosti in zahteva dodatne informacije. Če je potrebno, pristojni organ opravi inšpekcijski pregled organizacije. Če je neskladnost potrjena, pristojni organ sprejme ukrepe, opredeljene v ARO.GEN.350.“
17. V Prilogi II, ARO.GEN.350(b) in (c), se za „certifikata“ vstavi „ali z vsebino izjave“.
18. V Prilogi II, ARO.GEN.350(e), se za „certificiral pristojni organ druge države članice ali Agencija“ doda „oziroma je pristojnemu organu druge države članice ali Agenciji predložila izjavo za svojo dejavnost“.
19. V Prilogi II se besedilo za ARO.OPS.200(b) nadomesti z naslednjim:
- „(b) Ko se pristojni organ prepriča, da je operator skladen z veljavnimi zahtevami, odobritev izda ali spremeni. V odobritvi se navedejo:
1. operativne specifikacije, kot so opredeljene v Dodatku II, za operacije komercialnega zračnega prevoza; ali
  2. sezname posebnih odobritev, kot je opredeljen v Dodatku V, za nekomercialne operacije.“
20. V Prilogi II se v skladu s Prilogo I k tej uredbi vstavi nov Dodatek V z naslovom „Seznam posebnih odobritev“.
21. V Prilogi III, ORO.GEN.005, se na koncu vstavi „ali nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon“.
22. V Prilogi III, ORO.GEN.105, se za „certificiranje“ vstavi „ali predložitev izjav“.
23. V Prilogi III, ORO.GEN.110(a) in (c), se za „certifikatom“ vstavi „ali izjavo“ in za „certifikata“ se vstavi „ali izjave“.
24. V Prilogi III, ORO.GEN.120, se doda nova točka (c):
- „(c) Operator, ki mora za svojo dejavnost predložiti izjavo, predloži pristojnemu organu seznam drugih načinov usklajevanja, ki jih uporablja za doseganje skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili.“
25. V Prilogi III, ORO.GEN.140(a), se za „certifikacije“ vstavi „ali predložitve izjave“.

26. V Prilogi III se besedilo za ORO.AOC.125 nadomesti z naslednjim:

„(a) Imetnik spričevala AOC lahko izvaja nekomercialne operacije z zrakoplovom, ki se sicer uporablja za operacije komercialnega zračnega prevoza in je naveden v operativnih specifikacijah njegovega spričevala AOC, če operator:

1. podrobno opiše take operacije v operativnem priročniku, vključno z:

(i) opredelitvijo veljavnih zahtev;

(ii) jasno opredelitvijo vseh razlik med operativnimi postopki, ki se uporabljajo pri izvajanju komercialnih in nekomercialnih operacij;

(iii) načinom zagotavljanja, da je vse osebje, vključeno v operacijo, v celoti seznanjeno s povezanimi postopki;

2. predloži ugotovljene razlike med operativnimi postopki iz pododstavka (a)(1)(ii) v predhodno odobritev pristojnemu organu.

(b) Imetniku spričevala AOC, ki izvaja operacije iz odstavka (a), ni treba predložiti izjave v skladu s tem delom.“

27. V Prilogi III se za ORO.AOC.150 vstavi nov poddel:

„PODDEL DEC

#### **IZJAVA**

##### **ORO.DEC.100 Izjava**

Nekomercialni operator kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon:

(a) pred začetkom operacij pristojnemu organu predloži vse ustrezne informacije z uporabo obrazca iz Dodatka I k tej prilogi;

(b) pristojnemu organu predloži seznam drugih načinov usklajevanja, ki jih je uporabil;

(c) vzdržuje skladnost z veljavnimi zahtevami in informacijami, podanimi v izjavi;

(d) pristojni nacionalni organ brez odlašanja obvesti o vseh spremembah izjave ali načinov usklajevanja, ki jih uporablja, tako da predloži spremenjeno izjavo z uporabo obrazca iz Dodatka I k tej prilogi; in

(e) pristojni organ obvesti o prenehanju operacije.“

28. V Prilogi III se ORO.MLR.100(b) nadomesti z naslednjim:

„(b) V vsebini operativnega priročnika se upoštevajo zahteve iz te priloge, Priloge IV (del CAT), Priloge V (del SPA) in Priloge VI (del NCC), kot je ustrezno, vsebina pa ni v nasprotju s pogoji iz operativnih specifikacij k spričevalu letalskega prevoznika (AOC) ali izjavo in pripadajočim seznamom posebnih odobritev, kot je ustrezno.“

29. V Prilogi III se ORO.MLR.101 naslovi z „Operativni priročnik – Zgradba za komercialni zračni prevoz“.

30. V Prilogi III se besedilo za ORO.MLR.115(a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Naslednje evidence se hranijo najmanj 5 let:

1. za operatorje komercialnega zračnega prevoza evidence o dejavnostih iz ORO.GEN.200;

2. za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon kopija izjave operatorja, podrobnosti odobritev in operativni priročnik.“

31. V Prilogi III se besedilo za ORO.FC.005 nadomesti z naslednjim:

„Ta poddel določa zahteve, ki jih mora operator izpolnjevati v zvezi z usposabljanjem, izkušnjami in usposobljenostjo letalske posadke, ter zajema:

(a) oddelek 1, ki določa skupne zahteve za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in operacije komercialnega zračnega prevoza;

- (b) oddelek 2, ki določa dodatne zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza.“
32. V Prilogi III se za ORO.FC.005 vstavi nov oddelek z naslovom „Oddelek 1 – Skupne zahteve“.
33. V Prilogi III, ORO.FC.105(a), se „vodjo zrakoplova“ nadomesti z „vodjo zrakoplova, tako za operacije komercialnega kot nekomercialnega zračnega prevoza“.
34. V Prilogi III, ORO.FC.145(c), se na začetku doda „V primeru operacij komercialnega zračnega prevoza“.
35. V Prilogi III se za ORO.FC.145 vstavi nov oddelek z naslovom „Oddelek 2 – Dodatne zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza“.
36. V Prilogi III se besedilo za ORO.CC.005 nadomesti z naslednjim:
- „Ta poddel določa zahteve, ki jih mora operator izpolnjevati pri upravljanju zrakoplova s kabinskim osebjem, in zajema:
- (a) oddelek 1, ki določa skupne zahteve za vse operacije;
- (b) oddelek 2, ki določa dodatne zahteve samo za operacije komercialnega zračnega prevoza.“
37. V Prilogi III, poddel CC, se za oddelek 1 uporabi naslov „Skupne zahteve“.
38. V Prilogi III se vstavi nov Dodatek z naslovom „Izjava“, kot je določeno v Prilogi II k tej uredbi.
39. V Prilogi V se besedilo za SPA.GEN.100 nadomesti z naslednjim:
- „(a) Organ, pristojen za izdajo posebne odobritve, je:
1. v primeru komercialnega zračnega operatorja organ države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja;
2. v primeru nekomercialnega operatorja organ države, v kateri ima operator sedež ali stalno prebivališče.
- (b) Ne glede na (a)(2) se za nekomercialnega operatorja, ki uporablja zrakoplov, registriran v tretji državi, ne uporabljajo veljavne zahteve iz te priloge za odobritev naslednjih operacij, če je te odobritve izdal organ za registracije tretje države:
1. navigacije na podlagi zmogljivosti (PBN);
2. operacije z določeno minimalno operativno zmogljivostjo (MNPS);
3. operacije v zračnem prostoru z zmanjšanimi minimalnimi navpičnimi razdvajaji (RVSM).“
40. V Prilogi V se besedilo za SPA.GEN.110 nadomesti z naslednjim:
- „Obseg dejavnosti, za izvajanje katere je operator odobren, se dokumentira in določi:
- (a) v operativnih specifikacijah k spričevalu letalskega prevoznika (AOC), za operatorje, ki imajo spričevalo AOC;
- (b) v seznamu posebnih odobritev za vse ostale operatorje.“
41. V Prilogi V, SPA.DG.100, se za „Priloge IV (del CAT)“ vstavi „Priloge VI (del NCC) in Priloge VII (del NCO)“.
42. V skladu s Prilogo III in Prilogo IV k tej uredbi se vstavita novi priloge, in sicer Priloga VI (del NCC) in Priloga VII (del NCO).

*Člen 2***Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporabljati se začne 25. avgusta 2013.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 14. avgusta 2013

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
José Manuel BARROSO

---

## PRILOGA I

„Dodatek V

**Seznam posebnih odobritev**

Nekomercialne operacije

(so predmet pogojev, ki so navedeni v odobritvi in se nahajajo v operativnem priročniku ali v priročniku pilota)

Organ, ki je izdal odobritve <sup>(1)</sup>:Seznam posebnih odobritev # <sup>(2)</sup>:

Naziv operatorja:

Datum <sup>(3)</sup>:

Podpis:

Model zrakoplova in registracijske oznake <sup>(4)</sup>:

Vrste specializiranih operacij (SPO), če je ustrezno:

 <sup>(5)</sup> .....

Posebne odobritve <sup>(6)</sup> :	Specifikacija <sup>(7)</sup>	Opombe
...		
...		
...		
...		

<sup>(1)</sup> Vnesite naziv in kontaktne podatke.<sup>(2)</sup> Vnesite pripadajočo številko.<sup>(3)</sup> Datum izdaje posebnih odobritev (dd-mm-llll) in podpis zastopnika pristojnega organa.<sup>(4)</sup> Vstavite oznako CAST („Commercial Aviation Safety Team“)/ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232). Sistematika CAST/ICAO je na voljo na: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Registracijske oznake bi morale biti navedene v seznamu posebnih odobritev ali operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, se seznam posebnih odobritev sklicuje na ustrezno stran v njem.

<sup>(5)</sup> Navedite vrsto operacije, npr. kmetijstvo, gradbeništvo, fotografija, raziskave, opazovanje in patroljiranje, oglaševanje v zraku.<sup>(6)</sup> V tem stolpcu navedite odobrene operacije, npr. nevarno blago, LVO, RVSM, RNP, MNPS.<sup>(7)</sup> V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev, npr. višino odločitve in minimum za RVR za CAT II.



## PRILOGA II

„Dodatek

<b>IZJAVA</b> v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah
<b>Operator</b> Naziv: Kraj, kjer ima operator sedež ali stalno prebivališče, in kraj, iz katerega izvaja operacije: Ime in kontaktni podatki odgovornega poslovodnega delavca:
<b>Operacije z zrakoplovi</b>
Začetni datum operacije/datum začetka uporabe spremembe:
Vrste operacij: <input type="checkbox"/> Del NCC: (navedite, ali so operacije potniške in/ali tovarne)
Vrste zrakoplovov, registracije in glavna baza:
Podrobnosti odobritev (priložite seznam posebnih odobritev, če je ustrezno)
Seznam drugih načinov usklajevanja s sklici na sprejemljive načine usklajevanja, ki jih nadomeščajo (priložite k izjavi)
<b>Izjave</b>
<input type="checkbox"/> Dokumentacija o sistemu upravljanja, vključno z operativnim priročnikom, odraža veljavne zahteve, določene v delih ORO, NCC in SPA. Vsi leti bodo opravljeni v skladu s postopki in navodili, določenimi v operativnem priročniku.
<input type="checkbox"/> Vsi zrakoplovi v uporabi imajo spričevalo o plovnosti in so v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Vsi člani letalske posadke in vsi člani kabinskega osebja, če je to ustrezno, so usposobljeni v skladu z veljavnimi zahtevami.
<input type="checkbox"/> (Če je ustrezno) Operator je uvedel in dokazal skladnost s standardom, ki je uradno priznan industrijski standard. Sklic na standard: Certifikacijski organ: Datum zadnje revizije skladnosti:
<input type="checkbox"/> Pristojni organ bo obveščen o vseh spremembah operacije, ki vplivajo na informacije, podane v tej izjavi.
<input type="checkbox"/> Operator potrjuje, da so informacije, podane v tej izjavi, pravilne.
Datum, ime in podpis odgovornega poslovodnega delavca“

## PRILOGA III

## „PRILOGA VI

## NEKOMERCIALNE ZRAČNE OPERACIJE S KOMPLEKSNI MI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON

[DEL NCC]

PODDEL A

## SPLOŠNE ZAHTEVE

**NCC.GEN.100 Pristojni organ**

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja ali stalno bivališče.

**NCC.GEN.105 Odgovornosti posadke**

- (a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so:
1. povezane z varnostjo zrakoplova in vseh oseb na njem ter
  2. opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.
- (b) V ključnih fazah leta ali če se vodju zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, člani osebja sedijo na svojem dodeljenem mestu in izvajajo samo dejavnosti, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.
- (c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu z zapetimi varnostnimi pasovi.
- (d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.
- (e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:
1. če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008, ali se sicer počuti tako nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let, ali
  2. če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operatorjev:
1. vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012 in
  2. vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi z omejitvami trajanja letov in delovnega časa.
- (g) Član posadke obvesti vodjo zrakoplova o:
1. vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili, in
  2. vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

**NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova**

- (a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:
1. varnost zrakoplova in vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova v skladu s točko 1.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
  2. začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;

3. zagotovitev, da se upoštevajo vsa navodila, operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z operativnim priročnikom in točko 1.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
4. let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:
  - (i) zrakoplov je ploven;
  - (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;
  - (iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega poleta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni dokument dovoljuje delovanje z nedelujočo opremo v skladu z NCC.IDE.A.105 ali NCC.IDE.H.105;
  - (iv) masa zrakoplova in lega masnega središča sta taka, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;
  - (v) kabinska in oddana prtljaga ter tovor so pravilno naloženi in zavarovani;
  - (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;
  - (vii) vsi člani letalske posadke imajo veljavno licenco v skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011 in
  - (viii) člani letalske posadke imajo ustrezne ratinge ter izpolnjujejo zahteve glede usposobljenosti in nedavnih izkušenj;
5. ne začne leta, če kateri koli član letalske posadke ni sposoben opravljati nalog zaradi naslednjih razlogov: poškodbe, bolezni, utrujenosti ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;
6. let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se sposobnost katerega koli člana posadke za izvajanje nalog bistveno zmanjša zaradi utrujenosti, bolezni ali pomanjkanja kisika;
7. odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (configuration deviation list – CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno;
8. zapiše podatke o uporabi in vse znane ali domnevne okvare na zrakoplovu ob koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov in
9. zagotovi, da zapisovalniki letov:
  - (i) med letom niso onesposobljeni ali izključeni in
  - (ii) v primeru nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje:
    - A. niso namerno izbrisani;
    - B. se takoj po končanem letu deaktivirajo in
    - C. se znova aktivirajo samo s soglasjem preiskovalnega organa.
- (b) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.
- (c) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (air traffic services – ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.
- (d) Brez poseganja v določbo iz točke (a)(6) pri operaciji z veččlansko posadko vodja zrakoplova lahko nadaljuje let prek najbližjega vremensko sprejemljivega letališča, če se vzpostavijo ustrezni blažitveni postopki.

- (e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih zaradi varnosti lahko odstopi od pravil, operativnih postopkov in metod.
- (f) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti imenovani lokalni organ.
- (g) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustrezeni organ na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov, ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

#### **NCC.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov**

- (a) Vodja zrakoplova upošteva zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.
- (b) Vodja zrakoplova se seznanja z zakoni in drugimi predpisi ter postopki, ki se nanašajo na opravljanje njegovih nalog in so določeni za območja, čez katera naj bi se letelo, za letališča ali območja delovanja, ki naj bi se uporabila, ter za s tem povezane letalske navigacijske naprave, v skladu s točko 1.a Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

#### **NCC.GEN.115 Skupni jezik**

Operator zagotovi, da se vsi člani posadke lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

#### **NCC.GEN.120 Vožnja letal po tleh**

Operator zagotovi, da se letalo vozi po tleh na območju gibanja na letališču, samo če je oseba pri krmilu:

- (a) ustrezno usposobljen pilot ali
- (b) jo je imenoval operator in:
  1. je usposobljena za vožnjo letala po tleh;
  2. je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;
  3. je bila seznanjena z načrtom letališča, potmi, znaki, označbami, lučmi ter signali in navodili kontrole zračnega prometa (ATC), frazeologijo in postopki ter
  4. je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

#### **NCC.GEN.125 Uporaba rotorja – helikopterji**

Rotor helikopterja se lahko vrti s pogonom za namene letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

#### **NCC.GEN.130 Prenosne elektronske naprave**

Operator nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave (PED), ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

#### **NCC.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu**

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom.

#### **NCC.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu**

- (a) Med vsakim letom so na zrakoplovu izvorniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij, razen če ni drugače določeno:
  1. letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednih dokumentov;
  2. izvirnega potrdila o vpisu v register;
  3. izvirnega spričevala o plovnosti;

4. spričevala o hrupu;
  5. izjave v skladu s Prilogo III (del ORO), ORO.DEC.100, k Uredbi (EU) št. 965/2012;
  6. seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;
  7. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
  8. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
  9. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
  10. podrobnosti iz oddanega načrta leta službe zračnega prometa, če je ustrezno;
  11. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za pot predlaganega leta in vseh poti, vzdolž katerih se upravičeno pričakuje, da se na njih let lahko preusmeri;
  12. postopkov in vizualnih signalov, ki jih uporabljajo prestrežni in prestreženi zrakoplovi;
  13. informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;
  14. veljavnih delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na naloge članov posadke in so članom posadke zlahka dosegljivi;
  15. seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL);
  16. ustreznih obvestil pilotom (NOTAM-i) in dokumentacije o danih navodilih letalske informacijske službe (AIS);
  17. ustreznih meteoroloških informacij;
  18. tovrnega in/ali potniškega manifesta, če je ustrezno, in
  19. vso drugo dokumentacijo, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.
- (b) V primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov (a)(2) do (a)(8) se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže baza ali kraj, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.

#### **NCC.GEN.145 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika letov**

- (a) Po nesreči ali incidentu, za katerega velja obvezno poročanje, operator zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.
- (b) Operator opravi operativna preverjanja in vrednotenja zapisov zapisovalnika letov (FDR), zapisov zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (CVR) in zapisov podatkovnih zvez, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov.
- (c) Operator hrani zapise za obdobje časa delovanja zapisovalnika letov v skladu z zahtevami iz NCC.IDE.A.165 ali NCC.IDE.H.165, razen za testiranje in vzdrževanje zapisovalnikov letov, ko se lahko izbršejo zapisi, nastali več kot eno uro po času testiranja.
- (d) Operator hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov zapisovalnika letov v parametre, izražene v tehničnih enotah.
- (e) Operator da na voljo vse zapise zapisovalnika letov, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.
- (f) Brez poseganja v Uredbo (EU) št. 996/2010:
  1. se zapisi zapisovalnika zvoka v pilotski kabini uporabljajo za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, samo če s tem soglašajo vsi zadevni člani posadke in vzdrževalnega osebja, in
  2. se zapisi zapisovalnika letov in zapisi podatkovnih zvez uporabljajo za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, samo če take zapise:
    - (i) operator uporablja samo za namene plovnosti ali vzdrževanja;

- (ii) niso opredeljivi ali
- (iii) če se razkrijejo po varnih postopkih.

**NCC.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga**

- (a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.
- (b) Nevarno blago prevaža le operator, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012, razen če:
  - 1. za blago veljajo Tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil ali
  - 2. ga prenašajo potniki ali člani posadke ali je v prtljagi v skladu z delom 8 Tehničnih navodil.
- (c) Operator določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.
- (d) Operator zagotovi osebjem potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s Tehničnimi navodili.
- (e) Operator v skladu s Tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezeni organ države dogodka nemudoma obvesti o vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.
- (f) Operator zagotovi, da se v skladu s Tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.
- (g) Operator zagotovi, da so v skladu s Tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

## PODDEL B

**OPERATIVNI POSTOPKI****NCC.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja**

Operator uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

**NCC.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala**

Operator pri določitvi nadomestnih letališč in politike ravnanja z gorivom šteje letališče kot izolirano letališče, če znaša čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega letališča:

- (a) za letala z batnimi motorji več kot 60 minut;
- (b) za letala s turbinskimi motorji več kot 90 minut.

**NCC.OP.110 Letališki operativni minimumi – splošno**

- (a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) operator določi operativne minimume za vsako odhodno, namembno in nadomestno letališče, ki ga namerava uporabiti. Za te minimume velja, da:
  - 1. niso manjši od minimumov, ki jih določi država, v kateri je letališče, razen če jih navedena država posebej odobri, in
  - 2. jih pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti odobri pristojni organ v skladu s poddelom E Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012.
- (b) Operator pri določitvi letaliških operativnih minimumov upošteva:
  - 1. tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja zrakoplova;
  - 2. sestavo, usposobljenost in izkušnje letalske posadke;
  - 3. dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez ter območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;

4. ustreznost in zmožljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih pripomočkov;
  5. opremo, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, ravnanjem zrakoplova, pristankom, iztekom in neuspehim priletom;
  6. ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah;
  7. najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;
  8. načine za določitev in poročanje o meteoroloških razmerah ter
  9. tehniko letenja, ki jo je treba uporabljati med končnim priletom.
- (c) Minimumi za poseben postopek prileta in pristanka se uporabljajo samo, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
1. zemeljska oprema, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
  2. sistemi na zrakoplovu, ki se zahtevajo za to vrsto prileta, delujejo;
  3. izpolnjena so zahtevana merila za zmožljivost zrakoplova in
  4. posadka je ustrezno usposobljena.

#### **NCC.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I**

- (a) Višina odločitve (DH), ki se uporabi za nenatančni prilet (NPA), ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) ali operacijo kategorije I (CAT I), ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
1. najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference;
  2. relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;
  3. višine odločitve objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
  4. minimuma sistema iz preglednice 1 ali
  5. najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta, če je navedena.
- (b) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo nenatančnega prileta, ki se ne izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem, ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
1. relativne višine nad ovirami za kategorijo zrakoplova;
  2. systemskega minimuma iz preglednice 1 ali
  3. najmanjše relativne višine spuščanja iz letalskega priročnika zrakoplova, če je navedena.

*Preglednica 1*

#### **Sistemske minimumi**

Naprava	Najmanjši DH/MDH (v ft)
Instrumentalni pristajalni sistem (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/satelitski razširjeni sistem (SBAS) (bočna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizator (LOC), z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250

Naprava	Najmanjši DH/MDH (v ft)
Nadzorni priletni radar (SRA) (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VHF vsesmerno radijsko območje (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmerjeni radijski svetilnik (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-naprava za iskanje smeri (VDF)	350

### NCC.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali

(a) Najmanjša relativna višina spuščanja za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:

- objavljene relativne višine nad ovirami (OCH) za kroženje za kategorijo letala;
- najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
- DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

(b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:

- vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena;
- najmanjše vidljivosti iz preglednice 2 ali
- vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze/pretvorjene meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

Preglednica 1

#### MDH in najmanjša vidljivost za kroženje glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Najmanjša meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

### NCC.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem

Višina MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

### NCC.OP.115 Postopki odleta in prileta

- (a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).
- (b) Brez poseganja v točko (a) vodja zrakoplova sprejme dovoljenje kontrole zračnega prometa (ATC) za odmik od objavljenega postopka samo, če:



1. so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami in v celoti upoštevani obratovalni pogoji ali
  2. ga enota ATC usmerja prek radarja.
- (c) V obeh primerih se končni prilet izvede vizualno ali v skladu z objavljenimi postopki prileta.

**NCC.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa**

Operator razvije operativne postopke ob upoštevanju potrebe po čim večjem zmanjšanju vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

**NCC.OP.125 Najmanjše višine nad ovirami – leti IFR**

- (a) Operator določi metodo za določitev najmanjših višin letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente poti, na katerih se bo letelo po pravilih IFR.
- (b) Na podlagi te metode vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

**NCC.OP.130 Zaloga goriva in olja – letala**

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na letalu dovolj goriva in olja za:
1. za lete po pravilih vizualnega letenja (VFR):
    - (i) podnevi: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 30 minut letenja na običajni potovalni višini ali
    - (ii) ponoči: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini;
  2. za lete po pravilih IFR:
    - (i) če se ne zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini, ali
    - (ii) če se zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka, do nadomestnega letališča in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini.
- (b) Pri izračunu goriva, ki je potrebno, tudi za izredne razmere, se upoštevajo:
1. napovedane meteorološke razmere;
  2. načrtovane zračne poti ATC in zamude v prometu;
  3. postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
  4. vse druge okoliščine, zaradi katerih je lahko odložen pristanek letala ali se poveča poraba goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

**NCC.OP.131 Zaloga goriva in olja – helikopterji**

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na helikopterju dovolj goriva in olja za:
1. za lete po pravilih VFR, letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato najmanj še za 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, in

2. za lete po pravilih IFR:

- (i) če se ne zahteva nadomestno letališče/območje delovanja ali če ni na voljo vremensko sprejemljivega nadomestnega letališča, za letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato še za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad namembnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek, ali
  - (ii) če se zahteva nadomestno letališče/območje delovanja, za letenje do letališča/območja delovanja načrtovanega pristanka ter izvedbo prileta in neuspelega prileta ter nato:
    - A. za letenje do določenega nadomestnega letališča/območja delovanja in
    - B. za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad nadomestnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek.
- (b) Pri izračunu goriva, ki je potrebno, tudi za izredne razmere, se upoštevajo:
- 1. napovedane meteorološke razmere;
  - 2. načrtovane zračne poti ATC in zamude v prometu;
  - 3. postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
  - 4. vse druge okoliščine, zaradi katerih je lahko odložen pristanek zrakoplova ali se poveča poraba goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

#### **NCC.OP.135 Shranjevanje prtljage in tovora**

Operator določi postopke za zagotovitev, da:

- (a) se v potniško kabino sprejme samo ročna prtljaga, ki se lahko ustrezno in varno shrani, ter
- (b) se vsa prtljaga in tovor na zrakoplovu, ki bi lahko ob premiku povzročila poškodbe oseb ali materialno škodo ali ovirala prehode in izhode, shranita tako, da se prepreči premikanje.

#### **NCC.OP.140 Dajanje navodil potnikom**

Vodja zrakoplova zagotovi, da:

- (a) se potniki pred vzletom seznanijo z lokacijo in uporabo:

- 1. pasov sedežev;
- 2. zasilnih izhodov in
- 3. kartonov z varnostnimi navodili za potnike

in, če je ustrezno:

- 4. rešilnih jopičev;
- 5. opreme za razdeljevanje kisika;
- 6. rešilnih čolnov in
- 7. druge reševalne opreme, namenjene individualni uporabi potnikov,

ter

- (b) v izrednih razmerah med letom se potniki poučijo o ukrepih v primeru nevarnosti, ki lahko ustrezajo okoliščinam.

**NCC.OP.145 Priprava leta**

- (a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi načini prepriča, da naprave na zemlji in/ali vodi, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno delovanje zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let.
- (b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanja z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:
1. preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter
  2. načrt nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

**NCC.OP.150 Nadomestna vzletna letališča – letala**

- (a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno vzletno letališče, če so vremenske razmere na odhodnem letališču na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodno letališče zaradi drugih razlogov.
- (b) Nadomestno vzletno letališče je oddaljeno od odhodnega letališča največ:
1. za dvomotorna letala: najmanj oddaljenosti, ki je enakovredna največ eni uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem pri standardnih razmerah v brezvetrju, in
  2. za tri- in večmotorna letala: najmanj oddaljenosti, ki je enakovredna največ dvema urama letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEL) v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova pri standardnih razmerah v brezvetrju.
- (c) Za letališče, ki se določi kot nadomestno vzletno letališče, razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času uporabe razmere za zadevno operacijo na ravni letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.

**NCC.OP.151 Nadomestna namembna letališča – letala**

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, prilet in pristanež lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:
1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in
  2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
    - (i) baza oblakov najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
    - (ii) vidljivost najmanj 5,5 km ali 4 km več od minimuma za postopek.

**NCC.OP.152 Nadomestna namembna letališča – helikopterji**

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, naslednje vremenske razmere:

1. baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
  2. vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek, ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:
1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;
  2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
    - (i) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;
    - (ii) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek, ter
  3. je pri namembnem kraju na morju določena točka brez povratka (point of no return – PNR).

**NCC.OP.155 Polnjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem**

- (a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom avgas (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije ‚wide-cut‘ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.
- (b) Za vse druge vrste goriva se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

**NCC.OP.160 Uporaba slušalk**

- (a) Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo. Slušalke se uporabljajo kot glavna naprava za govorno sporazumevanje s službo zračnega prometa (ATS):
  1. na tleh:
    - (i) pri prejemanju odletnega dovoljenja ATC prek govornega sporazumevanja in
    - (ii) kadar so prižgani motorji;
  2. med letom:
    - (i) pod nadmorsko višino prehoda ali
    - (ii) 10 000 ft, kar je več,in
  3. kadar se vodji zrakoplova to zdi potrebno.
- (b) V pogojih iz odstavka (a) je usmerjeni mikrofoni ali enakovredna naprava v položaju, ki omogoča uporabo za dvosmerno radijsko komunikacijo.

**NCC.OP.165 Prevoz potnikov**

Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da:

- (a) potniki sedijo na mestih, na katerih lahko pri zahtevani evakuaciji v sili pomagajo in ne ovirajo evakuacije zrakoplova;
- (b) pred in med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom ter kadar je po mnenju vodje zrakoplova to potrebno zaradi varnosti, so vsi potniki na zrakoplovu na svojih sedežih ali ležiščih s pravilno zapetimi varnostnimi pasovi ali zadrževalnimi napravami in
- (c) namestitev več oseb na enem sedežu se dovoli samo na določenih sedežih v zrakoplovu, na katerih sta lahko le ena odrasla oseba in dojenček, ki je ustrezno zavarovan z dodatnim pasom za dojenčka ali drugo zadrževalno napravo.

**NCC.OP.170 Zavarovanje potniške kabine in kuhinje (kuhinji))**

Vodja zrakoplova zagotovi, da:

- (a) so pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom vsi izhodi in poti pobega prehodni ter
- (b) sta pred vzletom in pristankom ter kadar se mu zdi to potrebno zaradi varnosti, vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovani.

**NCC.OP.175 Kajenje na zrakoplovu**

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

- (a) kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti;
- (b) med ponovnim polnjenjem rezervoarjev zrakoplova;
- (c) ko je zrakoplov na tleh, razen če je operator določil postopke za zmanjšanje tveganj med operacijami na tleh;
- (d) zunaj označenih območij za kajenje, v prehodu(-ih) in stranišču(-ih);
- (e) v prostoru za tovor in/ali drugih prostorih, v katerih se prevažata tovor, ki ni shranjen v ognjevarni embalaži ali pokrit z ognjevarnim platnom, in
- (f) v tistih delih potniške kabine, v katere se dovaja kisik.

**NCC.OP.180 Meteorološke razmere**

- (a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po pravilih VFR ali nad njimi.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega letališča samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda vremenske razmere na namembnem letališču ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih letališč na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.
- (c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

**NCC.OP.185 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh**

- (a) Operator vzpostavi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane inšpekcijske preglede, da se omogoči varno delovanje zrakoplovov.
- (b) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu s postopki iz točke (a) in letalskim priročnikom zrakoplova.

**NCC.OP.190 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom**

- (a) Operator vzpostavi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.
- (b) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (c) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.

**NCC.OP.195 Pogoji za vzlet**

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja in stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda ter
- (b) bodo izpolnjeni veljavni letališki operativni minimumi.

**NCC.OP.200 Simulirane situacije med letom**

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo:

1. situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali
2. leta v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

(b) Brez poseganja v točko (a) se take situacije lahko simulirajo s piloti pripravniki na zrakoplovu med leti za usposabljanje, ki jih izvaja potrjena organizacija za usposabljanje.

**NCC.OP.205 Upravljanje goriva med letom**

(a) Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva.

(b) Vodja zrakoplova redno preverja, ali količina preostalega uporabnega goriva na letu ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, pri čemer mora ostati načrtovana rezerva goriva v skladu z NCC.OP.130 ali NCC.OP.131.

**NCC.OP.210 Uporaba dodatnega kisika**

Vodja zrakoplova zagotovi, da on in člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

**NCC.OP.215 Zaznavanje bližine tal**

Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov, nemudoma sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

**NCC.OP.220 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)**

Operator vzpostavi operativne postopke in programe usposabljanja za zagotovitev, da se sistem ACAS, če je vgrajen in deluje, uporablja v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011.

**NCC.OP.225 Pogoji pri priletu in pristanku**

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

**NCC.OP.230 Začetek in nadaljevanje prileta**

(a) Vodja zrakoplova lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze / vidljivost (RVR/VIS).

(b) Če je javljeni RVR/VIS manjši od veljavnega minimuma, se prilet ne nadaljuje:

1. pod višino 1 000 ft nad letališčem ali
2. v del končnega prileta, če je nadmorska/relativna višina odločitve (DA/H) ali najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja (MDA/H) več kot 1 000 ft nad letališčem.

- (c) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti.
- (d) Če se po prečkanju 1 000 ft nad letališčem javljeni RVR/VIS zmanjša pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.
- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H vzpostavljene in ohranjene vizualne reference, ki ustrezajo vrsti priletne operacije in predvideni vzletno-pristajalni stezi.
- (f) RVR cone dotika s tlemi je vedno kontrolni.

PODDEL C

**ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV**

**NCC.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi**

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali operativnega priročnika, če je strožji.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

**NCC.POL.105 Masa in ravnotežje, obremenitev**

- (a) Operator določi maso in masno središče vsakega zrakoplova z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Zrakoplovi se znova stehatajo, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.
- (b) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.
- (c) Operator s tehtanjem ali na podlagi standardnih mas določi maso vseh operativnih delov in članov posadke, vključno v suho operativno maso zrakoplova, vključno s prtljago posadke. Določi se vpliv njihovega položaja na masno središče zrakoplova. Če se uporabijo standardne mase, se za določitev suhe operativne mase uporabijo naslednje masne vrednosti:
1. 85 kg, vključno z ročno prtljago, za člane letalske posadke/ tehničnega osebja in
  2. 75 kg za člane kabinskega osebja.
- (d) Operator določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso prometnega tovora, vključno z balastom, z:
1. dejanskim tehtanjem;
  2. določitvijo mase prometnega tovora v skladu s standardnimi masami za potnike in prtljago ali
  3. izračunom mase potnikov na podlagi izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu, ki se ji prišteje vnaprej določena masa zaradi upoštevanja ročne prtljage in obleke, če je število razpoložljivih potniških sedežev na zrakoplovu:
    - (i) manj kot deset za letala ali
    - (ii) manj kot šest za helikopterje.
- (e) Če se uporabijo standardne mase, se uporabijo naslednje masne vrednosti:
1. za potnike vrednosti iz preglednic 1 in 2, pri čemer sta vključeni ročna prtljaga in masa vseh dojenčkov, ki potujejo z odraslo osebo na istem potniškem sedežu:

Preglednica 1

**Standardne mase za potnike – zrakoplovi s skupnim številom potniških sedežev 20 ali več**

Potniški sedeži	20 in več		30 in več
	Moški	Ženske	Vsi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

Preglednica 2

**Standardne mase za potnike – zrakoplovi s skupnim številom potniških sedežev 19 ali manj**

Potniški sedeži	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Moški	104 kg	96 kg	92 kg
Ženske	86 kg	78 kg	74 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

2. za prtljago:

- (i) za letala, če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na letalu 20 ali več, standardne masne vrednosti za prijavljeno prtljago iz preglednice 3;

Preglednica 3

**Standardne mase za prtljago – letala s skupnim številom potniških sedežev 20 ali več**

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Notranji	11 kg
Znotraj evropskega prostora	13 kg
Medcelinski	15 kg
Vsi drugi	13 kg

- (ii) za helikopterje, če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na helikopterju 20 ali več, standardna masna vrednost za prijavljeno prtljago, ki je 13 kg.

(f) Za zrakoplove z 19 potniškimi sedeži ali manj se dejanska masa prijavljene prtljage določi:

1. s tehtanjem ali

2. z izračunom na podlagi izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu. Če to ni izvedljivo, se uporabi najmanjša standardna masa, ki znaša 13 kg.

(g) Operator določi postopke, po katerih vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.

(h) Vodja zrakoplova zagotovi, da natovarjanje:

1. zrakoplovov poteka pod nadzorom usposobljenega osebja in

2. da je prometni tovor v skladu s podatki, uporabljenimi za izračun mase in ravnotežja zrakoplova.

(i) Operator določi postopke, na podlagi katerih vodja zrakoplova lahko upošteva dodatne konstrukcijske omejitve, kot so omejitve glede trdnosti tal, največja obremenitev na tekoči meter, največja masa na prostor za tovor in omejitve največjega števila sedežev.

(j) Operator v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz točk (a) do (i). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.



**NCC.POL.110 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju**

- (a) Operator pred vsakim letom ugotovi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev, tako da omejitev zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:
1. registracijo in tip zrakoplova;
  2. identifikacijsko številko in datum leta, če je ustrezno;
  3. ime vodje zrakoplova;
  4. ime osebe, ki je pripravila dokument;
  5. suho operativno maso in ustrezno masno središče zrakoplova;
  6. maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje;
  7. maso drugega potrošnega materiala razen goriva, če je ustrezno;
  8. sestavne dele obremenitev, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom;
  9. vzletno in pristajalno maso ter maso zrakoplova brez goriva;
  10. lege masnega središča zrakoplova, ki se uporabljajo, ter
  11. mejne vrednosti mase in masnega središča.
- (b) Če se podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju pripravljajo z računalniško podprtimi sistemi za maso in ravnotežje, operator preveri celovitost izhodnih podatkov.
- (c) Če vodja zrakoplova ne nadzoruje natovarjanja zrakoplova, oseba, ki nadzoruje natovarjanje zrakoplova, z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi, da sta tovor in njegova porazdelitev v skladu z dokumentacijo o masi in ravnotežju, ki jo je določil vodja zrakoplova. Vodja zrakoplova z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi prejem.
- (d) Operator določi postopke za spremembo tovora v zadnjem trenutku za zagotovitev, da:
1. se vse spremembe v zadnjem trenutku po izpolnitvi dokumentacije o masi in ravnotežju vnesejo v dokumente za načrtovanje leta, ki vključujejo dokumentacijo o masi in ravnotežju;
  2. je opredeljena največja dovoljena sprememba števila potnikov ali tovora v zadnjem trenutku in
  3. da se pripravi nova dokumentacija o masi in ravnotežju, če je to največje število preseženo.

**NCC.POL.111 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – blažitev**

Brez poseganja v NCC.POL.110 (a)(5) lege masnega središča morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor.

**NCC.POL.115 Zmogljivost – splošno**

Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

**NCC.POL.120 Omejitve vzletne mase – letala**

Operator zagotovi, da:

- (a) masa letala na začetku vzleta ne presega omejitev mase:
1. ob vzletu v skladu z zahtevami iz NCC.POL.125;
  2. na zračni poti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z zahtevami iz NCC.POL.130 in

3. ob pristanku v skladu z zahtevami iz NCC.POL.135,

pri čemer upošteva pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zraku;

- (b) masa na začetku vzleta nikoli ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika zrakoplova za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini letališča ali območja delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje vzletne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram, in
- (c) načrtovana masa ob predvidenem času pristanka na letališču ali območju delovanja predvidenega pristanka in na katerem koli nadomestnem namembnem letališču nikoli ne presega največje pristajalne mase iz letalskega priročnika zrakoplov za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini navedenih letališč ali območij delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje pristajalne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram.

#### **NCC.POL.125 Vzlet – letala**

(a) Pri določitvi največje vzletne mase vodja zrakoplova upošteva:

1. izračunana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
2. izračunani vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
3. enotna vrednost  $V_1$  se uporablja za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet, pri čemer je vrednost  $V_1$  navedena v letalskem priročniku zrakoplova, in
4. na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.

(b) Pri odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotovi, da:

1. za letalo, za katero je vrednost  $V_1$  navedena v letalskem priročniku zrakoplova, letalo lahko prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja, in
2. za letalo, za katero je v letalskem priročniku zrakoplova navedena neto vzletna pot leta, letalo lahko nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti v ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz NCC.POL.130.

#### **NCC.POL.130 Na zračni poti – en nedelujoči motor – letala**

Vodja zrakoplova zagotovi, če se na kateri koli točki poti primeri nedelovanje motorja, da večmotorno letalo lahko nadaljuje let do ustreznega letališča ali območja delovanja in nikoli ne leti pod najmanjšo nadmorsko višino nad ovirami.

#### **NCC.POL.135 Pristanek – letala**

Vodja zrakoplova zagotovi, da na vsakem letališču ali območju delovanja, potem ko preleti pot prileta v varni razdalji nad vsemi ovirami, letalo lahko pristane in se zaustavi, vodno letalo pa ustrezno zmanjša hitrost v okviru razpoložljive pristajalne razdalje. Upoštevajo se odstopanja zaradi pričakovanih razlik v tehnikah za prilet in pristanek, če niso bila upoštevana že pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti.

PODDEL D

### **INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA**

ODDELEK 1

#### **Letala**

#### **NCC.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;
  2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.A.245;
  3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.A.250 ali
  4. so vgrajeni na letalu.

- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. rezervne varovalke;
  2. samostojne prenosne svetilke;
  3. točni časomer;
  4. držalo za karte;
  5. komplete za prvo pomoč;
  6. opremo za preživetje in signaliziranje;
  7. vodno sidro in opremo za privez ter
  8. otroško zadrževalno napravo.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCC.IDE.A.245 in NCC.IDE.A.250 ter
  2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti pri okvarah ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jo mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom s položaja in vidne črte, ki ju ponavadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja;
- (b) je pristojni organ odobril operatorja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali
- (c) ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCC.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke**

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami razredov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

#### **NCC.IDE.A.115 Operativne luči**

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;

- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

**NCC.IDEA.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

- (a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:
  - 1. magnetne smeri;
  - 2. časa v urah, minutah in sekundah;
  - 3. tlačne višine;
  - 4. indicirane hitrosti;
  - 5. zdrs in
  - 6. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.
- (b) Letala, ki se uporabljajo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
  - 1. napravo za merjenje in prikazovanje:
    - (i) zavoja in zdrs;
    - (ii) položaja;
    - (iii) navpične hitrosti in
    - (iv) stabilizirane smeri;
  - 2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in
  - 3. napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz pododstavka (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (c) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so letala opremljena z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
  - 1. tlačne višine;
  - 2. indicirane hitrosti;
  - 3. zdrs ali zavoja in zdrs, kot je ustrezno;
  - 4. položaja, če je ustrezno;
  - 5. navpične hitrosti, če je ustrezno;
  - 6. stabilizirane smeri, če je ustrezno, in
  - 7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno.

**NCC.IDEA.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

- (a) napravami za merjenje in prikazovanje:
  - 1. magnetne smeri;
  - 2. časa v urah, minutah in sekundah;
  - 3. tlačne višine;
  - 4. indicirane hitrosti;
  - 5. navpične hitrosti;

6. zavoja in zdrs;
  7. položaja;
  8. stabilizirane smeri;
  9. temperature zunanjega zraka in
  10. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:
1. tlačne višine;
  2. indicirane hitrosti;
  3. navpične hitrosti;
  4. zavoja in zdrs;
  5. položaja;
  6. stabilizirane smeri in
  7. Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno;
- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;
- (e) nadomestnim virom statičnega tlaka;
- (f) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije;
- (g) drugo ločeno napravo za merjenje in prikazovanje višine ter
- (h) preskrbo z električno energijo v sili, neodvisno od glavnega sistema za pridobivanje električne energije, za delovanje in osvetlitev sistema za prikaz položaja za najmanj 30 minut. Preskrba z električno energijo v sili začne samodejno delovati po popolnem izpadu glavnega sistema za pridobivanje električne energije, na instrumentu pa se jasno prikaže, da se kazalnik položaja uporablja z zasilno energijo.

#### **NCC.IDE.A.130 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR**

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

#### **NCC.IDE.A.135 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)**

Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

- (a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. januarju 2011, ali
- (b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

#### **NCC.IDE.A.140 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)**

Razen če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 opremljena s sistemom ACAS II.

**NCC.IDE.A.145 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer**

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se uporabljajo ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) na območjih, na katerih se na poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

- (a) letala s kabino pod tlakom;
- (b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ter
- (c) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet.

**NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za nočne operacije v pogojih zaledenitve**

- (a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.
- (b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

**NCC.IDE.A.155 Interfonski sistem za letalsko posadko**

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani posadke.

**NCC.IDE.A.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini**

- (a) Naslednja letala so opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR):
  - 1. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje, in
  - 2. letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 2 250 kg:
    - (i) certificirana za delovanje z minimalno posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;
    - (ii) opremljena s turboreaktivnim(-i) motorjem(-i) ali več kot enim turbopropelerskim motorjem in
    - (iii) za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 2016 ali pozneje.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:
  - 1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;
  - 2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;
  - 3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh usmerjenih mikrofonov in masknih mikrofonov v uporabi ter
  - 4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

**NCC.IDE.A.165 Zapisovalnik letov**

- (a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljena z zapisovalnikom letov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik letov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) Zapisovalnik letov začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Zapisovalnik letov ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

**NCC.IDE.A.170 Zapisovanje podatkovnih zvez**

- (a) Letala s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
  - 1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
    - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
    - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom letala;
    - (iii) usmerjeni nadzor;
    - (iv) informacije o letu;
    - (v) nadzor nad oddajanjem letala, če je mogoče glede na strukturo sistema;
    - (vi) podatke o operativnem nadzoru letala, če je mogoče glede na strukturo sistema in
    - (vii) grafični zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;
  - 2. informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od letala, in
  - 3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
- (c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v NCC.IDE.A.160 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.
- (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
- (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) NCC.IDE.A.160 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

**NCC.IDE.A.175 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini**

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik letov je mogoče doseči z:

- (a) enim kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ali zapisovalnikom podatkov o letu, ali
- (b) dvema kombiniranim zapisovalnikoma podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.

**NCC.IDE.A.180 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave**

(a) Letala so opremljena s:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;
2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
3. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;
4. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:
  - (i) na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža ter
  - (ii) na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabini

ter
5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja pri letalih s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 1980.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa:

1. ima enotočkovno odpenjanje in
2. na sedežih letalske posadke, vseh sedežih poleg pilotovega in sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja vključuje dva ramenska pasova in varnostni pas, ki ga je mogoče uporabljati samostojno.

**NCC.IDE.A.185 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje**

Letala, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljena z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

**NCC.IDE.A.190 Komplet za prvo pomoč**

(a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč v skladu s preglednico 1.

*Preglednica 1*

**Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč**

Število vgrajenih potniških sedežev	Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ali več	6

(b) Kompleti za prvo pomoč so:

1. zlahka dostopni za uporabo in
2. se stalno obnavljajo.



**NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom**

- (a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

## 1. vseh članov posadke in:

- (i) 100 % potnikov za vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;
- (ii) najmanj 30 % potnikov za vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft, ter
- (iii) najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft;

## 2. vseh, ki so v prostoru za potnike za najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na zračnih višinah nad 25 000 ft ali pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

- (c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja nad 25 000 ft, so dodatno opremljena tudi z:

1. napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka in
2. maskami za člane letalske posadke, ki se lahko hitro nadenejo.

**NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom**

- (a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
2. vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostorih za potnike nad 13 000 ft.

**NCC.IDE.A.205 Ročni gasilni aparati**

- (a) Letala so opremljena najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in
2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrežata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

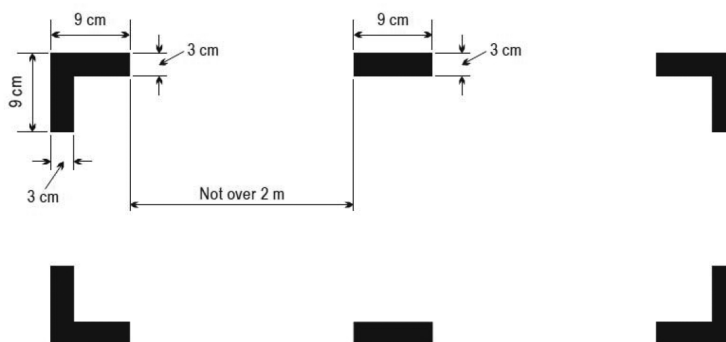
**NCC.IDE.A.206 Sekire in lomilke**

- (a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena najmanj z eno sekuro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.
- (b) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 200 se v kuhinji, ki je najbolj zadaj v letalu, ali v njeni bližini namesti dodatna sekira ali lomilka.
- (c) Sekire in lomilke, nameščene v potniški kabini, potnikom niso vidne.

**NCC.IDE.A.210 Označitev točk prodora**

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

**Označitev točk prodora****NCC.IDE.A.215 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)**

- (a) Letala so opremljena:
- z oddajnikom ELT katere koli vrste, če je individualno spričevalo o plovnosti bilo izdano 1. julija 2008 ali pred tem;
  - s samodejnim oddajnikom ELT, če je individualno spričevalo o plovnosti bilo izdano po 1. juliju 2008.
- (b) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Leti nad vodo**

- (a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, zloženimi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:
- kopenska letala, ki se uporabljajo nad vodo na razdalji več kot 50 NM od obale ali vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot speljani nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do pristanka v sili na vodi, in
  - vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo.
- (b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.
- (c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:
- vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, in

2. opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.
- (d) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manjše, ugotovi tveganja za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:
1. oprema za oddajanje signalov v sili;
  2. dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na letalu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in
  3. reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

#### **NCC.IDE.A.230 Oprema za preživetje**

- (a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljena s:
1. signalno opremo za oddajanje signalov v sili;
  2. najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in
  3. dodatno opremo za preživetje za predvideno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.
- (b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz pododstavka (a)(3), če letalo:
1. ostane na takšni razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevna, ki ustreza:
    - (i) 120 minutam letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri nedelujočem ključnem motorju ali motorjih na kateri koli točki poti ali poti načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do letališča, ali
    - (ii) 30 minutam letenja pri potovalni hitrosti za vsa druga letala;
  - ali
  2. ostane na razdalji, ki ne presega 90 minut letenja pri potovalni hitrosti, od območja, primerne za pristanek v sili, za letala, certificirana v skladu z veljavnim plovnostnim standardom.

#### **NCC.IDE.A.240 Slušalke**

- (a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke na njegovem dodeljenem mestu v pilotski kabini.
- (b) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

#### **NCC.IDE.A.245 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:
1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
  2. prejema meteorološke informacije kadar koli med letom;
  3. izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in frekvencami, ki jih določijo ustrezni organi, in
  4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.
- (b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

**NCC.IDE.A.250 Navigacijska oprema**

- (a) Letala so opremljena z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
  2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

**NCC.IDE.A.255 Radarski odzivnik**

Letala so opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot, na kateri bodo letela.

**NCC.IDE.A.260 Upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov**

- (a) Operator uporablja samo podatkovne proizvode elektronske navigacije, ki podpirajo navigacijsko aplikacijo, skladno s standardi celovitosti, in ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (b) Če podatkovni proizvodi elektronske navigacije podpirajo navigacijsko aplikacijo, ki je potrebna za operacijo, za katero je v skladu s Prilogo V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012 potrebna odobritev, operator pristojnemu organu dokaže, da so uporabljeni postopek in zagotovljeni proizvodi v skladu s standardi celovitosti, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (c) Operator nenehno spremlja postopek in proizvode, in sicer neposredno ali s spremljanjem skladnosti izvajalcev, ki so tretje osebe.
- (d) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vključevanje tekočih in nespremenjenih elektronskih navigacijskih podatkov vsem letalom, ki jih potrebujejo.

**ODDELEK 2****Helikopterji****NCC.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;
  2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.H.245;
  3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCC.IDE.H.250 ali
  4. so vgrajeni na helikopterju.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojno prenosno svetilko;
  2. točni časomer;
  3. držalo za karte;
  4. komplet za prvo pomoč;

5. opremo za preživetje in signaliziranje;
  6. vodno sidro in opremo za privez ter
  7. otroško zadrževalno napravo.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCC.IDE.H.245 in NCC.IDE.H.250 ter
  2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti pri okvarah ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odklikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operatorja;
- (b) je pristojni organ odobril operatorja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali
- (c) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCC.IDE.H.115 Operativne luči**

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetlavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;
- (e) razsvetlavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

#### **NCC.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravami za merjenje in prikazovanje:
1. magnetne smeri;
  2. časa v urah, minutah in sekundah;
  3. tlačne višine;

4. indicirane hitrosti in
  5. zdrsa.
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v vizualnih meteoroloških razmerah VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
1. napravo za merjenje in prikazovanje:
    - (i) položaja;
    - (ii) navpične hitrosti in
    - (iii) stabilizirane smeri;
  2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in
  3. napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz pododstavka (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (c) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so helikopterji opremljeni z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
1. tlačne višine;
  2. indicirane hitrosti;
  3. zdrsa;
  4. položaja, če je ustrezno;
  5. navpične hitrosti, če je ustrezno, in
  6. stabilizirane smeri, če je ustrezno.

#### **NCC.IDE.H.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
1. magnetne smeri;
  2. časa v urah, minutah in sekundah;
  3. tlačne višine;
  4. indicirane hitrosti;
  5. navpične hitrosti;
  6. zdrsa;
  7. položaja;
  8. stabilizirane smeri in
  9. temperature zunanjega zraka;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
1. tlačne višine;
  2. indicirane hitrosti;
  3. navpične hitrosti;
  4. zdrsa;

- 5. položaja in
- 6. stabilizirane smeri;
- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;
- (e) nadomestnim virom statičnega tlaka;
- (f) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije, in
- (g) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot instrumentom v pripravljenosti.

#### **NCC.IDE.H.130 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR**

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

#### **NCC.IDE.H.145 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer**

Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če najnovejša vremenska poročila kažejo, da se na poti, na kateri bodo leteli, lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

#### **NCC.IDE.H.150 Dodatna oprema za nočne operacije v pogojih zaledenitve**

- (a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.
- (b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

#### **NCC.IDE.H.155 Interfonski sistem za letalsko posadko**

Helikopterji, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

#### **NCC.IDE.H.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini**

- (a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:
  - 1. govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;
  - 2. govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;
  - 3. zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofонов posadke, in
  - 4. glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

**NCC.IDE.H.165 Zapisovalnik letov**

- (a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom letov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik letov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja helikopterja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) Zapisovalnik letov začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se helikopter lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Zapisovalnik letov ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

**NCC.IDE.H.170 Zapisovanje podatkovnih zvez**

- (a) Helikopterji s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
  - 1. sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) helikopterju in sporočili, poslanimi iz helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
    - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
    - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom helikopterja;
    - (iii) usmerjeni nadzor;
    - (iv) informacije o letu;
    - (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema;
    - (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema, in
    - (vii) grafični zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;
  - 2. informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja, in
  - 3. informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
- (c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v NCC.IDE.H.160 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.
- (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
- (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) NCC.IDE.H.160 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

**NCC.IDE.H.175 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini**

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik letov je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.

**NCC.IDE.H.180 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave**

- (a) Helikopterji so opremljeni s:
  - 1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;



2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
  3. za helikopterje s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 2012, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;
  4. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;
  5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke in
  6. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja pri helikopterjih s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 1980.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa:
1. ima enotočkovno odpenjanje in
  2. na sedežih letalske posadke, vseh sedežih poleg pilotovega in sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja vključuje dva ramenska pasova in varnostni pas, ki ga je mogoče uporabljati samostojno.

#### **NCC.IDE.H.185 Znak pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje**

Helikopterji, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljeni z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

#### **NCC.IDE.H.190 Komplet za prvo pomoč**

(a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim kompletom za prvo pomoč.

(b) Kompleti za prvo pomoč so:

1. zlahka dostopni za uporabo in
2. se stalno obnavljajo.

#### **NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom**

(a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
2. vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

#### **NCC.IDE.H.205 Ročni gasilni aparati**

(a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in
2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

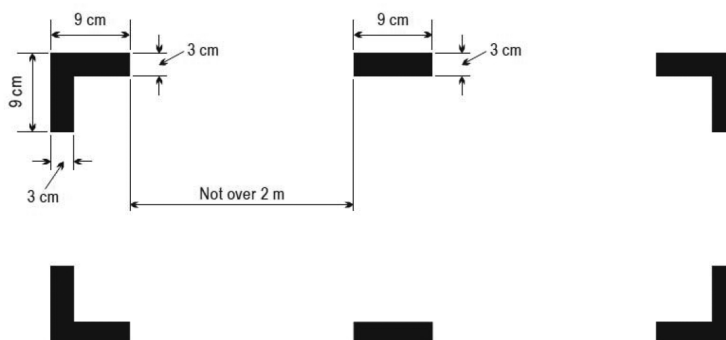
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

#### NCC.IDE.H.210 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

#### Označitev točk prodora



#### NCC.IDE.H.215 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT).
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v operacijah na morju za lete nad vodo v neprijaznem okolju in v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let, so opremljeni z oddajnikom ELT (ELT(AD)), ki se samodejno aktivira.
- (c) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

#### NCC.IDE.H.225 Rešilni jopiči

- (a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, ki so jim namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, če:
1. se uporabljajo za lete nad vodo na oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let;
  2. se uporabljajo za lete nad vodo na oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, ali
  3. vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.
- (b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

**NCC.IDE.H.226 Obleka za preživetje posadke**

Vsak član posadke ima na sebi obleko za preživetje:

- (a) pri izvajanju operacij na letih nad vodo v podporo operacijam na morju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let in če:
1. vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C, ali
  2. predvideni čas reševanja presega predvideni čas preživetja
- ali
- (b) tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:
1. letov nad vodo prek avtorotacijske razdalje ali razdalje za varen pristanek v sili, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati ravnega leta, in
  2. vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.

**NCC.IDE.H.227 Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo**

Helikopterji, ki se uporabljajo:

- (a) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let, ali
- (b) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega 3 minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja,

so opremljeni z:

1. pri helikopterjih, na katerih je manj kot 12 oseb, najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;
2. pri helikopterjih, na katerih je več kot 11 oseb, najmanj dvema rešilnima čolnoma, zloženima tako, da omogočata takojšnjo uporabo v sili, ki lahko skupaj sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju, pri izgubi enega pa imajo preostali čolni ustrezno preobremenitveno zmogljivost za sprejem vseh oseb na helikopterju;
3. najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele za vsak zahtevani rešilni čoln in
4. reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

**NCC.IDE.H.230 Oprema za preživetje**

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljeni s:

- (a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;
- (b) najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in
- (c) dodatno opremo za preživetje za predvideno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

**NCC.IDE.H.231 Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju**

Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije na morju na neprijaznem morskem območju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (a) če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodji zrakoplova, kažejo, da bo temperatura morja pod 10 °C, ali če predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja, ali če se načrtuje nočno izvajanje leta, imajo vse osebe na helikopterju na sebi obleko za preživetje;

- (b) vsi rešilni čolni, ki so na helikopterju v skladu z NCC.IDE.H.227, so nameščeni tako, da so uporabni v razmerah na morju, v katerih so bile ocenjene lastnosti helikopterja pri pristanku v sili na vodi ter njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem, zaradi izpolnitve zahtev za certificiranje glede pristanka v sili na vodi;
- (c) helikopter je opremljen s sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja;
- (d) vsi izhodi v sili, vključno z izhodi v sili za posadko, in njihove naprave za odpiranje so vidno označeni za vodenje oseb na helikopterju, ki uporabljajo izhode pri dnevni svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne in kabina potopi;
- (e) vsa vrata, ki jih ni mogoče odvreči in so označena kot izhodi v sili pri pristanku v sili na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh razmerah na morju, vse do najzahtevnejših, ki jih je treba oceniti za pristanek v sili na vodi in plovnost;
- (f) vsa vrata, okna in druge odprtine v prostoru za potnike, ki so bili ocenjeni za ustrezne za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v nevarnosti;
- (g) rešilni jopiči se nosijo ves čas, razen če nima potnik ali član posadke na sebi integrirane obleke za preživetje, ki izpolnjuje skupne zahteve za obleko za preživetje in rešilni jopič.

#### **NCC.IDE.H.232 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema**

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni z:

- (a) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustrežata njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim rokovanjem, ter
- (b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

#### **NCC.IDE.H.235 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi**

Helikopterji so zasnovani za pristanek na vodi ali certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrežno plovnostno kodo ali opremljeni z reševalno opremo za plovbo, če se uporabljajo za lete nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti.

#### **NCC.IDE.H.240 Slušalke**

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, je helikopter opremljen s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilu vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

#### **NCC.IDE.H.245 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:
  - 1. izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
  - 2. sprejemajo meteorološke informacije;
  - 3. izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določijo ustreznimi organi, in
  - 4. omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.
- (b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.
- (c) Če se zahteva radiokomunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz NCC.IDE.H.155 in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

**NCC.IDE.H.250 Navigacijska oprema**

(a) Helikopterji so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:

1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

(c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

**NCC.IDE.H.255 Radarski odzivnik**

Helikopterji so opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za pot, na kateri bodo leteli.“

---

## PRILOGA IV

## „PRILOGA VII

**NEKOMERCIALNE ZRAČNE OPERACIJE Z ZRAKOPLOVI, KI NISO KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA  
MOTORNI POGON**

[Del NCO]

PODDEL A

**SPLOŠNE ZAHTEVE****NCO.GEN.100 Pristojni organ**

- (a) Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri je zrakoplov registriran.
- (b) Če je zrakoplov registriran v tretji državi, je pristojni organ organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operator sedež ali bivališče.

**NCO.GEN.101 Načini usklajevanja**

Operator lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008 in njenimi izvedbenimi pravili poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi druge načine usklajevanja.

**NCO.GEN.102 Motorna jadralna letala in jadralna letala z motorjem**

- (a) Motorna jadralna letala se uporabljajo ob upoštevanju zahtev za:
1. letala, če jih poganja motor, in
  2. jadralna letala, če ne uporabljajo motorja.
- (b) Motorna jadralna letala so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za letala, razen če ni v poddelu D določeno drugače.
- (c) Jadralna letala z motorjem, razen motornih jadralnih letal, se uporabljajo in so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za jadralna letala.

**NCO.GEN.105 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova**

- (a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:
1. varnost zrakoplova in vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova v skladu s točko 1.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
  2. začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;
  3. zagotovitev, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu s točko 1.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
  4. let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:
    - (i) zrakoplov je ploven;
    - (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;
    - (iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega leta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni dokument, če je ustrezno, ne dovoljuje delovanja z nedelujočo opremo v skladu z NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ali NCO.IDE.B.105;
    - (iv) masa zrakoplova in, razen pri balonih, lega masnega središča sta taki, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;

- (v) vsa oprema, prtljaga in tovor so pravilno naloženi in zavarovani ter omogočajo evakuacijo v sili ter
- (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;
5. ne začne leta, če ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost, ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;
6. let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se njegova sposobnost za izvajanje nalog bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;
7. odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno, in
8. zapiše podatke o uporabi in vseh znanih ali domnevnih okvarah na zrakoplovu na koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov.
- (b) Vodja zrakoplova zagotovi, da v ključnih fazah leta, ali če je to potrebno zaradi varnosti, vsi člani osebja sedijo na svojem dodeljenem mestu in ne izvajajo nobenih dejavnosti, razen tistih, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.
- (c) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.
- (d) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in ki bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.
- (e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih lahko zaradi varnosti ne upošteva pravil, operativnih postopkov in metod.
- (f) Vodja zrakoplova je med letom:
1. razen pri balonih, na svojem mestu z zapetim varnostnim pasom in
  2. ves čas ostane pri krmilu zrakoplova, razen če krmilo prevzame drug pilot.
- (g) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti pristojni lokalni organ.
- (h) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustrezeni organ na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov in ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

#### **NCO.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni**

Vodja balona ima poleg odgovornosti v skladu z NCO.GEN.105 še naslednji odgovornosti:

- (a) dajanje navodil pred letom osebam, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, ter
- (b) zagotovitev, da osebe, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, nosijo ustrezno varovalno obleko.

#### **NCO.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov**

- (a) Vodja zrakoplova upošteva zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.

- (b) Vodja zrakoplova se seznanja z zakoni in drugimi predpisi ter postopki, ki se nanašajo na opravljanje njegovih nalog in so določeni za območja, čez katera naj bi se letelo, za letališča ali območja delovanja, ki naj bi se uporabila, ter povezane letalske navigacijske naprave v skladu s točko 1.a Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

#### **NCO.GEN.115 Vožnja letal po tleh**

Letalo se vozi po tleh na območju letališča, predvidenem za gibanje, samo če je oseba pri krmilu:

- (a) ustrezno usposobljen pilot ali
- (b) jo je imenoval operator in:
1. je usposobljena za vožnjo letala po tleh;
  2. je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;
  3. je bila seznanjena z načrtom letališča, potmi, znaki, označbami, lučmi, signali in navodili kontrole zračnega prometa (ATC), frazeologijo in postopki ter
  4. je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

#### **NCO.GEN.120 Uporaba rotorja – helikopterji**

Rotor helikopterja se lahko vrti s pogonom za namene letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

#### **NCO.GEN.125 Prenosne elektronske naprave**

Vodja zrakoplova nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave (PED), ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

#### **NCO.GEN.130 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu**

Operator ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom, razen za zrakoplove, ki vzletijo in pristanejo na istem letališču/območju delovanja.

#### **NCO.GEN.135 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu**

- (a) Razen če ni drugače določeno, so med vsakim letom na zrakoplovu izvorniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij:
1. letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednih dokumentov;
  2. izvirnega potrdila o vpisu v register;
  3. izvirnega spričevala o plovnosti;
  4. spričevala o hrupu, če je ustrezno;
  5. seznama posebnih odobritev, če je ustrezno;
  6. dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
  7. potrdila o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
  8. dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
  9. podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;
  10. najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za pot predlaganega leta in vseh poti, vzdolž katerih se upravičeno pričakuje, da se na njih let lahko preusmeri;



11. informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;
  12. seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL), če je ustrezno, in
  13. vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih let zadeva.
- (b) Brez poseganja v točko (a) se lahko na letih:
1. za katere sta vzlet in pristanek predvidena na istem letališču/območju delovanja ali
  2. ki ostanejo na razdalji ali območju, ki ju določi pristojni organ,
- dokumenti in informacije iz (a)(2) do (a)(8) hranijo na letališču ali območju delovanja.
- (c) Brez poseganja v točko (a) so lahko na letih z baloni ali jadralnimi letali, razen z motornimi jadralnimi letali, dokumenti in informacije iz točk (a)(2) do (a)(8) in (a)(11) do (a)(13) v spremljevalnem vozilu.
- (d) Vodja zrakoplova v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosil pristojni organ, predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

#### **NCO.GEN.140 Prevoz nevarnega blaga**

- (a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s Tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.
- (b) Nevarno blago prevaža samo operator, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012, razen če:
1. za blago veljajo Tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil;
  2. ga prenašajo potniki ali vodja zrakoplova ali je v prtljagi v skladu z delom 8 Tehničnih navodil ali
  3. ga prenašajo operatorji zrakoplova tipa ELA2.
- (c) Vodja zrakoplova sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečevanje nenamerne prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.
- (d) Vodja zrakoplova v skladu s Tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.
- (e) Vodja zrakoplova zagotovi, da se v skladu s Tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.

#### **NCO.GEN.145 Takojšen odziv na varnostno težavo**

Operator sprejme:

- (a) vse varnostne ukrepe, ki jih zahteva pristojni organ v skladu z ARO.GEN.135(c), in
- (b) vse ustrezne obvezne varnostne zahteve, ki jih izda Agencija, vključno s plovnostnimi zahtevami.

#### **NCO.GEN.150 Dnevnik potovanja**

Podatki o zrakoplovu, njegovi posadki in posameznem potovanju se hranijo za vsak let ali vrsto letov v obliki dnevnika potovanj ali enakovrednega dokumenta.

**NCO.GEN.155 Seznam minimalne opreme**

(a) Lahko se oblikuje seznam minimalne opreme ob upoštevanju naslednjega:

1. v dokumentu se predvidi delovanje zrakoplova pod določenimi pogoji z določenimi instrumenti, deli opreme ali funkcijami, ki na začetku letenja ne delujejo;
2. dokument se pripravi za vsak posamezen zrakoplov, ob upoštevanju ustreznih pogojev delovanja in vzdrževanja s strani operatorja, in
3. seznam minimalne opreme temelji na ustreznem glavnem seznamu minimalne opreme, kot je opredeljeno v podatkih, oblikovanih v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 <sup>(1)</sup>, in ne sme biti manj omejevalen kot glavni seznam minimalne opreme.

(b) O seznamu minimalne opreme in kateri koli njegovih sprememb se obvesti pristojni organ.

## PODDEL B

**OPERATIVNI POSTOPKI****NCO.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja**

Vodja zrakoplova uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

**NCO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala**

Vodja zrakoplova pri določitvi nadomestnih letališč in politike ravnanja z gorivom šteje letališče kot izolirano letališče, če znaša čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega letališča:

- (a) za letala z batnimi motorji več kot 60 minut ali
- (b) za letala s turbinskimi motorji več kot 90 minut.

**NCO.OP.110 Letališki operativni minimumi – letala in helikopterji**

(a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) vodja zrakoplova določi in uporablja letališke operativne minimume za vsako odhodno, namembno in nadomestno letališče. Ti minimumi:

1. niso nižji od minimumov, ki jih določi država, v kateri je letališče, razen če jih navedena država posebej odobri, in
2. pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti, jih odobri pristojni organ v skladu s poddelom E Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. 965/2012.

(b) Vodja zrakoplova pri izbiranju letaliških operativnih minimumov upošteva:

1. tip, zmogljivosti in značilnosti ravnanja z zrakoplovom;
2. svojo usposobljenost in izkušnje;
3. dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez ter območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
4. ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih pripomočkov;
5. opremo, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, ravnanjem zrakoplova, pristankom, iztekom in neuspehim priletom;
6. ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah;
7. najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;

<sup>(1)</sup> UL L 224, 21.8.2012, str. 1.

8. načine za določitev in poročanje o meteoroloških razmerah ter
  9. tehniko letenja, ki jo je treba uporabljati med končnim priletom.
- (c) Minimumi za poseben postopek prileta in pristanka se uporabljajo, če:
1. zemeljska oprema, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
  2. sistemi na zrakoplovu, ki se zahtevajo za to vrsto prileta, delujejo;
  3. so izpolnjena zahtevana merila za zmogljivost zrakoplova in
  4. je pilot ustrezno usposobljen.

#### **NCO.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I**

- (a) Višina odločitve (DH), ki se uporabi za nenatančni prilet (NPA), ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) ali operacijo kategorije I (CAT I), ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
1. najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference;
  2. relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;
  3. višine odločitve objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
  4. minimuma sistema iz preglednice 1 ali
  5. najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta, če je navedena.
- (b) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo nenatančnega prileta, ki se ne izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem, ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
1. relativne višine nad ovirami za kategorijo zrakoplova;
  2. systemskega minimuma iz preglednice 1 ali
  3. najmanjše relativne višine spuščanja (MDH) iz letalskega priročnika zrakoplova, če je navedena.

*Preglednica 1*

#### **Sistemske minimumi**

Naprava	Najmanjši DH/MDH (ft)
Instrumentalni pristajalni sistem (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/satelitski razširjeni sistem (SBAS) (bočna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizador (LOC), z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
Nadzorni priletni radar (SRA) (zaključek pri ½ NM)	250

Naprava	Najmanjši DH/MDH (ft)
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VHF vsesmerno radijsko območje (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmerjeni radijski svetilnik (NDB)	350
VOR/DME	300
VHF naprava za iskanje smeri (VDF)	350

#### NCO.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali

(a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjši od največje od naslednjih višin:

- objavljene relativne višine nad ovirami (OCH) za kroženje za kategorijo letala;
- najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
- DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

(b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:

- vidljivosti pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena;
- najmanjše vidljivosti iz preglednice 2 ali
- vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze/pretvorjene meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

Preglednica 1

#### MDH in najmanjša vidljivost za kroženje glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

#### NCO.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji

MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

#### NCO.OP.115 Postopki odleta in prileta – letala in helikopterji

(a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).

(b) Vodja zrakoplova se lahko odmakne od objavljene odletne poti, priletne poti ali priletnega postopka:

- če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami ter v celoti upoštevani obratovalni pogoji in vsa dovoljenja kontrole zračnega prometa (ATC) ali

2. če ga enota ATC usmerja prek radarja.

#### **NCO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa – letala, helikopterji in jadralna letala z motorjem**

Vodja zrakoplova upošteva objavljene postopke za zmanjšanje hrupa za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

#### **NCO.OP.121 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni**

Vodja balona upošteva operativne postopke za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa sistema za gretje ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

#### **NCO.OP.125 Zaloga goriva in olja – letala**

(a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na letalu dovolj goriva in olja za:

1. lete po vizualnih pravilih letenja (VFR):

- (i) podnevi: vzlet in pristank na istem letališču/pristajalnem območju in vedno v vidnem dosegu navedenega letališča/pristajalnega območja, za letenje po predvideni poti in nato najmanj še za 10 minut letenja na običajni potovalni višini;
- (ii) podnevi: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 30 minut letenja na običajni potovalni višini ali
- (iii) ponoči: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini;

2. za lete po pravilih IFR:

- (i) če se ne zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini, ali
- (ii) če se zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka, do nadomestnega letališča in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini.

(b) Pri izračunu potrebnega goriva, vključno za izredne razmere, se upoštevajo:

- 1. napovedane meteorološke razmere;
- 2. predvidene poti ATC in zamude v prometu;
- 3. postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
- 4. vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristank letala ali zvečajo porabo goriva in/ali olja.

(c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če se lahko izpolnjujejo vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

#### **NCO.OP.126 Zaloga goriva in olja – helikopterji**

(a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na helikopterju dovolj goriva in olja za:

- 1. lete po pravilih VFR, letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato najmanj še za 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, in

2. lete po pravilih IFR:

- (i) če se ne zahteva nadomestno letališče ali če ni na voljo nadomestnega vremensko sprejemljivega letališča, za letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato še za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad namembnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek, ali
  - (ii) če se zahteva nadomestno letališče/območje delovanja, za letenje do letališča/območja delovanja načrtovanega pristanka in izvedbo prileta in neuspelega prileta ter nato:
    - A. za letenje do določenega nadomestnega letališča/območja delovanja in
    - B. za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad nadomestnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek.
- (b) Pri izračunu potrebnega goriva, vključno za izredne razmere, se upoštevajo:
- 1. napovedane meteorološke razmere;
  - 2. predvidene poti ATC in zamude v prometu;
  - 3. postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno, in
  - 4. vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristanek zrakoplova ali zvečajo porabo goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če se lahko izpolnjujejo vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

#### **NCO.OP.127 Zaloga in načrtovanje goriva in balasta – baloni**

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če rezerva goriva, plina ali balasta zadostuje za 30 minut letenja.
- (b) Zaloga goriva, plina ali balasta se izračuna na podlagi najmanj naslednjih operativnih pogojev, predvidenih za let:
- 1. podatkov, ki jih zagotovi proizvajalec balona;
  - 2. načrtovanih mas;
  - 3. pričakovanih meteoroloških razmer in
  - 4. postopkov in omejitev izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

#### **NCO.OP.130 Dajanje navodil potnikom**

Vodja zrakoplova zagotovi, da pred ali, če je ustrezno, med letom potniki dobijo navodila v zvezi z reševalno opremo in postopki v sili.

#### **NCO.OP.135 Priprava leta**

- (a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da naprave na zemlji in/ali vodi, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno delovanje zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let.
- (b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanja z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:
- 1. preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter

2. načrt nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

#### **NCO.OP.140 Nadomestna namembna letališča – letala**

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, prilet in pristanež lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC), ali

(b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:

1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in
2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
  - (i) baza oblakov najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
  - (ii) vidljivost najmanj 5,5 km ali 4 km več, kot je minimum za postopek.

#### **NCO.OP.141 Nadomestna namembna letališča – helikopterji**

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, naslednje vremenske razmere:

1. baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
2. vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek, ali

(b) je kraj predvidenega pristanka izoliran in:

1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;
2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
  - (i) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;
  - (ii) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek, in
3. je pri namembnem kraju na morju določena točka brez povratka (PNR).

#### **NCO.OP.145 Polnjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem**

- (a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom avgas (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije ‚wide-cut‘ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.

- (b) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z vsemi drugimi vrstami goriva, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem, če ni prisoten vodja zrakoplova ali drugo usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljivi način.

**NCO.OP.150 Prevoz potnikov**

Vodja zrakoplova zagotovi, da so pred in med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom ter ko je to potrebno zaradi varnosti, vsi potniki na zrakoplovu na svojem sedežu ali ležišču s pravilno zapetim varnostnim pasom ali zadrževalno napravo, razen pri balonih.

**NCO.OP.155 Kajenje na zrakoplovu – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

- (a) če meni, da je to potrebno zaradi varnosti, in
- (b) med ponovnim polnjenjem rezervoarjev zrakoplova.

**NCO.OP.156 Kajenje na zrakoplovu – jadralna letala in baloni**

Na jadralnem letalu ali balonu ne sme nihče kaditi.

**NCO.OP.160 Meteorološke razmere**

- (a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete VFR ali nad njimi.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega letališča samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda vremenske razmere na namembnem letališču ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih letališč na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.
- (c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

**NCO.OP.165 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh**

Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova.

**NCO.OP.170 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom**

- (a) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (b) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.

**NCO.OP.175 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja in stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda ter
- (b) bodo izpolnjeni veljavni letališki operativni minimumi.

**NCO.OP.176 Pogoji za vzlet – baloni**

Vodja balona se pred začetkom vzleta prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na območju delovanja ali letališču ne bo preprečilo varnega vzleta in odhoda.

**NCO.OP.180 Simulirane neobičajne situacije med letom**

- (a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo:

1. situacije, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili, ali



2. leta v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC).

- (b) Brez poseganja v točko (a) se take situacije lahko simulirajo s piloti pripravniki na zrakoplovu med leti za usposabljanje, ki jih izvaja potrjena organizacija za usposabljanje.

#### **NCO.OP.185 Upravljanje goriva med letom**

Vodja zrakoplova redno preverja, ali količina preostalega uporabnega goriva ali balasta na letu ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, pri čemer mora ostati načrtovana rezerva goriva v skladu z NCO.OP.125, NCO.OP.126 ali NCO.OP.127.

#### **NCO.OP.190 Uporaba dodatnega kisika**

Vodja zrakoplova zagotovi, da on in člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

#### **NCO.OP.195 Zaznavanje bližine tal**

Če vodja zrakoplova ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, vodja zrakoplova takoj sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

#### **NCC.OP.200 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)**

Če je v uporabi sistem ACAS II, so operativni postopki in usposabljanje v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011.

#### **NCO.OP.205 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

#### **NCO.OP.210 Začetek in nadaljevanje prileta – letala in helikopterji**

- (a) Vodja zrakoplova lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/vidljivost (RVR/VIS).

- (b) Če je javljeni RVR/VIS manjši od veljavnega minimuma, se prilet ne nadaljuje:

1. pod višino 1 000 ft nad letališčem; ali

2. v del končnega prileta, če je nadmorska/relativna višina odločitve (DA/H) ali najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja (MDA/H) več kot 1 000 ft nad letališčem.

- (c) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti.

- (d) Če se po prečkanju 1 000 ft nad letališčem javljeni RVR/VIS zmanjša pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.

- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H vizualne reference, ki ustrezajo vrsti priletne operacije in predvideni vzletno-pristajalni stezi, vzpostavljene in ohranjene.

- (f) RVR cone dotika s tlemi je vedno kontrolni.

#### **NCO.OP.215 Operativne omejitve – toplozračni baloni**

Toplozračni balon lahko vzleti ponoči, če je na njem dovolj goriva za pristanek podnevi.

## PODDEL C

**ZMOGLJIVOST IN OPERATIVNE OMEJITVE ZRAKOPLOVOV****NCO.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi**

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in, razen za balone, lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihove kombinacije, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

**NCO.POL.105 Tehtanje**

- (a) Operator zagotovi, da se masa zrakoplova in, razen pri balonih, masno središče določita z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo vodji zrakoplova. Zrakoplov se znova stehta, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.
- (b) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

**NCO.POL.110 Zmogljivost – splošno**

Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

## PODDEL D

**INSTRUMENTI, PODATKI IN OPREMA**

## ODDELEK 1

*Letala***NCO.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;
  2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.A.190;
  3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.A.195 ali
  4. so vgrajeni na letalu.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. rezervne varovalke;
  2. samostojne prenosne svetilke;
  3. točni časomer;
  4. komplete za prvo pomoč;
  5. opremo za preživetje in signaliziranje;
  6. vodno sidro in opremo za privez ter
  7. otroško zadrževalno napravo.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCO.IDE.A.190 in NCO.IDE.A.195 in

2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti pri okvarah ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se letalo uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali
- (b) če ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke**

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami razredov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

#### **NCO.IDE.A.115 Operativne luči**

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetlavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;
- (e) razsvetlavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

#### **NCO.IDE.A.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

- (a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravami za merjenje in prikazovanje:
1. magnetne smeri;
  2. časa v urah, minutah in sekundah;
  3. tlačne višine;
  4. indicirane hitrosti in
  5. Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.
- (b) Letala, ki se uporabljajo ponoči v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:

1. naprave za merjenje in prikazovanje:

- (i) zavoja in zdrsa;
  - (ii) položaja;
  - (iii) navpične hitrosti in
  - (iv) stabilizirane smeri
- ter

2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

(c) Letala, ki se uporabljajo v pogojih, ko jih ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točk (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

#### **NCO.IDE.A.125 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

(a) napravo za merjenje in prikazovanje:

- 1. magnetne smeri;
- 2. časa v urah, minutah in sekundah;
- 3. tlačne višine;
- 4. indicirane hitrosti;
- 5. navpične hitrosti;
- 6. zavoja in zdrsa;
- 7. položaja;
- 8. stabilizirane smeri;
- 9. temperature zunanjega zraka in
- 10. Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;

(b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo, in

(c) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

#### **NCO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)**

Turbinska letala, certificirana za največje število potniških sedežev nad devet, so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

- (a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. januarju 2011, ali
- (b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

**NCO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letalsko posadko**

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

**NCO.IDE.A.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave**

(a) Letala so opremljena z:

1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;
2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
3. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, in
4. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem.

**NCO.IDE.A.145 Komplet za prvo pomoč**

(a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč.

(b) Komplet za prvo pomoč je:

1. zlahka dostopen za uporabo in
2. se stalno obnavlja.

**NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom**

(a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in:
  - (i) 100 % potnikov za vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;
  - (ii) najmanj 30 % potnikov za vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft, ter
  - (iii) najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft;

ter

2. vseh, ki so v prostoru za potnike, za najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali se uporabljajo pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

(c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so poleg tega opremljena z napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka.

**NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom**

- (a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
- vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
  - vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

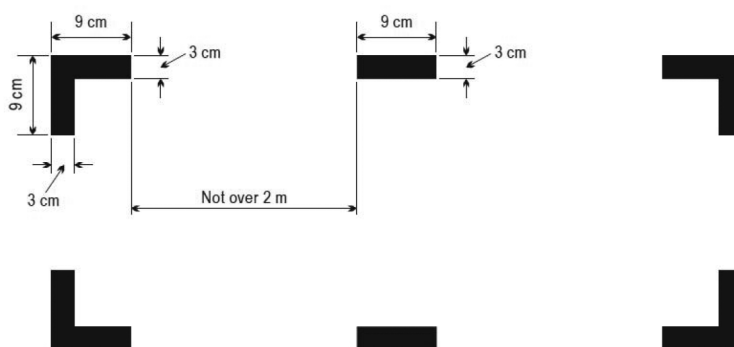
**NCO.IDE.A.160 Ročni gasilni aparati**

- (a) Letala, razen motornih jadralnih letal (TMG) in letal tipa ELA1, so opremljena najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:
- v pilotski kabini in
  - v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

**NCO.IDE.A.165 Označitev točk prodora**

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

**Označitev točk prodora****NCO.IDE.A.170 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)**

- (a) Letala so opremljena z:
- oddajnikom signala na kraju nesreče katere koli vrste, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;
  - samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008, ali
  - oddajniki signala na kraju nesreče za preživele ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi član posadke ali potnik, če so certificirana za največje število potniških sedežev šest ali manj.
- (b) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

**NCO.IDE.A.175 Leti nad vodo**

(a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:

1. enomotorna kopenska letala, če:

(i) se uporabljajo nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot jo je mogoče prejadrtati, ali

(ii) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi;

2. vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, in

3. letala, ki se uporabljajo na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj.

(b) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:

1. enim sidrom;

2. enim vodnim sidrom (drogue), če je potrebno kot pomoč pri manevriranju, in

3. opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

(c) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživetje iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;

2. dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na krovu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in

3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

**NCO.IDE.A.180 Oprema za preživetje**

Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, vključno s sredstvi za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

**NCO.IDE.A.190 Radiokomunikacijska oprema**

(a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.

(b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

(c) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

**NCO.IDE.A.195 Navigacijska oprema**

- (a) Letala, ki se uporabljajo na poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljena z vso potrebno navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
  2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Ta oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

**NCO.IDE.A.200 Radarski odzivnik**

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

**ODDELEK 2****Helikopterji****NCO.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;
  2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.H.190;
  3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.H.195 ali
  4. so vgrajeni na helikopterju.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
1. samostojne prenosne svetilke;
  2. točni časomer;
  3. komplete za prvo pomoč;
  4. opremo za preživetje in signaliziranje;
  5. vodno sidro in opremo za privez ter
  6. otroško zadrževalno napravo.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCO.IDE.H.190 in NCO.IDE.H.195 in
  2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti pri okvarah ali napakah.



- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali
- (b) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCO.IDE.H.115 Operativne luči**

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;
- (e) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

#### **NCO.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravo za merjenje in prikazovanje:
1. magnetne smeri;
  2. časa v urah, minutah in sekundah;
  3. tlačne višine;
  4. indicirane hitrosti in
  5. zdrsa.
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
1. napravo za merjenje in prikazovanje:
    - (i) položaja;
    - (ii) navpične hitrosti in
    - (iii) stabilizirane smeri ter
  2. napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.

- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točk (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

#### **NCO.IDE.H.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
1. magnetne smeri;
  2. časa v urah, minutah in sekundah;
  3. tlačne višine;
  4. indicirane hitrosti;
  5. navpične hitrosti;
  6. zdrsa;
  7. položaja;
  8. stabilizirane smeri in
  9. temperature zunanjega zraka;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve in
- (d) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot instrumenta v pripravljenosti.

#### **NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR**

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

#### **NCO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letalsko posadko**

Helikopterji, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s sluškami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

#### **NCO.IDE.H.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave**

- (a) Helikopterji so opremljeni s:
1. sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;
  2. varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
  3. za helikopterje, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2012, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;
  4. otroško zadrževalno napravo za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, in

5. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

#### NCO.IDE.H.145 Komplet za prvo pomoč

(a) Helikopterji so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.

(b) Komplet za prvo pomoč je:

1. zlahka dostopen za uporabo in
2. se stalno obnavlja.

#### NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

(a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

(b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

1. vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft, ter
2. vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

#### NCO.IDE.H.160 Ročni gasilni aparati

(a) Helikopterji, razen helikopterjev tipa ELA2, so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

1. v pilotski kabini in
2. v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.

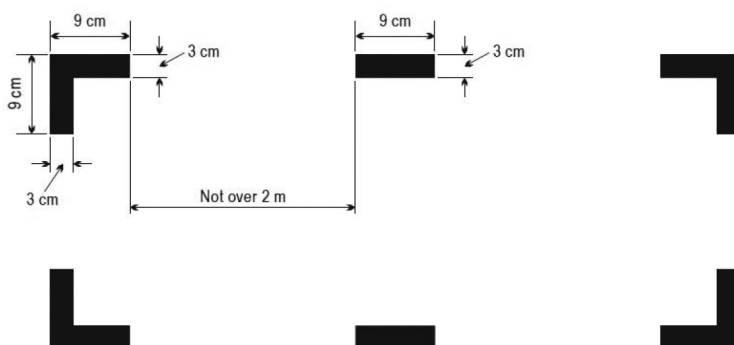
(b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

#### NCO.IDE.H.165 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1

#### Označitev točk prodora



**NCO.IDE.H.170 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)**

(a) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni s:

1. samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče in
2. enim oddajnikom signala na kraju nesreče za preživele ELT (ELT(S)) v rešilnem čolnu ali na rešilnem jopiču, če se helikopter uporablja na razdalji od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.

(b) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev šest ali manj, so opremljeni z oddajnikom ELT(S) signala na kraju nesreče ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi vođa zrakoplova ali potnik.

(c) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

**NCO.IDE.H.175 Leti nad vodo**

(a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, če:

1. se uporabljajo nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo in v primeru odpovedi ključnega motorja ne morejo zadržati vodoravnega leta;
2. se uporabljajo nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki presega 10 minut pri običajni potovalni hitrosti in v primeru odpovedi ključnega motorja lahko zadržijo vodoravni let;
3. vzletajo ali pristajajo na letališču/območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.

(b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

(c) Vođa helikopterja, ki se uporablja nad vodo na razdalji od kopnega, ki presega 30 minut pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar od tega je manj, ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na helikopterju:

1. oprema za oddajanje signalov v sili;
2. dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili, in
3. reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

(d) Vođa helikopterja ugotovi tveganja za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič iz točke (a).

**NCO.IDE.H.180 Oprema za preživetje**

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s signalnimi napravami in reševalno opremo, vključno s sredstvi za ohranjanje življenja, kot je lahko ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

**NCO.IDE.H.185 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi**

Helikopterji, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega več kot 50 NM, so:

- (a) zasnovani za pristanek na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo;
- (b) certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo ali
- (c) opremljeni z reševalno opremo za plovbo.

#### **NCO.IDE.H.190 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.
- (c) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.
- (d) Če se zahteva radijski komunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz NCO.IDE.H.135 in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovi delovni postaji.

#### **NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema**

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo na poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
  - 1. načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
  - 2. veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Ta oprema zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

#### **NCO.IDE.H.200 Radarski odzivnik**

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

### ODDELEK 3

#### *Jadralna letala*

#### **NCO.IDE.S.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
  - 1. jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta;
  - 2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.S.145;
  - 3. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.S.150 ali
  - 4. so vgrajeni na jadralnem letalu.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:

1. samostojne prenosne svetilke;
  2. točni časomer;
  3. opremo za preživetje in signaliziranje.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in
  2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost jadralnega letala, niti pri okvarah ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij jadralnega letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se jadralno letalo uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali
- (b) ima jadralno letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCO.IDE.S.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo**

(a) Jadralna letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:

1. pri jadralnih letalih z motorjem, magnetne smeri;
  2. časa v urah, minutah in sekundah;
  3. tlačne višine in
  4. indicirane hitrosti.
- (b) Jadralna letala, ki se uporabljajo v razmerah, ko jadralnega letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še napravo za merjenje in prikazovanje:
1. navpične hitrosti;
  2. položaja ali zavoja in zdrsa ter
  3. magnetne smeri.

#### **NCO.IDE.S.120 Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo**

Jadralna letala, ki se uporabljajo za letenje v oblakih, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:

- (a) magnetne smeri;
- (b) časa v urah, minutah in sekundah;
- (c) tlačne višine;
- (d) indicirane hitrosti;

- (e) navpične hitrosti in
- (f) položaja ali zavoja in zdrsa.

**NCO.IDE.S.125 Sedeži in zadrževalni sistemi**

(a) Jadralna letala so opremljena s:

1. sedežem za vsako osebo na jadralnem letalu in
2. varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež v skladu z letalskim priručnikom zrakoplova.

(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

**NCO.IDE.S.130 Dodatni kisik**

Jadralna letala, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, in
- (b) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

**NCO.IDE.S.135 Leti nad vodo**

Vodja jadralnega letala, ki se uporablja nad vodo, ugotovi tveganja za preživele iz jadralnega letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na jadralnem letalu:

- (a) rešilni jopiči ali enakovredne individualno napihljive naprave za vse osebe na jadralnem letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi vodja zrakoplova ali potnik in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz in
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili pri izvajanju leta:
  1. nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki je ni mogoče prejadрати, ali
  2. kjer sta vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi.

**NCO.IDE.S.140 Oprema za preživetje**

Jadralna letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

**NCO.IDE.S.145 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

**NCO.IDE.S.150 Navigacijska oprema**

Jadralna letala so opremljena z navigacijsko opremo, potrebno za nadaljevanje leta v skladu z:

- (a) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

(b) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

#### **NCO.IDE.S.155 Radarski odzivnik**

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

### **ODDELEK 4**

#### **Baloni**

#### **NCO.IDE.B.100 Instrumenti in oprema – splošno**

(a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:

1. jih uporablja letalska posadka za določitev poti leta;
2. se uporabljajo za doseganje skladnosti z NCO.IDE.B.145 ali
3. so vgrajeni na balonu.

(b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:

1. samostojne prenosne svetilke;
2. točni časomer;
3. komplet za prvo pomoč;
4. opremo za preživetje in signaliziranje.

(c) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:

1. informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in
2. instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost balona, niti pri okvarah ali napakah.

(d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.

(e) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij balona, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se balon uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen, ali
- (b) ima balon dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCO.IDE.B.110 Operativne luči**

Baloni, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) pozicijskimi lučmi;



- (b) napravo za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje balona;
- (c) samostojno prenosno svetilko in
- (d) toplozračne zračne ladje s:
  - 1. pristajalnim žarometom in
  - 2. lučjo proti trčenju.

**NCO.IDE.B.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Baloni, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za prikazovanje smeri zanosa in
- (b) napravo za merjenje in prikazovanje:
  - 1. časa v urah, minutah in sekundah;
  - 2. navpične hitrosti, če se zahteva v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova, in
  - 3. tlačne višine, če se zahteva v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova, zahtevami za zračni prostor ali če je treba višino nadzorovati zaradi uporabe kisika.

**NCO.IDE.B.120 Komplet za prvo pomoč**

- (a) Baloni so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
  - 1. zlahka dostopen za uporabo in
  - 2. se stalno obnavlja.

**NCO.IDE.B.121 Dodatni kisik**

Baloni, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft, in
- (b) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

**NCO.IDE.B.125 Ročni gasilni aparati**

- (a) Baloni so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom, če tako zahtevajo veljavne certifikacijske specifikacije.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo na balonu, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, za vse na balonu pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

**NCO.IDE.B.130 Leti nad vodo**

Vodja balona, ki se uporablja nad vodo, ugotovi tveganja za preživele iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na balonu:

- (a) rešilni jopiči za vse osebe na balonu ali enakovredne napihljive naprave za vse osebe na balonu, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zložene na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega mesta;

- (b) če je na njem več kot šest oseb, oddajnik signala na kraju nesreče, ki lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz;
- (c) če je na njem do šest oseb, oddajnik signala na kraju nesreče ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi vodja zrakoplova ali potnik in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz, in
- (d) oprema za oddajanje signalov v sili.

**NCO.IDE.B.135 Oprema za preživetje**

Baloni, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

**NCO.IDE.B.140 Razna oprema**

- (a) Baloni so opremljeni z varovalnimi rokavicami za vse člane posadke.
- (b) Toplozračni baloni in mešani baloni so opremljeni z:
  - 1. nadomestnim virom vžiga;
  - 2. napravo za merjenje in prikazovanje količine goriva;
  - 3. požarno odejo ali pregrinjalom, odpornim proti ognju;
  - 4. najmanj 25 m dolgo vrvjo z utežjo.
- (c) Prostoletiči plinski baloni so opremljeni z nožem.

**NCO.IDE.B.145 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami ali na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

**NCO.IDE.B.150 Radarski odzivnik**

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.“

---