

II

(Icke-lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 800/2013

av den 14 augusti 2013

om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ⁽¹⁾, särskilt artikel 8.5, och

av följande skäl:

(4) Genom denna förordning ändras kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾ så att vissa aspekter relaterade till icke-kommersiell trafik inbegrips.

(5) För att säkerställa en smidig övergång och en hög säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europeiska unionen bör tillämpningsföreskrifterna återspegla den aktuella kunskapsnivån, inklusive bästa praxis, samt vetenskapliga och tekniska framsteg när det gäller flygdrift. I enlighet med detta bör man beakta tekniska krav och administrativa förfaranden som överenskommits under överinseende av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*) och de europeiska gemensamma luftfartsmyndigheterna till och med den 30 juni 2009, samt befintlig lagstiftning som hänför sig till särskilda nationella förhållanden.

(1) Operatörer och personal som deltar i trafik med vissa luftfartyg måste uppfylla de tillämpliga grundläggande kraven i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.

(2) Enligt förordning (EG) nr 216/2008 ska operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg, såvida inget annat fastställs i tillämpningsföreskrifterna, deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra sina skyldigheter kopplade till driften av dessa luftfartyg.

(3) I enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 bör kommissionen anta de tillämpningsföreskrifter som är nödvändiga för att fastställa villkoren för en säker drift av luftfartyg.

(6) Det är nödvändigt att ge tillräcklig tid för flygindustrin och medlemsstaternas administrationer att anpassa sig till det nya regelverket.

(7) Europeiska byrån för luftfartssäkerhet har utarbetat utkast till tillämpningsföreskrifter och överlämnat dem till kommissionen i form av ett yttrande i enlighet med artikel 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.

(8) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 65 i förordning (EG) nr 216/2008.

⁽¹⁾ EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 296, 25.10.2012, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.1 ska "och icke-kommersiell verksamhet med flygplan, helikoptrar, ballonger och segelflygplan" införas efter "kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar".

2. I artikel 1 ska punkt 3 betecknas som 5, och de följande nya punkterna 3 och 4 ska läggas till:

"3. I denna förordning fastställs också detaljerade regler för icke-kommersiell verksamhet samt villkoren och förfarandena för deklARATIONERNA från och tillsynen över de operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg.

4. Annan flygdrift, inbegripet verksamhet där ett luftfartyg används för att utföra specialiserade uppgifter eller tjänster, ska fortsätta att utföras i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning till dess att tillhörande tillämpningsföreskrifter har antagits och tillämpas."

3. I artikel 2:

a) I första stycket ska en ny punkt läggas till som punkt 5:

"5. *prestandabaserad navigation (PBN)*: områdesnavigering baserad på prestandakrav för luftfartyg som navigerar längs en ATS-flygväg, enligt en instrumentinflygningsprocedur eller i ett angivet luftrum."

b) I andra stycket punkt 2 ska "V" ersättas med "VII".

4. I artikel 5.2 ska ordet "CAT" strykas ur den första meningen (gäller ej den svenska versionen).

5. I artikel 5.2 b ska "flygplan och helikoptrar" ersättas med "flygplan, helikoptrar, ballonger och segelflygplan".

6. I artikel 5 ska följande tre punkter läggas till:

"3. Operatörer av komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar som deltar i icke-kommersiell verksamhet ska deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra sina skyldigheter kopplade till driften av luftfartygen och ska bruka luftfartygen i enlighet med bestämmelserna i bilaga III och bilaga VI.

4. Operatörer av icke-komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan som deltar i icke-kommersiell verksamhet ska bruka luftfartygen i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.

5. Med avvikelse från punkterna 1, 3 och 4 ska utbildningsorganisationer som har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat och som godkänts i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 (*), när de bedriver flygutbildning till, inom eller från unionen, bruka

a) komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI,

b) icke-komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt ballonger och segelflygplan i enlighet med bestämmelserna i bilaga VII.

(*) EUT L 100, 5.4.2012, s. 1."

7. I artikel 6 ska en ny punkt läggas till som punkt 7:

"7. Med avvikelse från SpA.PBN.100 PBN i bilaga V ska icke-kommersiell verksamhet med icke-komplexa motordrivna flygplan i angivet luftrum, på flygvägar eller i enlighet med procedurer där specifikationer för prestandabaserad navigation (PBN) har fastställts fortsätta att brukas på de villkor som anges i medlemsstaternas nationella lagstiftning till dess att tillhörande tillämpningsföreskrifter har antagits och tillämpas."

8. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) det befintliga stycket ska benämnas punkt 1,

b) i led a ska orden "För flygplan" ersättas med "För kommersiell flygtransport med flygplan",

c) i led b ska orden "För helikoptrar" ersättas med "För kommersiell flygtransport med helikopter",

d) en ny punkt ska läggas till som punkt 2:

"2. Icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar ska fortsätta att bedrivas i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning om flygtidsbegränsning till dess att tillhörande tillämpningsföreskrifter har antagits och tillämpas."

9. I artikel 10 ska följande punkt införas:
- "3. Med avvikelse från punkt 1 andra stycket får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa
- a) bestämmelserna i bilaga III på icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar före den 25 augusti 2016, och
 - b) bestämmelserna i bilagorna V, VI och VII på icke-kommersiell verksamhet med flygplan, helikoptrar, segelflygplan och ballonger före den 25 augusti 2016."
10. I bilaga I ska rubriken ändras till "Definitioner av begrepp som används i bilagorna II–VII". Följande nya definitioner ska införas i alfabetisk ordning, och befintliga definitioner ska omnumreras:
- "11. *inflygning med vägledning i höjddled (approach procedure with vertical guidance (APV) operation)*: instrumentinflygning med vägledning i sidled och höjddled men som inte uppfyller fastställda krav för precisionsinflygning och landning, med en beslutshöjd (DH) på minst 250 ft och med en bansynvidd (RVR) på minst 600 m."
- "43. *ELA1-luftfartyg (European Light Aircraft)*: följande bemannade luftfartyg:
- a) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 1 200 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
 - b) Ett segelflygplan eller ett motordrivet segelflygplan med högst 1 200 kg MTOM.
 - c) En ballong med en maximal volym lyftgas eller varmluft på högst 3 400 m³ för varmluftsballonger, 1 050 m³ för gasballonger och 300 m³ för förankrade gasballonger."
- "44. *ELA2-luftfartyg*: följande bemannade luftfartyg (*European Light Aircraft*):
- a) Ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på högst 2 000 kg som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
 - b) Ett segelflygplan eller ett motordrivet segelflygplan med högst 2 000 kg MTOM.
 - c) En ballong.
 - d) Ett mycket lätt rotorluftfartyg (*Very Light Rotorcraft*) som har högst 600 kg MTOM, har ett enkelt utförande, är konstruerat för att bära högst två personer och inte drivs med turbin- och/eller raketmotorer; begränsat till VFR-verksamhet under dag."
- "126. *flygplats med godkända väderminima*: en lämplig flygplats för vilken väderrapporter eller prognoser, eller en kombination av dessa, visar att väderförhållandena vid den förutsedda tidpunkten för användning kommer att uppfylla eller vara gynnsammare än flygplatsens operativa minima, och för vilken rapporterna om banbeskaffenhet visar att landning kan genomföras på ett säkert sätt."
11. I bilaga II, ARO.GEN.200 c, ska "eller lämnar deklarationer till" införas efter "certifieras av".
12. I bilaga II, ARO.GEN.220 a, ska följande nya led införas, och resten av avsnittet ska omnumreras:
- "5. deklarationsförfaranden och fortlöpande tillsyn av deklarerade organisationer,"
- "8. tillsyn över icke-kommersiella operatörers verksamhet med icke-komplexa motordrivna luftfartyg,"
13. I bilaga II, ARO.GEN.220 b, ska "och deklarationer den har mottagit" läggas till i slutet.
14. I bilaga II ska texten i ARO.GEN.300 a ersättas med följande:
- "a) Den behöriga myndigheten ska kontrollera
- 1) efterlevnaden av de tillämpliga kraven för organisationer före utfärdandet av ett organisationscertifikat eller godkännande, enligt vad som är tillämpligt,

- 2) det fortlöpande uppfyllandet av de tillämpliga kraven för organisationer den har certifierat eller från vilka den har mottagit en deklaration,
- 3) det fortlöpande uppfyllandet av de tillämpliga kraven för icke-kommersiella operatörer av icke-komplexa motordrivna luftfartyg, och
- 4) genomförandet av lämpliga säkerhetsåtgärder som bemyndigats av den behöriga myndigheten enligt ARO.GEN.135 c och d.”
15. I bilaga II, ARO.GEN.305, ska leden d och e betecknas e respektive f, och ett nytt led d ska införas:
- ”d) För organisationer som deklarerar sin verksamhet till den behöriga myndigheten ska tillsynsprogrammet utarbetas med hänsyn till organisationens specifika karaktär, verksamhetens komplexitet och resultaten av tidigare tillsynsverksamhet samt baseras på en bedömning av därmed förbundna risker. Det ska inbegripa kontroller och inspektioner, inklusive rampinspektioner och oanmälda inspektioner enligt vad som är lämpligt”.
16. I bilaga II ska ARO.GEN.345 införas som ett nytt avsnitt efter ARO.GEN.330:
- ”ARO.GEN.345 Deklaration – organisationer**
- a) Efter att ha mottagit en deklaration från en organisation som bedriver eller avser att bedriva verksamhet för vilken en deklaration krävs, ska den behöriga myndigheten kontrollera att deklarationen innehåller all information som krävs enligt Del-ORO och bekräfta mottagandet av deklarationen till organisationen.
- b) Om deklarationen inte innehåller den efterfrågade informationen, eller om den innehåller information som tyder på att tillämpliga krav inte är uppfyllda, ska den behöriga myndigheten underrätta organisationen om denna bristande uppfyllelse och begära ytterligare information. Om det bedöms nödvändigt ska den behöriga myndigheten utföra en inspektion av organisationen. Om den bristande uppfyllelsen bekräftas ska den behöriga myndigheten vidta åtgärder enligt ARO.GEN.350.”
17. I bilaga II, ARO.GEN.350 b och c, ska ”eller innehållet i en deklaration” införas efter ”certifikat”.
18. I bilaga II, ARO.GEN.350 e, ska ”eller lämnar deklARATIONER till” införas efter ”certifierats av”.
19. I bilaga II ska texten i ARO.OPS.200 b ersättas med följande:
- ”b) Efter att ha försäkrat sig om att operatören har visat att den uppfyller de tillämpliga kraven ska den behöriga myndigheten utfärda eller ändra godkännandet. Godkännandet ska anges i
- 1) driftsspecifikationerna, som fastställs i tillägg II, för kommersiell flygtransport, eller
- 2) förteckningen över särskilda godkännanden, som fastställs i tillägg V, för icke-kommersiell verksamhet.”
20. I bilaga II ska ett nytt tillägg införas – Tillägg V med rubriken ”Förteckning över särskilda godkännanden” – som bifogas som bilaga I till denna förordning.
21. I bilaga III, ORO.GEN.005, ska ”eller icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg” läggas till i slutet.
22. I bilaga III, ORO.GEN.105, ska ”eller deklARATIONSSKYLDIGHET” införas efter ”certifieringsskyldighet”.
23. I bilaga III, ORO.GEN.110 a och c, ska ”eller deklARATION” respektive ”eller deklARATIONEN” införas efter ”tillstånd” respektive ”tillståndet”.
24. I bilaga III, ORO.GEN.120, ska ett nytt led c införas:
- ”c) En operatör som är skyldig att deklarerar sin verksamhet ska till den behöriga myndigheten överlämna förteckningen över de alternativa sätt att uppfylla kraven som operatören använder för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.”
25. I bilaga III, ORO.GEN.140 a, ska ”eller deklARATION” införas efter ”certifiering”.

26. I bilaga III ska texten i ORO.AOC.125 ersättas med följande:

"a) Innehavaren av ett drifttillstånd får bedriva icke-kommersiell verksamhet med ett luftfartyg som annars används för kommersiell flygtransport och som finns angivet i driftsspecifikationerna till dennes drifttillstånd, förutsatt att operatören

1) ingående beskriver denna verksamhet i drifthandboken, inklusive

i) angivande av tillämpliga krav,

ii) tydlig identifiering av eventuella skillnader i de operativa förfaranden som används vid kommersiell respektive icke-kommersiell verksamhet,

iii) en metod för att säkerställa att all personal som är involverad i verksamheten är väl insatt i tillhörande förfaranden,

2) lämnar uppgifter om de identifierade skillnaderna i fråga om de operativa förfaranden som avses i led a.1 ii till den behöriga myndigheten för förhandsgodkännande.

b) En innehavare av ett drifttillstånd som bedriver verksamhet som avses i led a behöver inte lämna en deklaration enligt denna del."

27. I bilaga III ska ett nytt kapitel införas efter ORO.AOC.150 enligt följande:

"KAPITEL DEC

DEKLARATION

ORO.DEC.100 Deklaration

En icke-kommersiell operatör av komplexa motordrivna luftfartyg ska

a) tillhandahålla den behöriga myndigheten all relevant information innan verksamheten påbörjas, med hjälp av formuläret i tillägg I till denna bilaga,

b) till den behöriga myndigheten överlämna en förteckning över de alternativa sätt att uppfylla kraven som används,

c) upprätthålla överensstämmelse med tillämpliga krav och med den information som meddelas i deklarationen,

d) utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av sin deklaration, eller av de sätt att uppfylla kraven som används, genom att lämna in en ändrad deklaration med hjälp av blanketten i tillägg I till denna bilaga, och

e) meddela den behöriga myndigheten när den upphör med verksamheten."

28. I bilaga III ska ORO.MLR.100 b ersättas med följande:

"b) Drifthandbokens innehåll ska avspegla de krav som fastställs i denna bilaga, bilaga IV (Del-CAT), bilaga V (Del-SpA) och bilaga VI (Del-NCC), beroende på vad som är tillämpligt, och får inte strida mot villkoren i driftsspecifikationerna till drifttillståndet (AOC) eller deklarationen och dess förteckning över särskilda godkännanden, beroende på vad som är tillämpligt."

29. I bilaga III ska ORO.MLR.101 få följande rubrik: "Drifthandbok – struktur för kommersiell flygtransport".

30. I bilaga III ska texten i ORO.MLR.115 a ersättas med följande:

"a) Följande information ska arkiveras i minst fem år:

1) För operatörer som utför kommersiell flygtransport, information om de verksamheter som avses i ORO.GEN.200.

2) För icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg, en kopia av operatörens deklaration, uppgifter om godkännanden som innehas och drifthandbok."

31. I bilaga III ska texten i ORO.FC.005 ersättas med följande:

"I detta kapitel anges de krav som ska uppfyllas av operatören när det gäller flygbesättningens utbildning, erfarenhet och kompetens. Kapitlet omfattar följande:

a) Avsnitt 1, där det anges gemensamma krav som är tillämpliga på både icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg och kommersiell flygtransport.

- b) Avsnitt 2, där det anges ytterligare krav som är tillämpliga på kommersiell flygtransport.”
32. I bilaga III, efter ORO.FC.005, ska ett nytt avsnitt införas:
”Avsnitt 1 – Gemensamma krav”.
33. I bilaga III, ORO.FC.105 a, ska ”befälhavare” (*pilot-in-command/commander*) ersättas med ”befälhavare” (*pilot-in-command or, for commercial air transport operations, as commander*) (ingen ändring på svenska).
34. I bilaga III, ORO.FC.145 c ska ”För kommersiell flygtransport ska” läggas till i början (stryk också ”ska” före ”godkännas”).
35. I bilaga III, efter ORO.FC.145, ska ett nytt avsnitt införas:
”Avsnitt 2 – Ytterligare krav för kommersiell flygtransport”.
36. I bilaga III ska texten i ORO.CC.005 ersättas med följande:

”I detta kapitel fastställs de krav som ska uppfyllas av en operatör som brukar ett luftfartyg med kabinbesättning. Kapitlet omfattar följande:

a) Avsnitt 1, där gemensamma krav som är tillämpliga på all verksamhet anges.

b) Avsnitt 2, där ytterligare krav, endast tillämpliga på kommersiell flygtransport, anges.”
37. I bilaga III ska avsnitt 1 i kapitel CC få följande rubrik:
”Gemensamma krav”.
38. I bilaga III införs ett nytt tillägg – Tillägg I med rubriken ”Deklaration” – som bifogas i bilaga II till denna förordning.
39. I bilaga V ska texten i SpA.GEN.100 ersättas med följande:

”a) Behörig myndighet för att utfärda ett särskilt godkännande ska vara
- 1) för en kommersiell flygoperatör: myndigheten i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort,

2) för en icke-kommersiell operatör: myndigheten i den medlemsstat där operatören är etablerad eller bosatt.
- b) Utan hinder av led a.2 ska tillämpliga krav enligt denna bilaga för godkännande av följande verksamheter inte gälla för en icke-kommersiell operatör som använder luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland om dessa godkännanden har utfärdats av en registreringsstat som är ett tredjeland:

1) Prestandabaserad navigation (PBN).

2) Specifikationer för minimal navigeringsnoggrannhet (MNPS).

3) Luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM).”
40. I bilaga V ska texten i SpA.GEN.110 ersättas med följande:

”Tillämpningsområdet för den verksamhet som en operatör har fått ett godkännande att utöva ska dokumenteras och specificeras

a) för operatörer som innehar ett drifttillstånd (AOC): i driftsspecifikationerna till drifttillståndet,

b) för alla andra operatörer: i förteckningen över särskilda godkännanden.”
41. I bilaga V, SpA.DG.100, ska ”Bilaga VI (Del-NCC) och bilaga VII (Del-NCO)” införas efter ”bilaga IV (Del-CAT)”.
42. De nya bilagorna VI (Del-NCC) och VII (Del-NCO), enligt bilaga III och bilaga IV till denna förordning, ska införas.

*Artikel 2***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 25 augusti 2013.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 14 augusti 2013.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

BILAGA I

"Tillägg V

Förteckning över särskilda godkännanden*Icke-kommersiella verksamheter**(med förbehåll för de villkor som anges i godkännandet och som ingår i drifthandboken eller flyghandboken)*Utfärdande myndighet ⁽¹⁾:Förteckning över särskilda godkännanden ⁽²⁾:

Operatörens namn:

Datum ⁽³⁾:

Underskrift:

Luftfartygsmodell och registreringsbeteckningar ⁽⁴⁾:

Typer av specialiserad verksamhet (SPO), i tillämpliga fall:

☐ ⁽⁵⁾

Särskilda godkännanden ⁽⁶⁾ :	Specifikation ⁽⁷⁾	Kommentarer
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Ange namn och kontaktuppgifter.⁽²⁾ Ange relevant nummer.⁽³⁾ Datum för utfärdande av de särskilda godkännandena (dd-mm-åååå) och underskrift av den behöriga myndighetens representant.⁽⁴⁾ Ange beteckning enligt CAST (*Commercial Aviation Safety Team*)/Icao för luftfartygets fabrikat, modell och serie, eller övergripande serie, om det finns någon sådan beteckning för en serie (t.ex. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST:s/Icaos taxonomi finns på: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Registreringsbeteckningarna bör antingen finnas upptagna i förteckningen över särskilda godkännanden eller i drifthandboken. I det senare fallet ska det i förteckningen över särskilda godkännanden hänvisas till motsvarande sida i drifthandboken.

⁽⁵⁾ Ange typ av verksamhet, t.ex. jordbruksflyg, bygg- eller anläggningsarbete, fotoflyg, lantmåteri, övervakning och patrullering, eller reklamflygning.⁽⁶⁾ Ange i denna kolumn godkända verksamheter, t.ex. farligt gods, LVO, RVSM, RNO, MNPS.⁽⁷⁾ Ange i denna kolumn de mest tillåtande kriterierna för varje godkännande, t.ex. beslutshöjd och lägsta bansynvidd (RVR) för CAT II.

BILAGA II

”Tillägg

DEKLARATION
i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift
Operatör Namn: Plats där operatören är etablerad eller bosatt och plats varifrån driften leds: Verksamhetsansvarig chefs namn och kontaktuppgifter:
Drift av luftfartyg
Driftens startdatum/datum då ändringen börjar tillämpas:
Typ(er) av drift: ☐ [Del-NCC]: (ange om det rör sig om passagerare och/eller gods)
Typ(er) av luftfartyg, registrering(ar) och huvudflygplats:
Uppgifter om godkännanden som innehas (bifoga förteckning över särskilda godkännanden till deklARATIONEN, om tillämpligt)
Förteckning över alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till de godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som de ersätter (bifoga till deklARATIONEN)
Förklaringar
☐ Dokumentationen för ledningssystemet, inbegripet drifthandboken, återspeglar de tillämpliga kraven i Del-ORO, Del-NCC och Del-SpA. Alla flygningar kommer att genomföras i enlighet med förfarandena och instruktionerna i drifthandboken.
☐ Alla luftfartyg som brukas har ett giltigt luftvärdighetsbevis och uppfyller kraven i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.
☐ Alla flygbesättningsmedlemmar och kabinbesättningsmedlemmar, såsom tillämpligt, har utbildats i enlighet med tillämpliga krav.
☐ (I tillämpliga fall) Operatören har genomfört och visat överensstämmelse med en officiellt erkänd branschstandard. Hänvisning till standarden: Certifieringsorgan: Datum för senaste överensstämmelsekontroll:
☐ Eventuella ändringar av driften som påverkar informationen i denna deklARATION kommer att anmälas till den behöriga myndigheten.
☐ Operatören bekräftar att informationen i denna deklARATION är korrekt.
Datum samt verksamhetsansvarig chefs namn och underskrift”

BILAGA III

"BILAGA VI

ICKE-KOMMERSIELL FLYGDRIFT MED KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG

[DEL-NCC]

KAPITEL A

ALLMÄNNA KRAV

NCC.GEN.100 Behörig myndighet

Behörig myndighet ska vara den myndighet som utses av den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhet eller är bosatt.

NCC.GEN.105 Besättningens ansvar

- a) Besättningsmedlemmen ansvarar för att korrekt utföra sina arbetsuppgifter som
- 1) har anknytning till luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet, och
 - 2) anges i instruktioner och förfaranden i drifhandboken.
- b) Under kritiska faser av flygningen eller när befälhavaren anser det vara nödvändigt av säkerhetsskäl ska besättningsmedlemmen sitta på sin tjänstgöringsplats och får inte utföra andra aktiviteter än dem som krävs för en säker drift av luftfartyget.
- c) Under flygning ska flygbesättningsmedlemmen ha säkerhetsbältet fastspänt när han eller hon sitter på sin tjänstgöringsplats.
- d) Under flygning ska det alltid finnas minst en kvalificerad flygbesättningsmedlem vid luftfartygets manöverorgan.
- e) Besättningsmedlemmen får inte utföra arbetsuppgifter i ett luftfartyg
- 1) om han eller hon vet eller misstänker att han eller hon lider av trötthet enligt punkt 7.f i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 eller på annat sätt känner sig olämplig för tjänstgöring i sådan utsträckning att flygningen kan utsättas för fara, eller
 - 2) när han eller hon är påverkad av psykoaktiva ämnen eller alkohol eller av andra skäl som anges i punkt 7.g i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- f) Den besättningsmedlem som utför arbetsuppgifter för fler än en operatör ska
- 1) föra sina egna flyg- och tjänstgöringsjournaler över flyg- och tjänstgöringstider och viloperioder enligt bilaga III (Del-ORO), kapitel FTL till förordning (EU) nr 965/2012, och
 - 2) förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planera aktiviteter i enlighet med tillämpliga FTL-krav.
- g) Besättningsmedlemmen ska rapportera följande till befälhavaren:
- 1) Alla fel, brister, funktionsfel eller defekter som han eller hon anser kunna påverka luftfartygets luftvärdighet eller driftsäkerhet, inklusive nödsystemen.
 - 2) Alla incidenter som hotade eller kunde hota driftsäkerheten.

NCC.GEN.106 Befälhavarens ansvar och behörighet

- a) Befälhavaren ska ansvara för följande:
- 1) Luftfartygets säkerhet samt säkerheten för alla besättningsmedlemmar, alla passagerare och all last som finns ombord under flygdrift enligt punkt 1.c i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
 - 2) Initiering, fortsättning, avslutning eller omledning av en flygning av säkerhetsskäl.

- 3) Att alla instruktioner, operativa procedurer och checklistor följs i enlighet med drifthandboken och enligt punkt 1.b i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- 4) Att en flygning påbörjas endast om han eller hon har förvässat sig om att alla operativa begränsningar enligt punkt 2.a.3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 är uppfyllda, dvs. att
 - i) luftfartyget är luftvärdigt,
 - ii) luftfartyget är vederbörligen registrerat,
 - iii) de instrument och den utrustning som krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte användning av luftfartyget med utrustning ur funktion medges enligt minimiutrustningslistan (MEL) eller motsvarande handling, enligt kraven i NCC.IDE.A.105 eller NCC.IDE.H.105,
 - iv) luftfartygets massa och tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i luftvärdighetsdokumentationen,
 - v) allt kabinbagage, allt lastrumsbagage och all last har stuvats och säkrats på korrekt sätt,
 - vi) luftfartygets operativa begränsningar enligt luftfartygets flyghandbok (AFM) inte kommer att överskridas vid något tillfälle under flygningen,
 - vii) samtliga flygbesättningsmedlemmar innehar ett giltigt certifikat i enlighet med förordning (EU) nr 1178/2011, och
 - viii) flygbesättningsmedlemmarna har rätt tjänstegrad och uppfyller kraven på behörighet och aktuell erfarenhet.
- 5) Att en flygning inte påbörjas om någon av flygbesättningsmedlemmarna är oförmögen att fullgöra sina uppgifter på grund av till exempel skada, sjukdom, trötthet eller effekterna av någon psykoaktiv substans.
- 6) Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste flygplats eller utelandningsplats med godkända väderminima om en flygbesättningsmedlems förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.
- 7) Beslut om att godta eller inte godta ett luftfartyg med felfunktioner enligt listan över konfigurationsavvikelser (CDL) eller minimiutrustningslistan (MEL), i förekommande fall.
- 8) Att användningsuppgifter och alla kända eller misstänkta brister hos luftfartyget registreras i luftfartygets tekniska journal eller resedagbok när flygningen eller serien av flygningar har avslutats.
- 9) Att se till att färdregistratorer
 - i) inte görs obrukbara eller stängs av under flygning, och
 - ii) att de i händelse av en olycka eller ett tillbud som måste rapporteras
 - A) inte avsiktligt raderas,
 - B) avaktiveras omedelbart efter genomförd flygning, och
 - C) återaktiveras enbart med den undersökande myndighetens samtycke.
- b) Befälhavaren ska ha behörighet att vägra medföra eller att sätta i land personer, bagage eller last som kan utgöra en potentiell säkerhetsrisk för luftfartyget eller ombordvarande personer.
- c) Befälhavaren ska så snart som möjligt rapportera alla farliga väder- eller flygförhållanden som påträffas och som sannolikt kommer att påverka andra luftfartygs säkerhet till lämplig flygtrafikledningstjänst (ATS).
- d) Trots vad som sägs i punkt a.6 kan befälhavaren vid en flygning med flerpilotsbesättning fortsätta en flygning bortom närmaste flygplats med godkända väderminima om det finns lämpliga riskreducerande förfaranden.

- e) I en nödsituation som kräver omedelbara beslut och åtgärder ska befälhavaren vidta alla åtgärder han eller hon bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna i enlighet med punkt 7.d i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. Vid sådana tillfällen får han eller hon göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder i säkerhetens intresse.
- f) Befälhavaren ska utan dröjsmål rapportera alla olagliga handlingar till den behöriga myndigheten och informera den utsedda lokala myndigheten.
- g) Befälhavaren ska med snabbast tillgängliga metod meddela närmaste lämpliga myndighet om alla olyckor med luftfartyget som resulterar i allvarlig personskada eller dödsfall eller betydande skador på luftfartyget eller egendom.

NCC.GEN.110 Efterlevnad av lagar, föreskrifter och förfaranden

- a) Befälhavaren ska följa de lagar, föreskrifter och förfaranden som gäller i de stater där verksamheten bedrivs.
- b) Befälhavaren ska känna till de på hans eller hennes arbetsuppgifter tillämpliga lagar, föreskrifter och förfaranden som har fastställts för de områden som man avser att överflyga, de flygplatser eller utlandningsplatser som man planerar att använda och tillhörande flygnavigeringsanläggningar enligt punkt 1.a i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.

NCC.GEN.115 Gemensamt språk

Operatören ska säkerställa att samtliga besättningsmedlemmar kan kommunicera med varandra på ett gemensamt språk.

NCC.GEN.120 Taxning av flygplan

Operatören ska se till att taxning av ett flygplan enbart sker inom en flygplats färdområde om personen vid manöverorganen

- a) är en pilot med lämplig behörighet, eller
- b) har utsetts av operatören och
 - 1) är utbildad för att taxa flygplanet,
 - 2) är utbildad för att använda radiotelefoni, om det krävs radiokommunikation,
 - 3) har mottagit instruktioner rörande flygplatsens utformning, vägar, skyltar, markeringar, ljus, signaler och instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC), fraseologi och förfaranden, och
 - 4) kan uppfylla de operativa normer som gäller för säker förflyttning av flygplan på flygplatsen.

NCC.GEN.125 Rotormanövrering – helikoptrar

En helikopterrotor får endast roteras med motorkraft i flygsyfte med en behörig pilot vid manöverorganen.

NCC.GEN.130 Bärbar elektronisk utrustning

Operatören får inte tillåta att någon person använder bärbar elektronisk utrustning (*Portable Electronic Device – PED*) ombord på ett luftfartyg om den kan påverka funktionen hos luftfartygets system och utrustning på ett negativt sätt.

NCC.GEN.135 Information om nöd- och överlevnadsutrustning ombord

Operatören ska alltid ha förteckningar med information om den nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord tillgängliga så att dessa omedelbart ska kunna delges koordinationscentrum för räddningsaktioner (*Rescue Coordination Centre – RCC*).

NCC.GEN.140 Handlingar, handböcker och information som ska medföras

- a) Följande handlingar, handböcker och information ska medföras på varje flygning, som original eller kopior, om inget annat anges:
 - 1) Flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling(ar).
 - 2) Nationalitets- och registreringsbeviset i original.
 - 3) Luftvärdighetsbeviset (CofA) i original.

- 4) Miljövårdighetsbeviset (buller).
 - 5) Den deklaration som anges i bilaga III (Del-ORO), ORO.DEC.100, till förordning (EU) nr 965/2012.
 - 6) Förteckningen över särskilda godkännanden, i tillämpliga fall.
 - 7) Luftfartygets radiotillstånd, i tillämpliga fall.
 - 8) Intyg om ansvarsförsäkring till skydd för tredje man.
 - 9) Resedagbok eller motsvarande för luftfartyget.
 - 10) Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
 - 11) Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.
 - 12) Information om förfaranden och visuella signaler för användning av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
 - 13) Information om flygräddningstjänst i området för den avsedda flygningen.
 - 14) Aktuella delar av drifthandboken som är relevanta för besättningens arbetsuppgifter och som ska vara lätt tillgängliga för besättningsmedlemmarna.
 - 15) Minimiutrustningslistan (MEL) eller listan över konfigurationsavvikelser (CDL).
 - 16) Dokumentation avseende lämpliga NOTAM (*Notice to airmen*) och meddelanden från AIS (informationstjänst för luftfarten).
 - 17) Lämplig meteorologisk information.
 - 18) Lastspecifikationer och/eller passagerarlistor, i tillämpliga fall.
 - 19) All annan dokumentation som kan vara viktig för flygningen eller som krävs av de stater som berörs av flygningen.
- b) Om de handlingar som anges i punkterna a 2 till a 8 går förlorade eller stjäls kan flygningen fortsätta till dess man når destinationen eller en plats där ersättningsdokument kan tillhandahållas.

NCC.GEN.145 Bevarande, framställning och utnyttjande av material från färdregistrator

- a) Efter en olycka eller ett tillbud som måste rapporteras ska operatören av ett luftfartyg bevara registrerade data i original under en period av 60 dagar om inte den utredande myndigheten ger andra anvisningar.
- b) Operatören ska genomföra funktionsprovningar och utvärderingar av registreringar från färdregistratorn (FDR), ljudregistratorn (CVR) och datalänken för att säkerställa registratorernas fortsatta funktionsduglighet.
- c) Operatören ska spara registreringarna under färdregistratorns drifttid enligt kraven i NCC.IDE.A.165 eller NCC.IDE.H.165. Under provning och underhåll av färdregistratorn får emellertid upp till en timme av det äldsta registrerade materialet vid tidpunkten för provningen raderas.
- d) Operatören ska föra och upprätthålla uppdaterad dokumentation med den information som krävs för att omvandla rådata från färdregistratorn till parametrar uttryckta i tekniska enheter.
- e) Operatören ska tillgängliggöra bevarade registreringar från en färdregistrator efter beslut från den behöriga myndigheten.
- f) Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) No 996/2010 ska
 - 1) registreringar från ljudregistrator (CVR) endast användas för andra ändamål än för utredning av en olycka eller ett tillbud som måste rapporteras om samtliga berörda besättningsmedlemmar och samtlig berörd underhållspersonal har gett sitt medgivande, och
 - 2) registreringar från färdregistrator eller datalänkar endast användas för andra ändamål än för utredning av en olycka eller ett tillbud som måste rapporteras om sådana registreringar
 - i) enbart används av operatören i luftvärdighets- eller underhållssyfte,

ii) är avidentifierade, eller

iii) offentliggörs enligt säkra förfaranden.

NCC.GEN.150 Transport av farligt gods

- a) Lufttransporter av farligt gods ska ske i enlighet med bilaga 18 till Chicagokonventionen, senast ändrad och utvidgad genom *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Icao Doc 9284-AN/905), inklusive bilagor och alla övriga tillägg eller rättelser.
- b) Farligt gods får bara transporteras av operatörer som godkänts enligt kapitel G i bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012, förutom när godset
- 1) inte omfattas av *Technical Instructions* i enlighet med del 1 i dessa, eller
 - 2) medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar eller i bagage, i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*.
- c) Operatören ska fastställa förfaranden för att säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att förhindra att farligt gods av misstag medförs ombord.
- d) Operatören ska förse personalen med den information som krävs för att den ska kunna utföra sina åligganden på det sätt som krävs i *Technical Instructions*.
- e) Operatören ska, i enlighet med *Technical Instructions*, utan dröjsmål rapportera alla eventuella olyckor eller tillbud med farligt gods till den behöriga myndigheten och till lämplig myndighet i den stat där olyckan eller tillbudet inträffade.
- f) Operatören ska säkerställa att passagerarna får information om farligt gods i enlighet med *Technical Instructions*.
- g) Operatören ska säkerställa att meddelanden med information om transport av farligt gods finns tillgängliga vid mottagningsställena för gods enligt kraven i *Technical Instructions*.

KAPITEL B

OPERATIVA PROCEDURER

NCC.OP.100 Användning av flygplatser och utelandningsplatser

Operatören ska endast använda flygplatser och utelandningsplatser som är lämpliga för aktuell(a) luftfartygstyp(er) och verksamhet(er).

NCC.OP.105 Definition av ensligt belägen flygplats – flygplan

För val av alternativ flygplats och bränslepolicy ska operatören betrakta en flygplats som en ensligt belägen flygplats om flygtiden till närmaste lämpliga alternativa destinationsflygplats överstiger

- a) 60 minuter, i fråga om flygplan med kolvmotorer, eller
- b) 90 minuter, i fråga om flygplan med turbinmotorer.

NCC.OP.110 Operativa minima vid flygplats – allmänt

- a) För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska operatören fastställa operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- och alternativflygplats som ska användas. Sådana minima
- 1) får inte vara lägre än dem som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen, såvida inte staten särskilt godkänt detta, och
 - 2) ska vid verksamhet vid låga siktvärden godkännas av den behöriga myndigheten i enlighet med kapitel E i bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012.
- b) När operativa minima för en flygplats fastställs ska operatören beakta följande:
- 1) Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.
 - 2) Flygbesättningens sammansättning, kompetens och erfarenhet.
 - 3) Dimensioner och utformning av de banor samt start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.

- 4) Tillgängliga visuella och icke-visuella markhjälpmedels användbarhet och prestanda.
 - 5) Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, utflytning, landning, utrullning och avbruten inflygning.
 - 6) Hinder i de områden för inflygning, avbruten inflygning och utflygning som krävs för genomförandet av förfaranden vid oförutsedda händelser.
 - 7) Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning.
 - 8) Medlen för att bestämma och rapportera väderförhållanden.
 - 9) Den flygteknik som ska användas under slutlig inflygning.
- c) Minima för en viss typ av inflygnings- och landningsförfarande ska enbart användas om samtliga följande villkor är uppfyllda:
- 1) Den erforderliga markutrustningen för det avsedda förfarandet är operativ.
 - 2) De luftfartygssystem som krävs för typen av inflygning är operativa.
 - 3) De luftfartygsprestanda som krävs är uppfyllda.
 - 4) Besättningen är vederbörligen kvalificerad.

NCC.OP.111 Operativa minima vid flygplats – NPA-, APV- och CAT I-verksamhet

- a) Den beslutshöjd (DH) som ska tillämpas för en icke-precisionsinflygning (NPA) med hjälp av CDFA-teknik (kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen), en inflygningsprocedur med höjdstyrning (APV) eller kategori I-verksamhet (CAT I) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:
- 1) Den lägsta höjd på vilken inflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs.
 - 2) Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.
 - 3) Den offentliggjorda beslutshöjden för inflygningsproceduren, i tillämpliga fall.
 - 4) Det systemminimum som anges i tabell 1.
 - 5) Den lägsta beslutshöjd som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling.
- b) Lägsta planéhöjd (MDH) för en icke-precisionsinflygning (NPA) utan CDFA-teknik får inte vara lägre än det högsta av följande värden:
- 1) Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.
 - 2) Det systemminimum som anges i tabell 1.
 - 3) Det minimivärde för MDH som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM).

Tabell 1
Systemminima

Anläggning	Lägsta DH/MDH (fot)
Instrumentlandningssystem (ILS)	200
Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och höjdstyrning [LPV])	200
GNSS (lateral navigering [LNAV])	250
GNSS/barovertikal navigering (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokaliserare (LOC) med eller utan utrustning för distansmätning (DME)	250

Anläggning	Lägsta DH/MDH (fot)
Inflygning med övervakningsradar (SRA) (upphör vid ½ NM)	250
SRA (upphör vid 1 NM)	300
SRA (upphör vid 2 NM eller mer)	350
VHF rundstrålande radioräckvidd (VOR)	300
VOR/DME	250
Oriktad radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-radiopejl (VDF)	350

NCC.OP.112 Operativa minima vid flygplats – cirkling med flygplan

a) MDH vid cirkling med flygplan får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

- 1) Den offentliggjorda höjden för hinderfrihet (OCH) vid cirkling med den aktuella flygplanskategorin.
- 2) Lägsta cirklingshöjd enligt tabell 1.
- 3) DH/MDH för den föregående instrumentinflygningsproceduren.

b) Lägsta siktvärde för en cirklingsoperation med flygplan ska vara det högsta av följande värden:

- 1) Siktvärdet vid cirkling för den aktuella flygplanskategorin, om ett sådant meddelats.
- 2) Lägsta siktvärde enligt tabell 2.
- 3) Bansynvidd/konverterad meteorologisk sikt (RVR/CMV) för den föregående instrumentinflygningsproceduren.

Tabell 1

MDH och lägsta siktvärde för cirkling per flygplanskategori

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Lägsta meteorologiska sikt (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Operativa minima vid flygplats – cirkling över land med helikoptrar

MDH för cirkling över land med helikoptrar får inte vara lägre än 250 fot och den meteorologiska sikten inte under 800 m.

NCC.OP.115 Start- och inflygningsprocedurer

- a) Befälhavaren ska tillämpa de start- och inflygningsprocedurer som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen, om sådana procedurer har offentliggjorts för den bana eller de start- och landningsområden (FATO) som ska användas.
- b) Trots vad som sägs i punkt a får befälhavaren godta att en klarering från flygkontrolltjänsten (ATC) avviker från en publicerad procedur, men endast

- 1) om kraven på hinderfrihet iaktas och fullständig hänsyn tas till de operativa förhållandena, eller
 - 2) om luftfartyget radarvektorerar av en ATC-enhet.
- c) Under alla omständigheter ska slutinflygningssegmentet flygas visuellt eller i enlighet med offentliggjorda inflygningsprocedurer.

NCC.OP.120 Bullerminskande förfaranden

Operatören ska utveckla operativa procedurer som beaktar behovet att minimera effekten av luftfartygsbuller, samtidigt som de säkerställer att säkerhet prioriteras framför bullerminskning.

NCC.OP.125 Minimihöjd för hinderfrihet – instrumentflygning

- a) Operatören ska ange en metod för att fastställa lägsta flyghöjd som erbjuder den hinderfrihet som krävs för samtliga delsträckor som ska flygas enligt instrumentflygreglerna.
- b) Befälhavaren ska fastställa minimiflyghöjder för alla flygningar på grundval av denna metod. Minimiflyghöjderna får inte vara lägre än dem som offentliggörs av den stat som överflygs.

NCC.OP.130 Bränsle- och oljemängd – flygplan

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om flygplanet medför tillräckligt mycket bränsle och olja för följande:

- 1) För flygningar enligt visuelflygreglerna (VFR):

- i) Under dag, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd, eller
- ii) på natten, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.

- 2) För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR):

- i) När ingen alternativ destination krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd, eller
- ii) när en alternativ destination krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen, till en alternativflygplats och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.

- b) Vid beräkning av den nödvändiga bränslemängden, inklusive bränsle för oförutsedda händelser, ska följande beaktas:

- 1) Väderförhållanden enligt prognos.
 - 2) Beräknade vägangelser från flygkontrolltjänsten (ATC) och trafikförseningar.
 - 3) Förfaranden för tryckförluster eller bortfall av en motor under färd, i förekommande fall.
 - 4) Alla övriga förhållanden som kan fördröja flygplanets landning eller öka bränsle- och/eller oljeförbrukningen.
- c) Inget hindrar en ändring av färdplanen under färd för att omplanera flygningen till en annan destination, under förutsättning att alla krav kan uppfyllas från den punkt där flygningen omplaneras.

NCC.OP.131 Bränsle- och oljemängd – helikoptrar

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om helikoptern medför tillräckligt mycket bränsle och olja för följande:

- 1) Vid flygningar enligt visuelflygreglerna (VFR), för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utelandningsplatsen och därefter flyga minst 20 minuter i fart för bästa räckvidd, och

2) för flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR):

i) När inget alternativ krävs eller det inte finns någon alternativflygplats med godkända väderminima tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter för att flyga minst 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller

ii) när det krävs ett alternativ, för att flyga och genomföra en inflygning och en avbruten inflygning vid den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter

A) flyga till det angivna alternativet, och

B) flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra inflygning och landning.

b) Vid beräkning av den nödvändiga bränslemängden, inklusive bränsle för oförutsedda händelser, ska följande beaktas:

1) Väderförhållanden enligt prognos.

2) Beräknade vägangivelser från flygkontrolltjänsten (ATC) och trafikförseningar.

3) Förfaranden för tryckförluster eller bortfall av en motor under färd, i förekommande fall.

4) Alla övriga förhållanden som kan fördröja luftfartygets landning eller öka bränsle- och/eller oljeförbrukningen.

c) Inget hindrar en ändring av färdplanen under färd för att omplanera flygningen till en annan destination, under förutsättning att alla krav kan uppfyllas från den punkt där flygningen omplaneras.

NCC.OP.135 Stuvning av bagage och last

Operatören ska fastställa förfaranden för att se till att

a) endast handbagage som kan stuvas på ett lämpligt och säkert sätt medförs i passagerarutrymmet, och att

b) allt bagage och all last ombord som vid förskjutning kan orsaka skador på personer eller föremål, eller som kan blockera gångar och utgångar, stuvas på ett sätt som förhindrar att de kommer i rörelse.

NCC.OP.140 Information till passagerare

Befälhavaren ska se till att

a) passagerarna innan planet lyfter har informerats om placering och användning av

1) säkerhetsbälten,

2) nödutgångar, och

3) kort med nödinformation till passagerarna,

och vid behov

4) flytvästar,

5) syrgasutrustning,

6) räddningsflottar, och

7) annan nödutrustning som är avsedd för passagerarnas enskilda användning,

och

b) att passagerarna i en nödsituation under flygningen får information om de nödgärder som kan vara lämpliga under rådande omständigheter.

NCC.OP.145 Flygförberedelser

- a) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att de anläggningar på marken och/eller till sjöss, inklusive kommunikations- och navigationshjälpmedel, som är tillgängliga och direkt nödvändiga för en sådan flygning, för säker drift av luftfartyget, är adekvata för den typ av verksamhet i vilken flygningen ska genomföras.
- b) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren känna till all tillgänglig meteorologisk information av betydelse för den avsedda flygningen. Förberedelserna för en flygning bort från startplatsens omedelbara närhet och för alla flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska omfatta
- 1) en genomgång av tillgängliga aktuella väderrapporter och väderprognoser, och
 - 2) planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av väderförhållandena.

NCC.OP.150 Alternativa startflygplatser – flygplan

- a) För flygningar enligt instrumentflygreglerna ska befälhavaren ange minst en alternativ startflygplats med godkända väderminima i färdplanen om väderförhållandena vid startflygplatsen uppfyller eller är mindre gynnsamma än tillrämliga operativa minima för flygplatsen eller om det inte skulle vara möjligt att återvända till startflygplatsen av andra skäl.
- b) Den alternativa startflygplatsen ska vara belägen inom följande avstånd från startflygplatsen:
- 1) För tvåmotoriga flygplan inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på en timme i marschhastighet med en motor i vindstilla under normalförhållanden.
 - 2) För flygplan med tre motorer eller fler inte mer än ett avstånd som motsvarar en flygtid på två timmar i marschhastighet med en motor ur funktion (OEI) enligt luftfartygets flyghandbok i vindstilla under normalförhållanden.
- c) För att en flygplats ska väljas som en alternativ startflygplats ska den tillgängliga informationen visa att förhållandena uppfyller eller är mer gynnsamma än flygplatsens operativa minima för den aktuella verksamheten vid den beräknade tidpunkten för användningen.

NCC.OP.151 Alternativa destinationsflygplatser – flygplan

För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte

- a) den tillgängliga aktuella meteorologiska informationen visar att inflygning och landning kan genomföras under visuella väderförhållanden (VMC) under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden, eller
- b) den avsedda landningsplatsen är enligt belägen och
- 1) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen, och
 - 2) tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att följande väderförhållanden kommer att råda från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden:
 - i) En molnbas på minst 300 m (1 000 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren.
 - ii) En siktlängd på minst 5,5 km eller 4 km mer än det minimum som anges för proceduren.

NCC.OP.152 Alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar

För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte

- a) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen och den tillgängliga aktuella meteorologiska informationen visar att väderförhållandena, under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av

- 1) en molnbas på minst 120 m (400 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren, och
 - 2) en siktlängd på minst 1 500 m mer än det minimum som anges för proceduren, eller
- b) den avsedda landningsplatsen är enligt belägen och
- 1) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen,
 - 2) tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att väderförhållandena, under en period av två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av
 - i) en molnbas på minst 120 m (400 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren,
 - ii) en siktlängd på minst 1 500 m mer än det minimum som anges för proceduren, och
- 3) en *point of no return* (PNR) fastställs för en destination till havs.

NCC.OP.155 Tankning medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget

- a) Luftfartyget får inte tankas med flygbensin (Avgas), blandbränsle eller en blandning av dessa bränsletyper medan passagerarna går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget.
- b) För alla övriga bränsletyper ska nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas och luftfartyget ska vara rätt bemannat med kvalificerad personal som är beredd att inleda och leda en utrymning av luftfartyget på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt.

NCC.OP.160 Användning av headset

- a) Varje flygbesättningsmedlem som ska vara i tjänst i cockpit ska bära ett headset med bommikrofon eller motsvarande. Headsetet ska användas som den primära anordningen för röstkommunikation med flygtrafikledningstjänsten (ATS)
 - 1) på marken
 - i) när klarering från flygkontrolltjänsten (ATC) mottas via röstkommunikation, och
 - ii) när motorerna är igång,
 - 2) under flygning
 - i) under genomgångshöjden eller
 - ii) 10 000 fot, varvid det högsta värdet ska användas,och
 - 3) när befälhavaren bedömer att det är nödvändigt.
- b) Under de förhållanden som avses i punkt a ska bommikrofonen eller motsvarande vara placerad så att den kan användas för dubbelriktad radiokommunikation.

NCC.OP.165 Befordran av passagerare

Operatören ska fastställa förfaranden för att se till att

- a) passagerarna placeras där de vid en eventuell nödevakuering kan bidra till och inte förhindrar evakuering av luftfartyget,
- b) varje passagerare ombord, före och under taxning, start och landning och när det av befälhavaren bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl, intar en sitt- eller liggplats med säkerhetsbältet eller fasthållningsanordningen ordentligt fastspända, och
- c) flera personer på en sittplats enbart tillåts på vissa utpekade sittplatser i luftfartyget, med en vuxen och ett barn som sitter väl fastspända med hjälp av ett extra bälte eller annan fasthållningsanordning.

NCC.OP.170 Säkring av passagerarutrymme och pentry(n)

Befälhavaren ska se till att

- a) alla utgångar och utrymningsvägar är hinderfria före taxning, start och landning, och
- b) all utrustning och allt bagage har säkrats före start och landning och närhelst det bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl.

NCC.OP.175 Rökning ombord

Befälhavaren ska förbjuda rökning ombord

- a) när detta bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl,
- b) när luftfartyget tankas,
- c) medan luftfartyget är på marken, såvida inte operatören har fastställt förfaranden för att minska riskerna under markoperationer,
- d) utanför särskilda rökutrymmen, i gångar och toaletterum,
- e) i lastutrymmen och/eller i andra utrymmen där gods som inte är förvarat i brandsäkra behållare eller täckt med brandsäker packduk transporteras, och
- f) i de områden i passagerarutrymmena som försörjs med syrgas.

NCC.OP.180 Väderförhållanden

- a) Befälhavaren får påbörja eller fortsätta en flygning enligt visuelflygreglerna (VFR) enbart om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena längs flygvägen och vid den avsedda destinationen vid den beräknade tidpunkten för utnyttjandet kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för visuelflygning.
- b) Befälhavaren får påbörja eller fortsätta en flygning enligt instrumentflygreglerna (IFR) mot den planerade destinationsflygplatsen enbart om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena vid destinationen, eller vid minst en alternativ destinationsflygplats, kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen vid den beräknade ankomsttidpunkten.
- c) Om en flygning innehåller både visuelflyg- och instrumentflygmoment ska den meteorologiska information som avses i punkterna a och b gälla i relevant utsträckning.

NCC.OP.185 Is och andra beläggningar – förfaranden på marken

- a) Operatören ska fastställa förfaranden som ska följas när avisning och förebyggande avisning på marken och tillhörande inspektioner av luftfartyget är nödvändiga för att medge en säker drift av luftfartyget.
- b) Befälhavaren får enbart inleda en start om luftfartyget är fritt från varje beläggning som kan påverka luftfartygets prestanda eller manövrerbarhet negativt, såvida inte detta är tillåtet enligt de förfaranden som avses i punkt a och enligt flyghandboken (AFM).

NCC.OP.190 Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning

- a) Operatören ska fastställa förfaranden för flygningar vid förutsedda eller kända isbildningsförhållanden.
- b) Befälhavaren får endast inleda en flygning till, eller uppsåtligt flyga in i, ett område med förväntad eller faktisk isbildning om luftfartyget är certifierat och utrustat för att klara sådana förhållanden enligt punkt 2.a.5 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- c) Om isbildningen överstiger den intensitet av isbildning som luftfartyget är certifierat för eller om ett luftfartyg som inte är certifierat för flygning i kända isbildningsförhållanden möter isbildning, ska befälhavaren omgående lämna dessa isbildningsförhållanden genom att ändra nivå och/eller flygväg, samt vid behov deklarerat för flygkontrolltjänsten (ATC) att en nödsituation föreligger.

NCC.OP.195 Startförhållanden

Innan starten påbörjas ska befälhavaren ha förvässat sig om att

- a) vädret vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena vid den bana eller det start- och landningsområde (FATO) som ska användas inte förhindrar en säker start och utflygning, enligt den tillgängliga informationen, och
- b) att tillämpliga operativa minima vid flygplatsen kommer att vara uppfyllda.

NCC.OP.200 Simulerade situationer under flygning

- a) När passagerare eller last transporteras får befälhavaren inte simulera

- 1) situationer som kräver tillämpning av förfaranden för onormala situationer eller nödsituationer, eller
- 2) flygning under instrumentväderförhållanden (IMC).

- b) Trots det som sägs i punkt a får sådana situationer simuleras med flygelever ombord när träningsflygning genomförs av en godkänd utbildningsorganisation.

NCC.OP.205 Bränsleuppföljning under flygning

- a) Operatören ska inrätta ett förfarande för att säkerställa att bränslekontroller och bränsleuppföljning utförs under flygning.
- b) Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle under flygning inte är mindre än den bränslemängd som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utelandningsplats med godkända väderminima, med den planerade mängden reservbränsle enligt NCC.OP.130 eller NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Användning av extra syrgas

Befälhavaren ska se till att han/hon och de flygbesättningsmedlemmar som utför uppgifter som är väsentliga för säker drift av ett luftfartyg under flygning fortlöpande använder extra syrgas när kabinhöjden överstiger 10 000 fot under mer än 30 minuter och alltid när kabinhöjden överstiger 13 000 fot.

NCC.OP.215 Terrängvarning

När otillbörlig närhet till terrängen upptäcks av en flygbesättningsmedlem eller av ett terrängvarningssystem ska manövrerande pilot omedelbart vidta korrigerande åtgärder för att återupprätta säkra flygförhållanden.

NCC.OP.220 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)

Operatören ska inrätta operativa procedurer och utbildningsprogram när ACAS är installerat och brukbart. När ACAS II används ska sådana procedurer och sådan utbildning uppfylla kraven i förordning (EU) nr 1332/2011.

NCC.OP.225 Förutsättningar för inflygning och landning

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som avses användas, enligt den tillgängliga informationen, inte kommer att förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning.

NCC.OP.230 Inledning och fortsättning av inflygning

- a) Befälhavaren får påbörja en instrumentinflygning oavsett rapporterad bansynvidd/sikt (RVR/VIS).
- b) Om den rapporterade RVR/VIS underskrider tillämpliga minimivärden får inflygningen inte fortsätta
 - 1) till en höjd över flygplatsen som understiger 1 000 fot, eller
 - 2) in i segmentet för slutlig inflygning om beslutshöjden (DA/H) eller minimihöjden för nedgång (MDA/H) är mer än 1 000 fot över flygplatsen.

- c) Om ingen uppgift om bansynvidd (RVR) finns tillgänglig får ett värde för bansynvidd beräknas genom omvandling av det rapporterade siktvärdet.
- d) Om den rapporterade RVR/VIS efter passage av 1 000 fot över flygplatsen faller under tillämpliga minimivärden, får inflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H.
- e) Inflygningen får fortsätta under DA/H eller MDA/H och landningen får fullföljas under förutsättning att den visuella referens som är lämplig för typen av inflygning och för den avsedda banan uppnås vid DA/H eller MDA/H och sedan bibehålls.
- f) Sättningszonens bansynvidd (RVR) ska alltid vara styrande.

KAPITEL C

PRESTANDABEGRÄNSNINGAR OCH OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR FÖR LUFTFARTYG**NCC.POL.100 Operativa begränsningar – samtliga luftfartyg**

- a) Under alla operativa faser ska luftfartygets lastning, massa och tyngdpunktsläge (CG) uppfylla alla begränsningar som anges i flyghandboken (AFM) eller i drifthandboken om denna är mer restriktiv.
- b) Skyltar, förteckningar och instrumentmarkeringar, eller kombinationer av sådana, som innehåller de operativa begränsningar som enligt flyghandboken (AFM) ska redovisas visuellt, ska visas i luftfartyget.

NCC.POL.105 Massa och balans, lastning

- a) Operatören ska fastställa varje luftfartygs massa och tyngdpunktsläge (CG) genom verklig vägning innan det för första gången tas i bruk. Den samlade inverkan på massa och balans på grund av modifieringar och reparationer ska beaktas och vederbörligen dokumenteras. Luftfartygen ska vägas på nytt om modifieringarnas inverkan på massa och balans inte är väl känd.
- b) Vägningen ska utföras av luftfartygets tillverkare eller av en godkänd underhållsorganisation.
- c) Operatören ska bestämma massan för all driftutrustning och alla besättningsmedlemmar som innefattas i luftfartygets grundtommassa genom verklig vägning, inklusive besättningens eventuella bagage, eller genom att använda standardvärden för massa. Inverkan av deras placering på luftfartygets tyngdpunkt ska fastställas. När standardmassor används ska följande massvärden användas för besättningsmedlemmar för att fastställa grundtommassan:
 - 1) 85 kg, inklusive handbagage, för medlemmar av flygbesättning/teknisk besättning, och
 - 2) 75 kg för kabinbesättningsmedlemmar.
- d) Operatören ska fastställa förfaranden för att göra det möjligt för befälhavaren att fastställa nyttolastens massa, inklusive eventuell ballast, genom
 - 1) faktisk vägning,
 - 2) fastställande av nyttolastens massa på grundval av standardmassor för passagerare och bagage, eller
 - 3) beräkna passagerarnas massa på grundval av en deklaration från varje passagerare eller för varje passagerares räkning och lägga till en förutbestämd massa för att ta hänsyn till handbagage och kläder när antalet passagerarsittplatser som är tillgängliga i luftfartyget är
 - i) mindre än tio för flygplan, eller
 - ii) mindre än sex för helikoptrar.
- e) När standardmassor används ska följande massvärden användas:
 - 1) För passagerare, de som anges i tabell 1 och 2, om handbagage och massan för eventuellt spädbarn som medförs av en vuxen på en viss passagerarsittplats inkluderas:

Tabell 1

Standardmassa för passagerare – luftfartyg med totalt 20 passagerarsittplatser eller fler

Passagerarsittplatser:	20 eller fler		30 eller fler
	Man	Kvinna	Alla vuxna
Vuxna	88 kg	70 kg	84 kg
Barn	35 kg	35 kg	35 kg

Tabell 2

Standardmassa för passagerare – luftfartyg med totalt 19 passagerarsittplatser eller färre

Passagerarsittplatser	1–5	6–9	10–19
Man	104 kg	96 kg	92 kg
Kvinna	86 kg	78 kg	74 kg
Barn	35 kg	35 kg	35 kg

2) För bagage:

- i) För flygplan när det totala antalet tillgängliga passagerarsittplatser på flygplanet är 20 eller fler, värden för standardmassa för lastrumsbagage i tabell 3.

Tabell 3

Standardmassa för bagage – flygplan med totalt 20 passagerarsittplatser eller fler

Typ av flygning	Standardmassa för bagage
Inrikes	11 kg
Inom Europa	13 kg
Interkontinental	15 kg
Övriga	13 kg

- ii) För helikoptrar när det totala antalet tillgängliga passagerarsittplatser på helikoptern är 20 eller fler, standardmassan 13 kg för lastrumsbagage.

f) För luftfartyg med 19 passagerarsittplatser eller färre ska lastrumsbagagets faktiska massa fastställas

1) genom vägning, eller

- 2) genom beräkning på grundval av en deklaration från varje passagerare eller för varje passagerares räkning. Om detta är ogenomförbart ska en lägsta standardmassa på 13 kg användas.

g) Operatören ska fastställa förfaranden som gör det möjligt för befälhavaren att fastställa massan för bränslelasten genom att använda den faktiska specifika vikten eller, om den är okänd, den specifika vikt som beräknas i enlighet med en metod som anges i drifthandboken.

h) Befälhavaren ska tillse att lastningen av

1) luftfartyget genomförs under övervakning av kvalificerad personal, och

- 2) att nyttolasten är i överensstämmelse med det underlag som använts för beräkning av luftfartygets massa och balans.

i) Operatören ska fastställa förfaranden som gör det möjligt för befälhavaren att uppfylla ytterligare strukturella begränsningar såsom begränsningar för golvets hållfasthet, maximal last per löpmeter, maximal massa per lastavdelning och maximalt antal sittplatser.

j) Operatören ska i drifthandboken ange de principer och metoder som gäller för lastning och det massa- och balanssystem som uppfyller kraven i punkterna a–i. Detta system ska omfatta alla typer av avsedda operationer.

NCC.POL.110 Uppgifter om, samt dokumentation av, massa och balans

- a) Operatören ska före varje flygning fastställa uppgifter om massa och balans och ta fram dokumentation om massa och balans som specificerar lasten och dess fördelning på ett sådant sätt att luftfartygets massa- och balansgränser inte överskrids. Dokumentationen om massa och balans ska innehålla följande information:
- 1) Luftfartygets registrering och typ.
 - 2) Flygningens linjenummer och datum i förekommande fall.
 - 3) Befälhavarens namn.
 - 4) Namn på den person som utarbetade dokumentet.
 - 5) Grundtommassa och motsvarande tyngdpunkt för luftfartyget.
 - 6) Bränslemassa vid start och massa för bränslet till destinationen.
 - 7) Massa för andra förbrukningsvaror än bränsle, i förekommande fall.
 - 8) Lastkomponenter inklusive passagerare, bagage, frakt och ballast.
 - 9) Startmassa, landningsmassa och massa utan bränsle.
 - 10) Tillämpliga tyngdpunktslägen för luftfartyget.
 - 11) Begränsande värden för massa och tyngdpunkt.
- b) Om uppgifter och dokumentation avseende massa och balans genereras av ett datoriserat massa- och balanssystem ska operatören kontrollera riktigheten hos de uppgifter som beräknas.
- c) Om lastningen av luftfartyget inte övervakas av befälhavaren ska den person som övervakar lastningen av luftfartyget med namnteckning eller motsvarande bekräfta att lasten och dess fördelning stämmer överens med massa- och balansdokumentationen som upprättats av befälhavaren. Befälhavaren ska visa sitt godkännande med namnteckning eller motsvarande.
- d) Operatören ska fastställa förfaranden för sena förändringar av lasten för att säkerställa att
- 1) alla sena ändringar efter det att dokumentationen om massa och balans har upprättats införs i de färdplaneringshandlingar som innehåller dokumentationen om massa och balans,
 - 2) maximalt tillåten sen förändring av passagerarantal eller lastrumslast anges, och
 - 3) ny massa- och balansdokumentation upprättas om den maximala förändringen överskrids.

NCC.POL.111 Uppgifter om, samt dokumentation av, massa och balans – lättnader

Oavsett vad som anges i NCC.POL.110 a.5 behöver tyngdpunktsläget inte anges i massa- och balansdokumentationen om lastfördelningen överensstämmer med en i förväg beräknad balanstabell eller om det kan visas att en korrekt balans kan garanteras för den planerade verksamheten, oavsett den verkliga lasten.

NCC.POL.115 Prestanda – allmänt

Befälhavaren får endast bruka luftfartyget om dess prestanda är tillräcklig för att uppfylla gällande trafikregler för luftfart och alla övriga begränsningar som gäller för flygningen, lufrummet eller de flygplatser eller utlandningsplatser som används, med beaktande av kartnoggrannheten för alla eventuella kort och kartor som används.

NCC.POL.120 Begränsningar av startmassa – flygplan

Operatören ska se till att

- a) flygplanets massa när starten påbörjas inte överstiger begränsningarna för massa
- 1) vid start enligt NCC.POL.125,
 - 2) på sträcka med en motor ur funktion (OEI) enligt NCC.POL.130, och

3) vid landning enligt NCC.POL.135,

med hänsyn tagen till förväntad minskning av massan under flygningens gång och till bränsledumpning,

- b) massan när starten inleds aldrig överskrider den maximala startmassa som anges i luftfartygets flyghandbok för den tryckhöjd som är lämplig för flygplatsens eller utlandningsplatsens höjd och, om det används som en parameter för att bestämma den maximala startmassan, för varje annat lokalt atmosfärförhållande, och
- c) den beräknade massan för den förväntade landningstiden vid den avsedda landningsflygplatsen eller utlandningsplatsen och vid en eventuell alternativ destinationsflygplats aldrig överskrider den maximala landningsmassa som anges i flyghandboken för den tryckhöjd som är lämplig för dessa flygplatsers eller utlandningsplatsers höjd och, om det används som en parameter för att bestämma den maximala startmassan, för varje annat lokalt atmosfärförhållande.

NCC.POL.125 Start – flygplan

a) När befälhavaren bestämmer maximal startmassa ska han eller hon beakta följande:

- 1) Den beräknade startsträckan får inte överstiga den tillgängliga startsträckan om längden av det hinderfria stigområdet inte överstiger hälften av den tillgängliga startrullsträckan.
- 2) Den beräknade startrullsträckan får inte överstiga den tillgängliga startrullsträckan.
- 3) Ett enda värde för V_1 ska användas för avbruten och fullföljd start om ett V_1 anges i flyghandboken.
- 4) På en våt eller kontaminerad bana får startmassan inte överstiga den tillåtna startmassan för start på torr bana under samma förhållanden.

b) Vid ett eventuellt motorbortfall under start ska befälhavaren se till att

- 1) för flygplan där ett V_1 har angetts i flyghandboken, flygplanet ska kunna avbryta starten och stanna inom den tillgängliga start-stoppräckan, och
- 2) för flygplan där nettostigbanan anges i flyghandboken, flygplanet ska kunna fortsätta starten och gå fritt från alla hinder längs flygbanan med tillräcklig marginal till dess att flygplanet har möjlighet att uppfylla NCC.POL.130.

NCC.POL.130 På sträcka – en motor ur funktion – flygplan

Befälhavaren ska tillse att om en motor upphör att fungera i någon punkt på sträckan ska ett flermotorigt flygplan kunna fortsätta flygningen till en lämplig flygplats eller utlandningsplats utan att i någon punkt flyga under lägsta höjd för hinderfrihet.

NCC.POL.135 Landning – flygplan

Befälhavaren ska tillse att flygplanet kan landa och stanna, eller att ett sjöflygplan kan sänka sin hastighet tillräckligt mycket, inom den tillgängliga landningssträckan på alla flygplatser eller utlandningsplatser sedan alla hinder på inflygningsvägen har passerats med god marginal. Hänsyn ska tas till förväntade variationer i inflygnings- och landningstekniker om sådan hänsyn inte har tagits vid utarbetandet av prestandauppgifter.

KAPITEL D

INSTRUMENT, DATA OCH UTRUSTNING

AVSNITT 1

Flygplan

NCC.IDE.A.100 Instrument och utrustning – allmänt

a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de

- 1) används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
- 2) används för att uppfylla NCC.IDE.A.245,
- 3) används för att uppfylla NCC.IDE.A.250, eller
- 4) har installerats i flygplanet.

b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:

- 1) Reservsäkringar.
- 2) Handlampa.
- 3) Ett korrekt precisionsur.
- 4) Karthållare.
- 5) Första hjälpenlådor.
- 6) Överlevnads- och signalutrustning.
- 7) Ankare och utrustning för förtöjning.
- 8) Fasthållningsanordning för barn.

c) Instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska uppfylla följande krav:

- 1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008 eller NCC.IDE.A.245 och NCC.IDE.A.250.

- 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.

d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.

e) De instrument som används av en medlem av flygbesättningen ska vara placerade så att vederbörande lätt kan se indikationerna från sin tjänstgöringsplats, med minimal avvikelse från den normala plats och siktlinje han eller hon har när han eller hon blickar framåt längs flygbanan.

f) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt tillgänglig för omedelbar användning.

NCC.IDE.A.105 Minimiutrustning för flygning

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i flygplanet som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) flygplanet brukas i enlighet med operatörens minimiutrustningslista (MEL),
- b) operatören har godkännande från den behöriga myndigheten att bruka flygplanet inom ramen för begränsningarna i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), eller
- c) flygplanet omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

NCC.IDE.A.110 Reservsäkringar

Flygplan ska vara utrustade med reservsäkringar av den amperestyrka som krävs för fullständigt strömkretsskydd, i syfte att ersätta de säkringar som får ersättas under flygning.

NCC.IDE.A.115 Ljus

Flygplan som brukas på natten ska vara utrustade med

- a) kollisionssvarningsljus,
- b) navigationsljus/positionsljus,
- c) en landningsstrålkastare,
- d) ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att flygplanet ska kunna brukas på ett säkert sätt,

- e) ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, för belysning av alla passagerarutrymmen,
- f) en handlampa för varje besättningsmedlems tjänstgöringsplats, och
- g) ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss, om flygplanet brukas som ett sjöflygplan.

NCC.IDE.A.120 VFR-verksamhet – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

- a) Flygplan som brukas enligt VFR under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timmar, minuter och sekunder.
 - 3) Tryckhöjd.
 - 4) Avläst kurshastighet.
 - 5) Glidning.
 - 6) Machtal när hastighetsbegränsningar anges i machtal.
- b) Flygplan som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) över vatten och utan land i sikte eller enligt VMC på natten, eller under förhållanden där flygplanet inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med
 - 1) utrustning för att mäta och visa
 - i) sväng och glid,
 - ii) attityd,
 - iii) vertikal hastighet, och
 - iv) stabiliserad kurs,
 - 2) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyrokopiska instrumenten inte är tillräcklig, och
 - 3) en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.
- c) När det krävs två piloter för en viss operation ska flygplanet vara utrustat med ytterligare separat utrustning för att visa följande:
 - 1) Tryckhöjd.
 - 2) Avläst kurshastighet.
 - 3) Glidning eller sväng och glid, i förekommande fall.
 - 4) Attityd, i förekommande fall.
 - 5) Vertikal hastighet, i förekommande fall.
 - 6) Stabiliserad kurs, i förekommande fall.
 - 7) Machtal om hastighetsbegränsningar uttrycks i form av machtal, i förekommande fall.

NCC.IDE.A.125 Verksamhet enligt IFR – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

Flygplan som brukas enligt IFR ska vara utrustade med

- a) en anordning för att mäta och indikera
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) tiden i timmar, minuter och sekunder,
 - 3) tryckhöjd,
 - 4) avläst kurshastighet,
 - 5) vertikal hastighet,

- 6) sväng och glid,
 - 7) attityd,
 - 8) stabiliserad kurs,
 - 9) omgivande temperatur, och
 - 10) machtal när hastighetsbegränsningar anges i machtal,
- b) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig,
- c) om två piloter krävs för operationen, ytterligare en separat anordning som för den biträdande piloten indikerar
- 1) tryckhöjd,
 - 2) avläst kurshastighet,
 - 3) vertikal hastighet,
 - 4) sväng och glid,
 - 5) attityd,
 - 6) stabiliserad kurs, och
 - 7) machtal om hastighetsbegränsningar uttrycks i form av machtal, i förekommande fall,
- d) en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkterna a.4 och c.2 på grund av kondensation eller isbildning,
- e) en alternativ källa för statiskt tryck,
- f) en karthållare som är placerad i en position som ger god läsbarhet, och som kan belysas för nattooperationer,
- g) ett andra fristående sätt att mäta och visa höjd, och
- h) ett nödkraftaggregat som är fristående från det primära strömgenereringssystemet för att driva och lysa upp ett system som visar attityd under minst 30 minuter. Nödkraftaggregatet ska automatiskt träda i funktion efter ett fullständigt bortfall av det primära strömgenereringssystemet, och det ska tydligt visas på instrumentet att attitydindikatorn drivs av nödkraftsystemet.

NCC.IDE.A.130 Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt IFR

Flygplan som brukas enligt IFR med en enda pilot ska vara utrustade med en autopilot med minst höjdhållnings- och kurshållningsfunktion.

NCC.IDE.A.135 Terrängvarningssystem (TAWS)

Turbindrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på över 5 700 kg eller en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare ska vara utrustade med ett terrängvarningssystem (TAWS) som uppfyller kraven för

- a) klass A-utrustning enligt en godtagbar norm, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 januari 2011, eller
- b) klass B-utrustning enligt en godtagbar norm, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2011 eller tidigare.

NCC.IDE.A.140 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS)

Om inget annat anges i förordning (EU) nr 1332/2011 ska turbindrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) på över 5 700 kg eller en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) på mer än 19 vara utrustade med ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Flygburen väderradarutrustning

Följande flygplan ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning när de brukas på natten eller under instrumentväderförhållanden (IMC) i områden där åskväder eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, kan förväntas längs sträckan:

- a) Flygplan med tryckkabin.
- b) Flygplan utan tryckkabin vars maximala certifierade startmassa (MCTOM) överstiger 5 700 kg.
- c) Flygplan utan tryckkabin med en MOPSC överstigande nio.

NCC.IDE.A.150 Tillägsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden på natten

- a) Flygplan som brukas under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden på natten ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Metoden för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmar att utföra sina arbetsuppgifter.

NCC.IDE.A.155 Internkommunikationssystem för flygbesättningen

Flygplan som brukas av fler än en flygbesättningsmedlem ska vara utrustade med ett internkommunikationssystem för flygbesättningen, inklusive headset och mikrofoner som kan användas av samtliga flygbesättningsmedlemmar.

NCC.IDE.A.160 Ljudregistrator

- a) Följande flygplan ska vara utrustade med en ljudregistrator:
 - 1) Flygplan med en maximal certifierad startmassa (MCTOM) som överstiger 27 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare.
 - 2) Flygplan med MCTOM överstigande 2 250 kg
 - i) som är certifierade för drift med en minimibesättning på minst två piloter,
 - ii) som är försedda med en eller flera turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor, och
 - iii) för vilka ett typcertifikat utfärdades för första gången den 1 januari 2016 eller senare.
- b) Ljudregistratorn ska kunna lagra data som registrerats från åtminstone de föregående två timmarna.
- c) Ljudregistratorn ska med hänvisning till en tidsskala registrera
 - 1) röstkommunikation som sänts från eller mottagits i cockpit via radio,
 - 2) flygbesättningsmedlemmarnas röstkommunikation när de använder internkommunikationssystemet och högtalar-systemet, om ett sådant installerats,
 - 3) ljudmiljön i cockpit inklusive, utan avbrott, de ljudsignaler som mottagits från varje bom- och maskmikrofon som används, och
 - 4) röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i ett headset eller en högtalare.
- d) Ljudregistratorn ska påbörja registreringen automatiskt innan flygplanet förflyttar sig av egen kraft och ska fortsätta att registrera till dess att flygningen är avslutad och flygplanet inte längre kan förflytta sig av egen kraft.
- e) Förutom vad som anges under d och beroende på tillgången på elkraft, ska ljudregistratorn påbörja registreringen så tidigt som möjligt under cockpitkontrollerna före motorstart i början av flygningen fram till cockpitkontrollerna omedelbart efter motoravstängning efter avslutad flygning.
- f) Ljudregistratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

NCC.IDE.A.165 Färdregistrator

- a) Flygplan som har en MCTOM på över 5 700 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare ska vara utrustade med en färdregistrator som utnyttjar en digital metod för registrering och lagring av data och för vilken det finns en metod för att enkelt återvinna data från lagringsmediet.
- b) Färdregistratorn ska registrera de parametrar som krävs för att noggrant fastställa flygplanets flygbana, hastighet, attityd, motoreffekt, konfiguration och drift och ska kunna bevara de uppgifter som registrerats under åtminstone de föregående 25 timmarna.
- c) Data ska hämtas från källor i flygplanet som möjliggör noggrann avstämning med information som visas för flygbesättningen.
- d) Färdregistratorn ska automatiskt börja registrera data innan flygplanet kan röra sig av egen kraft och den ska stängas av automatiskt när flygplanet inte längre kan röra sig av egen kraft.
- e) Färdregistratorn ska ha en anordning som hjälper till att lokalisera den i vatten.

NCC.IDE.A.170 Datalänksregistrering

- a) Flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare, som har kapacitet att utföra datalänkkommunikation och ska vara utrustade med ljudregistrator (CVR), ska i tillämpliga fall registrera följande på en registrator:
 - 1) Kommunikationsmeddelanden via datalänk som avser flygtrafikledningstjänstens (ATS) kommunikation till och från flygplanet, inklusive meddelanden som gäller följande tillämpningar:
 - i) Initiering av datalänk.
 - ii) Kommunikation mellan flygledare och pilot.
 - iii) Riktad övervakning.
 - iv) Flyginformation.
 - v) I den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen: övervakning av luftfartygets utsändningar.
 - vi) I den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen: operativa kontrolluppgifter för luftfartyget.
 - vii) i den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen: grafik.
 - 2) Information som gör det möjligt att upprätta samband mellan sådana registreringar som avser datalänkkommunikation och som har lagrats separat från flygplanet.
 - 3) Information om tidpunkt och prioritering för kommunikationsmeddelanden via datalänk, med hänsyn till systemets arkitektur.
- b) Registratorn ska använda en digital metod för registrering och lagring av uppgifter och information samt en metod för snabb hämtning av dessa uppgifter. Registreringsmetoden ska göra det möjligt att matcha uppgifterna mot de uppgifter som registrerats på marken.
- c) Registratorn ska kunna lagra de uppgifter som registrerats under minst samma period som föreskrivs för ljudregistratorer i NCC.IDE.A.160.
- d) Registratorn ska vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering när den befinner sig i vatten.
- e) Samma krav ska tillämpas för registratorns start- och stopplogik som för ljudregistratorns start- och stopplogik enligt NCC.IDE.A.160 d och e.

NCC.IDE.A.175 Kombinerad färd- och ljudregistrator

Kraven på ljudregistrator (CVR) och färdregistrator (FDR) får uppfyllas genom

- a) en kombinerad färd- och ljudregistrator om flygplanet måste vara utrustat med en ljudregistrator eller en färdregistrator, eller
- b) två kombinerade färd- och ljudregistratorer om flygplanet måste vara utrustat med en ljudregistrator och en färdregistrator.

NCC.IDE.A.180 Säten, säkerhetsbälten, fasthållningssystem och fasthållningsanordningar för barn

a) Flygplan ska vara utrustade med

- 1) en sitt- eller liggplats för varje person ombord som är minst 24 månader gammal,
- 2) ett säkerhetsbälte på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje bädd,
- 3) en fasthållningsanordning för barn för varje person ombord som är yngre än 24 månader,
- 4) ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen med en anordning som automatiskt håller tillbaka den fastspända personens bröstkorg vid en kraftig retardation
 - i) på varje flygbesättningssäte och på varje säte bredvid ett pilotsäte, och
 - ii) på varje observatörssäte i cockpit,

och
- 5) ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på sittplatserna för minimikabinbesättningen om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 31 december 1980.

b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska

- 1) ha en enpunktsmekanism för frigöring, och ska
- 2) på flygbesättningens säten, på eventuella säten bredvid ett pilotsäte samt på minimikabinbesättningens säten, omfatta två axelremmar och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående.

NCC.IDE.A.185 Skyltar om fastsättning av säkerhetsbältet och om rökförbud

Flygplan där inte alla passagerarsäten är synliga från flygbesättningens sittplatser ska vara utrustade med en anordning som visar för alla passagerare och kabinbesättningen när säkerhetsbälten ska spännas fast och när rökning inte är tillåten.

NCC.IDE.A.190 Första hjälpenlåda

a) Flygplan ska vara utrustade med första hjälpenlådor i enlighet med tabell 1.

Tabell 1

Föreskrivet antal första hjälpenlådor

Antal installerade passagerarsäten	Föreskrivet antal första hjälpenlådor
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 eller fler	6

b) Första hjälpenlådor ska vara

- 1) lätt åtkomliga för användning, och ska
- 2) upprätthållas i bruksvärdigt skick.

NCC.IDE.A.195 Extra syrgas – flygplan med tryckkabin

- a) Flygplan med tryckkabin som brukas på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.
- b) Flygplan med tryckkabin som brukas över flyghöjder där tryckhöjden i passagerarutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja
- 1) samtliga besättningsmedlemmar, och
 - i) 100 % av passagerarna för den period när kabintryckshöjden överstiger 15 000 fot, men under alla omständigheter inte mindre än tio minuters förbrukning,
 - ii) minst 30 % av passagerarna för den period när, på grund av tryckförlust och med beaktande av flygningens omständigheter, tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot, och
 - iii) minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 14 000 fot,
 - 2) samtliga personer i passagerarutrymmet under minst 10 minuter när det gäller flygplan som brukas på tryckhöjder över 25 000 fot eller på höjder därunder men under förhållanden som inte gör det möjligt att på ett säkert sätt gå ned till en tryckhöjd på 13 000 fot inom 4 minuter.
- c) Flygplan med tryckkabin som brukas på flyghöjder över 25 000 fot ska dessutom vara utrustade med
- 1) en anordning som varnar flygbesättningen för en eventuell tryckförlust, och
 - 2) syrgasmasker för ögonblicklig användning för flygbesättningsmedlemmar.

NCC.IDE.A.200 Extra syrgas – flygplan utan tryckkabin

- a) Flygplan utan tryckkabin som brukas på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.
- b) Flygplan utan tryckkabin som brukas över flyghöjder där tryckhöjden i passagerarutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja
- 1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
 - 2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för den period när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga över 13 000 fot.

NCC.IDE.A.205 Handbrandsläckare

- a) Flygplan ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare
- 1) i cockpit, och
 - 2) i varje passagerarutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet i cockpit är lätt tillgängligt för flygbesättningen.
- b) Typen och kvantiteten av släckningsmedel i nödvändiga brandsläckare ska lämpa sig för att släcka det slag av bränder som troligen kan inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och för att minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

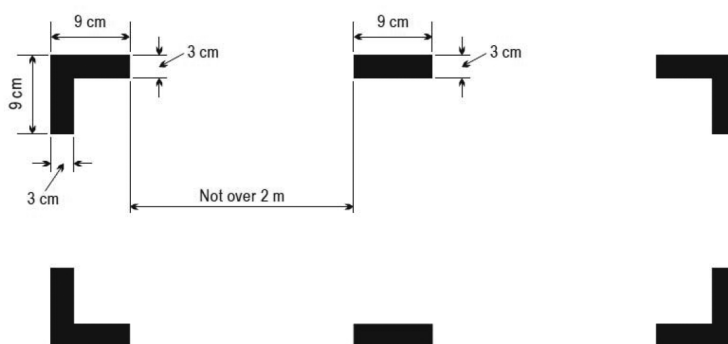
NCC.IDE.A.206 Katastrofyxa och kofot

- a) Flygplan med en MCTOM på över 5 700 kg eller med en MOPSC på mer än nio ska vara utrustade med minst en katastrofyxa eller kofot i cockpit.
- b) För flygplan med en MOPSC på mer än 200 ska en ytterligare katastrofyxa eller kofot placeras i eller i närheten av det bakre pentryt.
- c) Katastrofyxor och kofotar som är placerade i passagerarutrymmet får inte vara synliga för passagerarna.

NCC.IDE.A.210 Markering av inbrytningspunkter

Om de områden av flygplanskroppen som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation är markerade ska de vara markerade enligt bild 1.

Bild 1

Markering av inbrytningspunkter**NCC.IDE.A.215 Nödradiosändare (ELT)**

- a) Flygplan ska vara utrustade med
 - 1) en nödradiosändare (ELT) av valfri typ, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare,
 - 2) en automatisk nödradiosändare (ELT), om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 juli 2008.
- b) Nödradiosändare (ELT), oavsett typ, ska kunna sända på 121,5 MHz och 406 MHz samtidigt.

NCC.IDE.A.220 Flygning över vatten

- a) Följande flygplan ska vara utrustade med en flytväst för varje person ombord eller motsvarande individuellt flythjälpmedel för varje person ombord som är under 24 månader, placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sitt- eller liggplats:
 - 1) Landflygplan som brukas över vatten på ett avstånd av över 50 NM från land eller som startar eller landar på en flygplats eller utlandningsplats där, enligt befälhavarens åsikt, start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten på ett sådant sätt att det kan föreligga risk för nödlandning på vatten.
 - 2) Sjöflygplan som brukas över vatten.
- b) Varje flytväst eller motsvarande individuellt flythjälpmedel ska vara utrustad/utrustat med en anordning för elektrisk belysning för att underlätta lokalisering av personer.
- c) Sjöflygplan som brukas över vatten ska vara utrustade med
 - 1) ett ankare och annan utrustning som behövs för att underlätta förtöjning, förankring eller manövrering av flygplanet på vatten och som lämpar sig för flygplanets storlek, vikt och flygegenskaper, och

- 2) utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som föreskrivs i de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.
- d) Befälhavaren på ett flygplan som, med möjlighet till nödlandning, brukas på ett avstånd från land överstigande det minsta av antingen ett avstånd motsvarande 30 minuter vid normal marschfart eller 50 NM ska fastställa riskerna för att personerna i flygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om flygplanet ska medföra
 - 1) utrustning för att skicka nödsignaler,
 - 2) räddningsflottar i tillräckligt antal för att rymma samtliga personer ombord, förvarade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation, och
 - 3) livräddningsutrustning med livsuppehållande hjälpmedel, anpassad till den flygning som ska genomföras.

NCC.IDE.A.230 Överlevnadsutrustning

- a) Flygplan som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med
 - 1) signalutrustning för att avge nödsignaler,
 - 2) minst en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)), och
 - 3) ytterligare överlevnadsutrustning för den sträcka som ska flygas, med beaktande av antalet personer ombord.
- b) Ytterligare överlevnadsutrustning enligt punkt a.3 behöver inte medföras om flygplanet
 - 1) håller sig inom ett avstånd från ett område där flygräddning inte är särskilt svår att genomföra, motsvarande
 - i) 120 minuters flygning vid marschfart och en motor ur funktion (OEI) för flygplan som kan fortsätta flygningen till en flygplats när kritisk(a) motor(er) har upphört att fungera i någon punkt längs flygvägen, eller planerade avvikelser från denna, eller
 - ii) 30 minuter vid marschfart för alla andra flygplan, eller
 - 2) håller sig inom ett avstånd som inte överstiger ett avstånd som motsvarar 90 minuters flygning vid marschfart från ett område som är lämpligt för nödlandning, för flygplan som certifierats i enlighet med tillämplig luftvärdighetsstandard.

NCC.IDE.A.240 Headset

- a) Flygplan ska vara utrustade med ett headset med bommikrofon eller motsvarande för samtliga flygbesättningsmedlemmar på deras tjänstgöringsplatser i cockpit.
- b) Flygplan som brukas enligt IFR eller på natten ska vara utrustade med en sändningstangent på den manuella skev- och höjdroderkontrollen för varje föreskriven flygbesättningsmedlem.

NCC.IDE.A.245 Radiokommunikationsutrustning

- a) Flygplan som brukas enligt IFR eller på natten, eller när det krävs enligt tillämpliga lufttrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna
 - 1) genomföra tvåvägskommunikation för flygplatskontroller,
 - 2) ta emot meteorologisk information när som helst under flygning,
 - 3) genomföra tvåvägskommunikation när som helst under flygning med de flygradiostationer och på de frekvenser som föreskrivs av den behöriga myndigheten, och
 - 4) ge möjlighet till kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.
- b) När det krävs flera kommunikationsenheter ska varje enhet vara oberoende av den eller de andra, så att ett fel på en enhet inte leder till ett fel på någon annan enhet.

NCC.IDE.A.250 Navigationsutrustning

- a) Flygplan ska vara utrustade med navigationsutrustning som gör det möjligt för dem att flyga enligt
- 1) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
 - 2) tillämpliga luftrumskrav.
- b) Flygplan ska ha tillräcklig navigationsutrustning för att säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med punkt a eller en lämplig nödgärd om det skulle uppstå fel i någon del av utrustningen under någon fas av flygningen.
- c) Flygplan som brukas på flygningar där landningen är tänkt att ske under instrumentväderförhållanden (IMC) ska ha lämplig utrustning som kan ge vägledning till en punkt varifrån visuell landning kan utföras. Den utrustningen ska kunna ge sådan vägledning för varje flygplats vid vilken avsikten är att landa under instrumentväderförhållanden och för alla utvalda alternativflygplatser.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Flygplan ska vara utrustade med en tryckhöjdsrapporterande SSR-transponder (*Secondary Surveillance Radar*) och all övrig SSR-transponderkapacitet som krävs för den aktuella flygvägen.

NCC.IDE.A.260 Elektronisk hantering av navigationsdata

- a) Operatören ska endast använda elektroniska navigationsdataprodukter som stöder en navigationstillämpning som uppfyller integritetsnormer som är lämpliga för den avsedda användningen av dessa data.
- b) När de elektroniska navigationsdataprodukterna stöder en navigationstillämpning som behövs för verksamhet där det enligt bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012 krävs ett godkännande, ska operatören visa för den behöriga myndigheten att det förfarande som tillämpas och de produkter som levererats uppfyller integritetsnormer som är tillräckliga för den avsedda användningen av dessa data.
- c) Operatören ska kontinuerligt övervaka både förfarandet och produkterna, antingen direkt eller genom att övervaka tredjepartsleverantörers efterlevnad.
- d) Operatören ska säkerställa att aktuella och oförändrade elektroniska navigationsdata i rätt tid distribueras till och införs i alla flygplan där detta krävs.

AVSNITT 2**Helikoptrar****NCC.IDE.H.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
- 1) används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
 - 2) används för att uppfylla NCC.IDE.H.245,
 - 3) används för att uppfylla NCC.IDE.H.250, eller
 - 4) har installerats i helikoptern.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
- 1) Handlampor.
 - 2) Ett korrekt precisionsur.
 - 3) Karthållare.
 - 4) Första hjälpenlåda.

- 5) Överlevnads- och signalutrustning.
- 6) Ankare och utrustning för förtöjning.
- 7) Fasthållningsanordning för barn.
- c) Instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska uppfylla följande krav:
 - 1) Den information som erhålls genom dessa instrument, denna utrustning eller dessa tillbehör får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008 eller NCC.IDE.H.245 och NCC.IDE.H.250.
 - 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) De instrument som används av en medlem av flygbesättningen ska vara placerade så att vederbörande lätt kan se indikationerna från sin tjänstgöringsplats, med minimal avvikelse från den normala plats och siktlinje han eller hon har när han eller hon blickar framåt längs flygbanan.
- f) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt tillgänglig för omedelbar användning.

NCC.IDE.H.105 Minimiutrustning för flygning

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i helikoptern som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) helikoptern brukas i enlighet med operatörens minimiutrustningslista (MEL),
- b) operatören har godkännande från den behöriga myndigheten att bruka helikoptern inom ramen för begränsningarna i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), eller
- c) helikoptern omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

NCC.IDE.H.115 Ljus

Helikoptrar som brukas på natten ska vara utrustade med

- a) kollisionvarsningsljus,
- b) navigationsljus/positionsljus,
- c) landningsstrålkastare,
- d) ljus, försörjt av helikopterns elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att helikoptern ska kunna brukas på ett säkert sätt,
- e) ljus, försörjt av helikopterns elektriska system, för belysning av alla passagerarutrymmen,
- f) en handlampa för varje besättningsmedlems tjänstgöringsplats, och
- g) ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss, om helikoptern är utrustad för användning på vatten.

NCC.IDE.H.120 VFR-verksamhet – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

- a) Helikoptrar som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och indikera följande
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timmar, minuter och sekunder.
 - 3) Tryckhöjd.

- 4) Avläst kurshastighet.
- 5) Glidning.
- b) Helikoptrar som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) över vatten och utan land i sikte, eller enligt VMC på natten, eller när sikten är under 1 500 meter, eller under förhållanden där helikoptern inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med
 - 1) utrustning för att mäta och indikera
 - i) attityd,
 - ii) vertikal hastighet, och
 - iii) stabiliserad kurs,
 - 2) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig, och
 - 3) en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.
- c) När det krävs två piloter ska helikoptern vara utrustad med ytterligare en separat anordning som indikerar
 - 1) tryckhöjd,
 - 2) avläst kurshastighet,
 - 3) glidning,
 - 4) attityd, om tillämpligt,
 - 5) vertikal hastighet, om tillämpligt, och
 - 6) stabiliserad kurs, om tillämpligt.

NCC.IDE.H.125 Verksamhet enligt IFR – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

Helikoptrar som brukas enligt instrumentflygregler (IFR) ska vara försedda med

- a) utrustning för att mäta och indikera
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) tid i timmar, minuter och sekunder,
 - 3) tryckhöjd,
 - 4) avläst kurshastighet,
 - 5) vertikal hastighet,
 - 6) glidning,
 - 7) attityd,
 - 8) stabiliserad kurs, och
 - 9) omgivande temperatur,
- b) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig,
- c) om två piloter krävs, ytterligare en separat anordning som visar
 - 1) tryckhöjd,
 - 2) avläst kurshastighet,
 - 3) vertikal hastighet,
 - 4) glidning,

- 5) attityd, och
- 6) stabiliserad kurs,
- d) en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkterna a.4 och c.2 på grund av kondens eller isbildning,
- e) en alternativ källa för statiskt tryck,
- f) en karthållare som är placerad i en position som ger god läsbarhet, och som kan belysas för nattoperationer, och
- g) en ytterligare anordning för att mäta och indikera attityd som reservinstrument.

NCC.IDE.H.130 Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt IFR

Helikoptrar som brukas i enpilotsflygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska vara utrustade med en autopilot med minst höjdhållnings- och kurshållningsfunktion.

NCC.IDE.H.145 Flygburen väderradarutrustning

Helikoptrar med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare och som brukas enligt IFR eller på natten ska vara utrustade med flygburen väderradarutrustning om aktuella väderrapporter visar att åskväder eller andra potentiellt riskfyllda väderförhållanden, som anses möjliga att upptäcka med flygburen väderradarutrustning, kan förväntas längs den sträcka som ska flygas.

NCC.IDE.H.150 Tilläggsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden på natten

- a) Helikoptrar som brukas under förväntade eller verkliga isbildningsförhållanden på natten ska vara utrustade med en anordning för att belysa eller upptäcka isbildning.
- b) Metoden för att belysa isbildningen får inte orsaka bländning eller reflektioner som skulle göra det svårt för flygbesättningsmedlemmar att utföra sina arbetsuppgifter.

NCC.IDE.H.155 Internkommunikationssystem för flygbesättningen

Helikoptrar som brukas av fler än en flygbesättningsmedlem ska vara utrustade med ett system för internkommunikation för flygbesättningen, inklusive headset och mikrofoner, som står till samtliga flygbesättningsmedlemmars förfogande.

NCC.IDE.H.160 Ljudregistrator

- a) Helikoptrar med en MCTOM överstigande 7 000 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2016 eller senare ska vara utrustade med en ljudregistrator.
- b) Ljudregistratorn ska kunna lagra data som registrerats under åtminstone de föregående två timmarna.
- c) Ljudregistratorn ska med hänvisning till en tidsskala registrera
 - 1) röstkommunikation som sänts från eller mottagits i cockpit via radio,
 - 2) flygbesättningsmedlemmarnas röstkommunikation via systemet för internkommunikation och högtalarsystemet, om ett sådant installerats,
 - 3) ljudmiljön i cockpit inklusive, utan avbrott, de ljudsignaler som mottagits från varje besättningsmedlems mikrofon, och
 - 4) röst- eller ljudsignaler som identifierar navigerings- eller inflygningshjälpmedel och tas upp i ett headset eller en högtalare.
- d) Ljudregistratorn ska automatiskt börja spela in innan helikoptern börjar röra sig av egen kraft och ska fortsätta spela in till dess flygningen avslutats och helikoptern inte längre kan förflytta sig av egen kraft.
- e) Förutom vad som anges under d och beroende på tillgången på elkraft ska ljudregistratorn påbörja registreringen så tidigt som möjligt under cockpitkontrollerna före motorstart i början av flygningen fram till cockpitkontrollerna omedelbart efter motoravstängning efter avslutad flygning.
- f) Ljudregistratorn ska ha en anordning som gör det lättare att lokalisera den i vatten.

NCC.IDE.H.165 Färdregistrator

- a) Helikoptrar med en MCTOM överstigande 3 175 kg och vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades den 1 januari 2016 eller senare ska vara utrustade med en färdregistrator med digital registrering och lagring av data och för vilken det finns en metod för att enkelt hämta dessa uppgifter från lagringsmediet.
- b) Färdregistratorn ska registrera de parametrar som krävs för att helikopterns flygbana, hastighet, attityd, motorstyrka, konfiguration och drift ska kunna fastställas korrekt, och den ska kunna bevara uppgifter som registrerats under åtminstone de tio föregående timmarna.
- c) Data ska erhållas från källor i helikoptern som möjliggör noggrann avstämning med information som visas för flygbesättningen.
- d) Färdregistratorn ska automatiskt börja registrera uppgifter innan helikoptern kan röra sig av egen kraft och den ska sluta automatiskt efter det att helikoptern inte längre kan röra sig av egen kraft.
- e) Färdregistratorn ska ha en anordning som gör det lättare att lokalisera den i vatten.

NCC.IDE.H.170 Datalänksregistrering

- a) Helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2016 eller senare, som har kapacitet att utföra datalänkkommunikation och ska vara utrustade med ljudregistrator (CVR), ska i tillämpliga fall registrera följande på en registrator:
 - 1) Kommunikationsmeddelanden via datalänk som avser flygtrafikledningstjänstens (ATS) kommunikation till och från helikoptern, inklusive meddelanden som gäller följande tillämpningar:
 - i) Initiering av datalänk.
 - ii) Kommunikation mellan flygledare och pilot.
 - iii) Riktad övervakning.
 - iv) Flyginformation.
 - v) I den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen: övervakning av luftfartygets utsändningar.
 - vi) I den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen: operativa kontrolluppgifter för luftfartyget.
 - vii) I den mån det är praktiskt genomförbart med hänsyn till systemarkitekturen: grafik.
 - 2) Information som gör det möjligt att upprätta samband mellan sådana registreringar som avser datalänkkommunikation och som har lagrats separat från helikoptern.
 - 3) Information om tidpunkt och prioritering för kommunikationsmeddelanden via datalänk, med hänsyn till systemets arkitektur.
- b) Registratorn ska använda en digital metod för registrering och lagring av uppgifter och information samt en metod för snabb hämtning av dessa uppgifter. Registreringsmetoden ska göra det möjligt att matcha uppgifterna mot de uppgifter som registrerats på marken.
- c) Registratorn ska kunna lagra de uppgifter som registrerats under minst samma period som föreskrivs för ljudregistratorer i NCC.IDE.H.160.
- d) Registratorn ska vara försedd med en anordning som underlättar lokalisering när den befinner sig i vatten.
- e) Samma krav ska tillämpas för registratorns start- och stopplogik som för ljudregistratorns start- och stopplogik enligt NCC.IDE.H.160 d och e.

NCC.IDE.H.175 Kombinerad färd- och ljudregistrator

Kraven på ljudregistrator (CVR) och färdregistrator (FDR) får uppfyllas med en kombinerad färd- och ljudregistrator.

NCC.IDE.H.180 Säten, säkerhetsbälten, fasthållningssystem och fasthållningsanordningar för barn

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med följande:
 - 1) En sitt- eller liggplats för varje person ombord som är 24 månader eller äldre.

- 2) Ett säkerhetsbälte på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje bädd.
 - 3) För helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades efter den 31 december 2012: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen för varje passagerare som är minst 24 månader gammal.
 - 4) En fasthållande anordning för varje person ombord som är under 24 månader.
 - 5) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen, försett med en anordning som automatiskt håller fast bröstkorgen på den som sitter i varje flygbesättningssäte vid kraftig retardation.
 - 6) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på sittplatserna för minimikabinbesättningen för helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades efter den 31 december 1980.
- b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska
- 1) ha en enpunktsmekanism för frigöring, och
 - 2) på flygbesättningens säten, på eventuella säten bredvid ett pilotsäte samt på minimikabinbesättningens säten, omfatta två axelremmar och ett säkerhetsbälte som kan användas fristående.

NCC.IDE.H.185 Skyltar om fastsättning av säkerhetsbältet och om rökförbud

Helikoptrar där inte alla passagerarsäten är synliga från flygbesättningens sittplatser ska vara utrustade med en anordning som visar för alla passagerare och kabinbesättningen när säkerhetsbälten ska spännas fast och när rökning inte är tillåten.

NCC.IDE.H.190 Första hjälpenlåda

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med minst en första hjälpenlåda.
- b) Första hjälpenlådor ska

- 1) vara lätt åtkomliga för användning, och
- 2) upprätthållas i bruksvärdigt skick.

NCC.IDE.H.200 Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin

- a) Helikoptrar utan tryckkabin som brukas på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagras och fördela den mängd syrgas som krävs.
- b) Helikoptrar utan tryckkabin som brukas över flyghöjder där tryckhöjden i passagerarutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja
- 1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna under en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
 - 2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för den period när tryckhöjden i passagerarutrymmet kommer att ligga över 13 000 fot.

NCC.IDE.H.205 Handbrandsläckare

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare
- 1) i cockpit, och
 - 2) i varje passagerarutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet i cockpit är lätt tillgängligt för flygbesättningen.

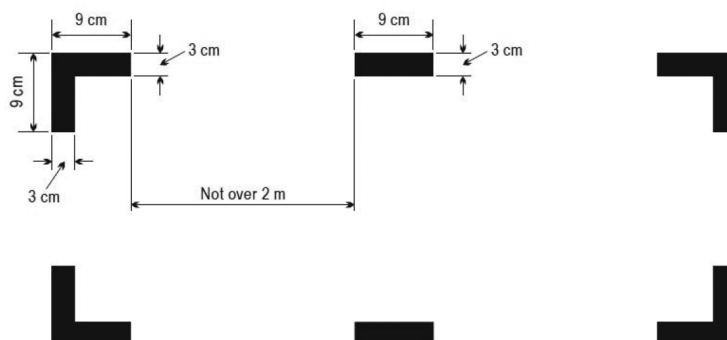
- b) Typen och kvantiteten av släckningsmedel i nödvändiga brandsläckare ska lämpa sig för att släcka det slag av bränder som troligen kan inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

NCC.IDE.H.210 Markering av inbrytningspunkter

Om områden av helikopterkroppen som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation är markerade ska de vara markerade enligt bild 1.

Bild 1

Markering av inbrytningspunkter



NCC.IDE.H.215 Nödradiosändare (ELT)

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med minst en automatisk nödradiosändare (ELT).
- b) Helikoptrar som flygs över vatten för att bistå vid verksamhet till havs i en ogynnsam miljö och på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschhastighet, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt, ska vara utrustade med en automatisk nödradiosändare (ELT[AD]).
- c) Nödradiosändare (ELT), oavsett typ, ska kunna sända på 121,5 MHz och 406 MHz samtidigt.

NCC.IDE.H.225 Flytvästar

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med en flytväst för varje person ombord eller motsvarande individuellt flythjälpmiddel för varje person ombord som är under 24 månader, som ska bäras eller vara placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sitt- eller liggeplats, när helikoptern
- 1) brukas över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschhastighet, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt,
 - 2) brukas över vatten utanför autorotationsavstånd från land, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt, eller
 - 3) startar eller landar på en flygplats eller utlandningsplats där start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten.
- b) Alla flytvästar eller motsvarande individuella flythjälpmiddel ska vara utrustade med en elektrisk belyningsanordning för att göra det lättare att lokalisera personer.

NCC.IDE.H.226 Överlevnadsdräkter för besättningen

Varje besättningsmedlem ska bära överlevnadsdräkt när

- a) helikoptern flygs över vatten för att bistå vid verksamhet till havs på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschhastighet, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt, och
 - 1) väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under plus 10 °C under flygningen, eller
 - 2) den beräknade räddningstiden överskrider den beräknade överlevnadstiden,eller
- b) det bestäms av befälhavaren på grundval av en riskbedömning som beaktar följande villkor:
 - 1) Helikoptern flygs över vatten utanför autorotationsavstånd eller säkert nödlandningsavstånd från land, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt, och
 - 2) väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under plus 10 °C under flygningen.

NCC.IDE.H.227 Räddningsflottar, överlevnads-ELT och överlevnadsutrustning för utsträckt flygning över vatten

Helikoptrar som brukas

- a) över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschhastighet, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn kan bibehålla planflykt, eller
- b) över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tre minuters flygtid i normal marschhastighet, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt, och om det bestäms av befälhavaren på grundval av en riskbedömning,

ska vara utrustade med följande:

- 1) För helikoptrar som medför färre än tolv personer – minst en räddningsflotte med en nominell kapacitet som inte är mindre än det högsta antalet personer ombord, förvarad så att den är lätt åtkomlig i en nödsituation.
- 2) För helikoptrar som medför fler än elva personer – minst två räddningsflottor, förvarade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation och som tillsammans är tillräckliga för att rymma alla personer som kan medföras ombord; om en räddningsflotte går förlorad ska den eller de som återstår ha tillräcklig överkapacitet för att rymma alla personer i helikoptern.
- 3) Minst en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) för varje räddningsflotte.
- 4) Livräddningsutrustning, inklusive livsuppehållande hjälpmedel, anpassad till den flygning som ska genomföras.

NCC.IDE.H.230 Överlevnadsutrustning

Helikoptrar som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med

- a) signalutrustning för att avge nödsignaler,
- b) minst en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)), och
- c) ytterligare överlevnadsutrustning för den sträcka som ska flygas, med beaktande av antalet personer ombord.

NCC.IDE.H.231 Tilläggskrav för helikoptrar som utför verksamhet till havs i ett ogynnsamt havsområde

Helikoptrar som brukas i verksamhet till havs i ett ogynnsamt havsområde på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid med normal marschfart ska uppfylla följande krav:

- a) Om väderrapporter eller prognoser som är tillgängliga för befälhavaren anger att havstemperaturen kommer att ligga under plus 10 °C under flygningen eller när bedömd räddningstid överstiger beräknad överlevnadstid, eller när flygningen är planerad att utföras på natten, ska alla personer ombord bära en överlevnadsdräkt.

- b) Alla räddningsflottar som medförs i enlighet med NCC.IDE.H.227 ska vara placerade för att kunna användas vid de havsförhållanden under vilka helikopterns nödlandning på vatten, flytförmåga och trimegenskaper utprovades för att uppfylla certifieringskraven för nödlandning på vatten.
- c) Helikoptern ska vara utrustad med ett nödbelysningsystem med oberoende kraftförsörjning som kan ge allmän kabinbelysning för att underlätta evakuering av helikoptern.
- d) Alla nödutgångar, inklusive nödutgångar för besättningen, och dess öppningsanordningar ska vara tydligt markerade för att ge vägledning åt de ombordvarande vid användning av utgångarna i dagsljus eller i mörker. Sådana markeringar ska vara utformade så att de förblir synliga om helikoptern kantrar och kabinen hamnar under vatten.
- e) Alla dörrar som är avsedda som nödutgångar vid nödlandning på vatten ska ha en anordning för att säkra dem i öppet läge så att de inte hindrar de ombordvarande från att lämna helikoptern under alla havsförhållanden upp till det maximum som krävs då nödlandning på vatten och flytförmåga utvärderas.
- f) Alla dörrar, fönster eller andra öppningar i passagerarutrymmet som är avsedda att användas för utrymning under vatten ska vara utrustade för att kunna manövreras i en nödsituation.
- g) Passagerare och besättning ska alltid bära flytväst, såvida de inte bär integrerade överlevnadsdräkter som uppfyller de krav som ställs på överlevnadsdräkter och flytvästar.

NCC.IDE.H.232 Helikoptrar certifierade för verksamhet på vatten – diverse utrustning

Helikoptrar som är certifierade för verksamhet på vatten ska vara utrustade med

- a) ett ankare och annan utrustning som är nödvändiga för att underlätta förtöjning, ankring eller manövrering av helikoptern på vatten och som är lämpliga i förhållande till dess storlek, vikt och flygegenskaper samt
- b) utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som är föreskrivna i de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.

NCC.IDE.H.235 Alla helikoptrar vid flygning över vatten – nödlandning på vatten

Helikoptrar ska vara konstruerade för landning på vatten eller certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med relevant luftvärdighetsbestämmelse eller utrustade med nödflottörer vid flygning över vatten i en ogynnsam miljö och på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschhastighet.

NCC.IDE.H.240 Headset

När det krävs ett radiokommunikations- och/eller radionavigeringssystem ska helikoptrar vara utrustade med ett headset med bommikrofon eller motsvarande och en sändningstangent på styrorganen för varje föreskriven pilot och/eller besättningsmedlem på dennes tjänstgöringsplats.

NCC.IDE.H.245 Radiokommunikationsutrustning

- a) Helikoptrar som brukas enligt IFR eller på natten, eller när det krävs enligt tillämpliga luftrumskrav, ska vara utrustade med radiokommunikationsutrustning som, under normala utsändningsförhållanden, ska kunna
 - 1) genomföra tvåvägskommunikation för flygplatskontroller,
 - 2) ta emot meteorologisk information,
 - 3) genomföra tvåvägskommunikation när som helst under flygning med de flygradiostationer och på de frekvenser som föreskrivs av den behöriga myndigheten, och
 - 4) ge möjlighet till kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.
- b) När det krävs flera kommunikationsenheter ska varje enhet vara oberoende av den eller de andra, så att ett fel på en enhet inte leder till ett fel på någon annan enhet.
- c) När ett radiokommunikationssystem krävs, och utöver det internkommunikationssystem för flygbesättningen som krävs enligt NCC.IDE.H.155, ska helikoptrar vara utrustade med en sändningstangent på styrorganen för varje föreskriven pilot och besättningsmedlem på hans eller hennes tjänstgöringsplats.

NCC.IDE.H.250 Navigationsutrustning

a) Helikoptrar ska vara utrustade med navigationsutrustning som gör det möjligt för dem att flyga enligt

- 1) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
- 2) gällande luftrumskrav.

b) Helikoptrar ska ha tillräcklig navigationsutrustning för att säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med punkt a eller en lämplig nödåtgärd om det skulle uppstå fel i någon del av utrustningen under någon fas av flygningen.

c) Helikoptrar som brukas på flygningar där landningen är tänkt att ske under instrumentväderförhållanden (IMC) ska ha navigationsutrustning som kan ge vägledning till en punkt varifrån visuell landning kan utföras. Den utrustningen ska kunna ge sådan vägledning för varje flygplats vid vilken avsikten är att landa under instrumentväderförhållanden och för alla utvalda alternativflygplatser.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikoptrar ska vara utrustade med en SSR-transponder som rapporterar tryckhöjden och varje annan SSR-transponderfunktion som krävs för den sträcka där flygningen utförs.”

BILAGA IV

"BILAGA VII

ICKE-KOMMERSIELL FLYGDRIFT MED ICKE-KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG

[DEL-NCO]

KAPITEL A

ALLMÄNNA KRAV

NCO.GEN.100 Behörig myndighet

- a) Behörig myndighet ska vara den myndighet som utses av den medlemsstat där luftfartyget är registrerat.
- b) Om luftfartyget är registrerat i ett tredjeland ska den myndighet som utsetts av den medlemsstat där operatören är etablerad eller bosatt vara behörig myndighet.

NCO.GEN.101 Sätt att uppfylla kraven

Alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till dem som har antagits av byrån får användas av en operatör för att uppnå överensstämmelse med förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter.

NCO.GEN.102 Turmotorsegelflygplan och motordrivna segelflygplan

- a) Turmotorsegelflygplan ska brukas enligt kraven för
 - 1) flygplan när de är motordrivna, och
 - 2) segelflygplan när de brukas utan motordrivning.
- b) Turmotorsegelflygplan ska utrustas i enlighet med de krav som gäller för flygplan om inget annat anges i kapitel D.
- c) Motordrivna segelflygplan, med undantag av turmotorsegelflygplan, ska brukas och utrustas i enlighet med de krav som gäller för segelflygplan.

NCO.GEN.105 Befälhavarens ansvar och behörighet

- a) Befälhavaren ska ansvara för följande:
 - 1) Luftfartygets säkerhet samt säkerheten för alla besättningsmedlemmar, alla passagerare och all last som finns ombord under flygdrift enligt punkt 1.c i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
 - 2) Initiering, fortsättning, avslutning eller omledning av en flygning av säkerhetsskäl.
 - 3) Att alla operativa procedurer och checklistor följs enligt punkt 1.b i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
 - 4) Att en flygning påbörjas endast om han eller hon har förvässat sig om att alla operativa begränsningar enligt punkt 2.a.3 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008 är uppfyllda, dvs. att
 - i) luftfartyget är luftvärdigt,
 - ii) luftfartyget är vederbörligen registrerat,
 - iii) de instrument och den utrustning som krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte användning av luftfartyget med utrustning ur funktion medges enligt minimiutrustningslistan (MEL) eller en i tillämpliga fall motsvarande handling, enligt kraven i NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 eller NCO.IDE.B.105,
 - iv) luftfartygets massa och, med undantag av ballonger, tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i luftvärdighetsdokumentationen,

- v) all utrustning, allt bagage och all last har lastats och säkrats på ett korrekt sätt och så att en nödutrymning fortfarande är möjlig, och
- vi) luftfartygets operativa begränsningar enligt luftfartygets flyghandbok (AFM) inte kommer att överskridas vid något tillfälle under flygningen.
- 5) Att en flygning inte påbörjas om befälhavaren är oförmögen att fullgöra sina uppgifter på grund av till exempel skada, sjukdom, trötthet eller effekterna av någon psykoaktiv substans.
- 6) Att en flygning inte fortsätts bortom närmaste flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima om befälhavarens förmåga att fullgöra sina uppgifter är kraftigt begränsad på grund av till exempel trötthet, sjukdom eller syrebrist.
- 7) Beslut om att godta eller inte godta ett luftfartyg med felfunktioner enligt listan över konfigurationsavvikelser (CDL) eller minimiutrustningslistan (MEL), i förekommande fall.
- 8) Att användningsuppgifter och alla kända eller misstänkta brister hos luftfartyget registreras i luftfartygets tekniska journal eller resedagbok när flygningen eller serien av flygningar har avslutats.
- b) Under kritiska faser av flygningen eller när befälhavaren anser det nödvändigt av säkerhetsskäl ska denne tillse att alla besättningsmedlemmar sitter på sina tjänstgöringsplatser och inte utför andra aktiviteter än dem som krävs för säker drift av luftfartyget.
- c) Befälhavaren ska ha behörighet att vägra medföra eller att sätta i land personer, bagage eller last som kan utgöra en potentiell säkerhetsrisk för luftfartyget eller ombordvarande personer.
- d) Befälhavaren ska så snart som möjligt rapportera alla farliga väder- eller flygförhållanden som påträffas och som sannolikt kommer att påverka andra luftfartygs säkerhet till lämplig flygtrafikledningstjänst (ATS).
- e) I en nödsituation som kräver omedelbara beslut och åtgärder ska befälhavaren vidta alla åtgärder han eller hon bedömer vara nödvändiga med hänsyn till omständigheterna i enlighet med punkt 7.d i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. Vid sådana tillfällen får han eller hon göra avsteg från regler, operativa förfaranden och metoder i säkerhetens intresse.
- f) Under flygningen ska befälhavaren
 - 1) med undantag för ballonger, ha sitt säkerhetsbälte fastspänt när han eller hon sitter på sin tjänstgöringsplats, och
 - 2) alltid sitta vid luftfartygets manöverorgan om inte en annan pilot tar över manöverorganen.
- g) Befälhavaren ska utan dröjsmål rapportera alla olagliga handlingar till den behöriga myndigheten och informera den utsedda lokala myndigheten.
- h) Befälhavaren ska med snabbast tillgängliga metod meddela närmaste lämpliga myndighet om alla olyckor med luftfartyget som resulterar i allvarlig personskada eller dödsfall eller betydande skador på luftfartyget eller egendom.

NCO.GEN.106 Befälhavarens ansvar och behörighet – ballonger

Befälhavaren i en ballong ska utöver NCO.GEN.105 ansvara för

- a) genomgång före flygningen med de personer som bistår med fyllning och tömning av höljet, och
- b) att de personer som bistår med fyllning och tömning av höljet bär lämpliga skyddskläder.

NCO.GEN.110 Efterlevnad av lagar, föreskrifter och förfaranden

- a) Befälhavaren ska följa de lagar, föreskrifter och förfaranden som gäller i de stater där verksamheten bedrivs.

- b) Befälhavaren ska känna till de på hans eller hennes arbetsuppgifter tillämpliga lagar, föreskrifter och förfaranden som har fastställts för de områden som man avser att överflyga, de flygplatser eller utlandningsplatser som man planerar att använda och tillhörande flygnavigeringsanläggningar enligt punkt 1.a i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.

NCO.GEN.115 Taxning av flygplan

Taxning av ett flygplan får ske på en flygplats färdområde enbart om personen vid manöverorganen

- a) är pilot med lämplig behörighet, eller
- b) har utsetts av operatören och
- 1) är utbildad för att taxa flygplanet,
 - 2) är utbildad för att använda radiotelefoni, om det krävs radiokommunikation,
 - 3) har mottagit instruktioner rörande flygplatsens utformning, vägar, skyltar, markeringar, ljus, signaler och instruktioner från flygkontrolltjänst (ATC), fraseologi och förfaranden, och
 - 4) kan uppfylla de operativa normer som gäller för säker förflyttning av flygplan på flygplatsen.

NCO.GEN.120 Rotormanövrering – helikoptrar

En helikopterrotor får endast roteras med motorkraft i flygsyfte med en behörig pilot vid manöverorganen.

NCO.GEN.125 Bärbar elektronisk utrustning

Befälhavaren får inte tillåta att någon använder bärbar elektronisk utrustning (*Portable Electronic Device* – PED) ombord på ett luftfartyg om den kan påverka funktionen hos luftfartygets system och utrustning på ett negativt sätt.

NCO.GEN.130 Information om nöd- och överlevnadsutrustning ombord

Med undantag för luftfartyg som startar och landar på samma flygplats/utlandningsplats ska operatören alltid ha förteckningar med information om den nöd- och överlevnadsutrustning som medförs ombord tillgängliga så att dessa omedelbart ska kunna delges koordinationscentrum för räddningsaktioner (*Rescue Coordination Centre* – RCC).

NCO.GEN.135 Handlingar, handböcker och information som ska medföras

- a) Följande handlingar, handböcker och information ska medföras på varje flygning, som original eller kopior, om inget annat anges:
- 1) Flyghandboken (AFM) eller motsvarande handlingar.
 - 2) Nationalitets- och registreringsbeviset i original.
 - 3) Luftvärdighetsbeviset (CofA) i original.
 - 4) Miljövårdighetsbeviset (buller), i tillämpliga fall.
 - 5) Förteckningen över särskilda godkännanden, i tillämpliga fall.
 - 6) Luftfartygets radiotillstånd, i tillämpliga fall.
 - 7) Intyg om ansvarsförsäkring till skydd för tredje man.
 - 8) Resedagbok eller motsvarande för luftfartyget.
 - 9) Uppgifter om den inlämnade ATS-färdplanen, i tillämpliga fall.
 - 10) Aktuella och lämpliga flygkartor för den föreslagna flygvägen och alla flygvägar som man rimligtvis kan tänka sig att flygningen kan omdirigeras till.

- 11) Information om förfaranden och visuella signaler för användning av ingripande luftfartyg och luftfartyg som är föremål för ingripande.
 - 12) Minimiutrustningslistan (MEL) eller listan över konfigurationsavvikelser (CDL), i tillämpliga fall.
 - 13) All annan dokumentation som kan vara viktig för flygningen eller som krävs av de stater som berörs av flygningen.
- b) Trots vad som sägs i avsnitt a, är det tillåtet att på flygningar
- 1) som är avsedda att starta och landa på samma flygplats/utlandningsplats, eller
 - 2) som förblir inom ett lokalområde som fastställs av den behöriga myndigheten,
- låta de handlingar och den information som avses i punkterna a.2–a.8 förvaras på flygplatsen eller utlandningsplatsen.
- c) Trots vad som sägs i avsnitt a får på flygningar med ballonger eller segelflygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan, de handlingar och den information som avses i punkterna a.2–a.8 och a.11–a.13 medföras i servicefordonet.
- d) Befälhavaren ska ställa den dokumentation som måste medföras ombord till förfogande inom en rimlig tidsperiod efter att ha uppmanats att göra detta av den behöriga myndigheten.

NCO.GEN.140 Transport av farligt gods

- a) Lufttransporter av farligt gods ska ske i enlighet med bilaga 18 till Chicagokonventionen, senast ändrad och utvidgad genom *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Icao Doc 9284-AN/905), inklusive bilagor och alla övriga tillägg eller rättelser.
- b) Farligt gods får bara transporteras av operatörer som godkänts enligt kapitel G i bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012, förutom när godset
- 1) inte omfattas av *Technical Instructions* i enlighet med del I i dessa,
 - 2) medförs av passagerare eller befälhavaren eller i bagage, i enlighet med del 8 i *Technical Instructions*,
 - 3) medförs av ELA2-luftfartygsoperatörer.
- c) Befälhavaren ska vidta alla rimliga åtgärder för att förhindra att farligt gods av misstag medförs ombord.
- d) Befälhavaren ska, i enlighet med *Technical Instructions*, utan dröjsmål rapportera alla olyckor eller tillbud med farligt gods till den behöriga myndigheten och till lämplig myndighet i den stat där olyckan eller tillbudet inträffade.
- e) Befälhavaren ska säkerställa att passagerarna får information om farligt gods i enlighet med *Technical Instructions*.

NCO.GEN.145 Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem

Operatören ska genomföra

- a) alla säkerhetsåtgärder som bemyndigats av den behöriga myndigheten i enlighet med ARO.GEN.135 c, och
- b) all relevant obligatorisk säkerhetsinformation som utfärdas av byrån, inklusive luftvärdighetsdirektiv.

NCO.GEN.150 Resedagbok

Uppgifter om luftfartyget, dess besättning och varje resa ska bevaras för varje flygning, eller serie av flygningar, i form av en resedagbok eller motsvarande.

NCO.GEN.155 Minimiutrustningslista

a) En minimiutrustningslista (MEL) får fastställas med beaktande av följande:

- 1) Handlingen ska ange villkor för drift av luftfartyget, under angivna förhållanden och med vissa instrument, utrustningar eller funktioner ur funktion när flygningen påbörjas.
- 2) Handlingen ska upprättas för varje enskilt luftfartyg, med hänsyn till operatörens relevanta drifts- och underhållsförhållanden.
- 3) Minimiutrustningslistan (MEL) ska baseras på den relevanta grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), enligt de uppgifter som fastställts i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2012 ⁽¹⁾, men får inte vara mindre restriktiv än denna.

b) Minimiutrustningslistan och alla ändringar av den ska meddelas den behöriga myndigheten.

KAPITEL B**OPERATIVA PROCEDURER****NCO.OP.100 Användning av flygplatser och utelandningsplatser**

Befälhavaren ska endast använda flygplatser och utelandningsplatser som är lämpliga för aktuell(a) luftfartygstyp(er) och verksamhet(er).

NCO.OP.105 Definition av ensligt belägen flygplats – flygplan

För val av alternativflygplats och bränslepolicy ska befälhavaren betrakta en flygplats som en ensligt belägen flygplats om flygtiden till närmaste lämpliga alternativa destinationsflygplats överstiger

- a) 60 minuter, i fråga om flygplan med kolvmotorer, eller
- b) 90 minuter, i fråga om flygplan med turbinmotorer.

NCO.OP.110 Operativa minima vid flygplats – flygplan och helikoptrar

a) För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren välja och tillämpa operativa minima vid flygplats för varje start-, destinations- och alternativflygplats. Sådana minima

- 1) får inte vara lägre än de som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen, såvida inte staten särskilt godkännt detta, och
- 2) ska vid verksamhet vid låga siktvärden godkännas av den behöriga myndigheten i enlighet med kapitel E i bilaga V (Del-SpA) till förordning (EU) nr 965/2012.

b) När befälhavaren väljer flygplatsens operativa minima ska han eller hon beakta följande:

- 1) Luftfartygets typ, prestanda och flygegenskaper.
- 2) Egen kompetens och erfarenhet.
- 3) Dimensioner hos och utformning av de banor samt start- och landningsområden (FATO) som kan komma att väljas för användning.
- 4) Tillgängliga visuella och icke-visuella markhjälpmedels användbarhet och prestanda.
- 5) Den utrustning som är tillgänglig i luftfartyget för navigering och/eller kontroll av flygbanan under start, inflygning, utflytning, landning, utrullning och avbruten inflygning.
- 6) Hinder i de områden för inflygning, avbruten inflygning och utflygning som krävs för genomförandet av förfaranden vid oförutsedda händelser.
- 7) Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning.

⁽¹⁾ EUT L 224, 21.8.2012, s. 1.

- 8) Medlen för att bestämma och rapportera väderförhållanden.
 - 9) Den flygteknik som ska användas under slutlig inflygning.
- c) Minima för en viss typ av inflygnings- och landningsförfarande ska användas om
- 1) den erforderliga markutrustningen för det avsedda förfarandet är operativ,
 - 2) de luftfartygssystem som krävs för typen av inflygning är operativa,
 - 3) de luftfartygsprestanda som krävs är uppfyllda, och
 - 4) piloten är vederbörligen kvalificerad.

NCO.OP.111 Operativa minima vid flygplats – NPA-, APV- och CAT I-verksamhet

- a) Den beslutshöjd (DH) som ska tillämpas för en icke-precisionsinflygning (NPA) med hjälp av CDFA-teknik (kontinuerlig plané under den slutliga inflygningen), en inflygningsprocedur med höjdstyrning (APV) eller kategori I-verksamhet (CAT I) får inte vara lägre än det högsta av följande värden:
- 1) Den lägsta höjd på vilken inflygningshjälpmedlet kan användas utan den visuella referens som krävs.
 - 2) Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.
 - 3) Den offentliggjorda beslutshöjden för inflygningsproceduren, i tillämpliga fall.
 - 4) Det systemminimum som anges i tabell 1.
 - 5) Den lägsta beslutshöjd som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling.
- b) Lägsta planéhöjd (MDH) för en icke-precisionsinflygning (NPA) utan CDFA-teknik får inte vara lägre än det högsta av följande värden:
- 1) Höjden för hinderfrihet (OCH) för den aktuella luftfartygskategorin.
 - 2) Det systemminimum som anges i tabell 1.
 - 3) Det minimivärde för MDH som i förekommande fall anges i flyghandboken (AFM).

Tabell 1

Systemminima

Anläggning	Lägsta DH/MDH (fot)
Instrumentlandningssystem (ILS)	200
Globalt system för satellitnavigering (GNSS)/satellitbaserat förstärkningssystem (SBAS) (inflygning med lateral precision och höjdstyrning [LPV])	200
GNSS (lateral navigering [LNAV])	250
GNSS/barovertikal navigering (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokaliserare (LOC) med eller utan utrustning för distansmätning (DME)	250
Inflygning med övervakningsradar (SRA) (upphör vid ½ NM)	250

Anläggning	Lägsta DH/MDH (fot)
SRA (upphör vid 1 NM)	300
SRA (upphör vid 2 NM eller mer)	350
VHF rundstrålande radioräckvidd (VOR)	300
VOR/DME	250
Oriktad radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-radiopejl (VDF)	350

NCO.OP.112 Operativa minima vid flygplats – cirkling med flygplan

a) MDH vid cirkling med flygplan får inte vara lägre än det högsta av följande värden:

- 1) Den offentliggjorda höjden för hinderfrihet (OCH) vid cirkling med den aktuella flygplanskategorin.
- 2) Den lägsta cirklingshöjden enligt tabell 1.
- 3) DH/MDH för den föregående instrumentinflygningsproceduren.

b) Lägsta siktvärde för en cirklingsoperation med flygplan ska vara det högsta av följande värden:

- 1) Siktvärdet vid cirkling för den aktuella flygplanskategorin, om ett sådant offentliggjorts.
- 2) Lägsta siktvärde enligt tabell 2.
- 3) Bansynvidd/konverterad meteorologisk sikt (RVR/CMV) för den föregående instrumentinflygningsproceduren.

Tabell 1

MDH och lägsta siktvärde för cirkling per flygplanskategori

	Flygplanskategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minsta meteorologiska sikt (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Operativa minima vid flygplats – cirkling med helikoptrar

MDH vid cirkling över land med helikoptrar får inte vara lägre än 250 fot och den meteorologiska sikten inte under 800 m.

NCO.OP.115 Start- och inflygningsprocedurer – flygplan och helikoptrar

a) Befälhavaren ska tillämpa de start- och inflygningsprocedurer som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen, om sådana procedurer har offentliggjorts för den bana eller de start- och landningsområden (FATO) som ska användas.

b) Befälhavaren får avvika från en publicerad flygväg för avgående eller ankommande trafik eller en publicerad inflygningsprocedur

- 1) om kraven på hinderfrihet kan iakttas, om fullständig hänsyn tas till de operativa förhållandena och om en eventuell klarering från flygkontrolltjänsten (ATC) följs, eller

- 2) om luftfartyget radarvektorer av en ATC-enhet.

NCO.OP.120 Bullerminskande förfaranden – flygplan, helikoptrar och motordrivna segelflygplan

Befälhavaren ska beakta offentliggjorda bullerminskande förfaranden för att minimera effekten av luftfartygsbuller, samtidigt som det säkerställs att säkerhet prioriteras framför bullerminskning.

NCO.OP.121 Bullerminskande förfaranden – ballonger

Befälhavaren ska beakta operativa förfaranden för att minimera effekten av buller från uppvärmningssystemet, samtidigt som det säkerställs att säkerhet prioriteras framför bullerminskning.

NCO.OP.125 Bränsle- och oljemängd – flygplan

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om flygplanet medför tillräckligt mycket bränsle och olja för följande:

- 1) För flygningar enligt visuelflygreglerna (VFR):

- i) Under dag, vid start och landning på samma flygplats/landningsplats och när luftfartyget alltid befinner sig inom synhåll för den flygplatsen/landningsplatsen, för att flyga den avsedda flygvägen och därefter flyga minst 10 minuter på normal marschhöjd.
- ii) Under dag, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 30 minuter på normal marschhöjd.
- iii) På natten, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.

- 2) Flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR):

- i) När ingen alternativ destination krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd, eller
- ii) när en alternativ destination krävs, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen, till en alternativflygplats och därefter flyga minst 45 minuter på normal marschhöjd.

- b) Vid beräkning av den nödvändiga bränslemängden, inklusive bränsle för oförutsedda händelser, ska följande beaktas:

- 1) Väderförhållanden enligt prognos.
 - 2) Beräknade vägangivelser från flygkontrolltjänsten (ATC) och trafikförseningar.
 - 3) Förfaranden för tryckförluster eller bortfall av en motor under färd, i förekommande fall.
 - 4) Alla övriga förhållanden som kan fördröja flygplanets landning eller öka bränsle- och/eller oljeförbrukningen.
- c) Inget hindrar en ändring av färdplanen under färd för att omplanera flygningen till en annan destination, under förutsättning att alla krav kan uppfyllas från den punkt där flygningen omplaneras.

NCO.OP.126 Bränsle- och oljemängd – helikoptrar

- a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om helikoptern medför tillräckligt mycket bränsle och olja för följande:

- 1) Vid flygningar enligt visuelflygreglerna (VFR), för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter flyga minst 20 minuter i fart för bästa räckvidd, och

2) för flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR):

i) När inget alternativ krävs eller det inte finns någon alternativflygplats med godkända väderminima tillgänglig, för att flyga till den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter för att flyga minst 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför destinationsflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning, eller

ii) när det krävs ett alternativ, för att flyga och genomföra en inflygning och en avbruten inflygning vid den avsedda landningsflygplatsen/utlandningsplatsen och därefter

A) flyga till det angivna alternativet, och

B) flyga i 30 minuter i fart för väntläge 450 m (1 500 fot) ovanför alternativflygplatsen/utlandningsplatsen under normala temperaturförhållanden och genomföra en inflygning och landning.

b) Vid beräkning av den nödvändiga bränslemängden, inklusive bränsle för oförutsedda händelser, ska följande beaktas:

1) Väderförhållanden enligt prognos.

2) Beräknade vägangivelser från flygkontrolltjänsten (ATC) och trafikförseningar.

3) Förfaranden för tryckförluster eller bortfall av en motor under färd, i förekommande fall.

4) Alla övriga förhållanden som kan fördröja luftfartygets landning eller öka bränsle- och/eller oljeförbrukningen

c) Inget hindrar en ändring av färdplanen under färd för att omplanera flygningen till en annan destination, under förutsättning att alla krav kan uppfyllas från den punkt där flygningen omplaneras.

NCO.OP.127 Bränsle- och ballastmängd och planering – ballonger

a) Befälhavaren får endast påbörja en flygning om mängden reservbränsle, gas eller ballast räcker för 30 minuters flygning.

b) Beräkningen av bränsle-, gas- eller ballastmängd ska som ett minimikrav grundas på följande driftsförhållanden under vilka flygningen ska genomföras:

1) Uppgifter som tillhandahålls av ballongtillverkaren.

2) Beräknad massa.

3) Förväntade väderförhållanden.

4) Flygtrafiktjänstens förfaranden och restriktioner.

NCO.OP.130 Information till passagerare

Befälhavaren ska se till att passagerarna får information om nödutrustning och -förfaranden före eller, vid behov, under flygningen.

NCO.OP.135 Flygförberedelser

a) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren med alla rimliga till buds stående medel förvissa sig om att de anläggningar på marken och/eller till sjöss, inklusive kommunikations- och navigationshjälpmedel, som är tillgängliga och direkt nödvändiga för en sådan flygning, för säker drift av luftfartyget, är adekvata för den typ av verksamhet för vilken flygningen ska genomföras.

b) Innan en flygning påbörjas ska befälhavaren känna till all tillgänglig meteorologisk information av betydelse för den avsedda flygningen. Förberedelserna för en flygning bort från startplatsens omedelbara närhet och för alla flygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska omfatta

1) en genomgång av tillgängliga aktuella väderrapporter och väderprognoser, och

- 2) planering av alternativa åtgärder om flygningen inte kan slutföras som planerat på grund av väderförhållandena.

NCO.OP.140 Alternativa destinationsflygplatser – flygplan

För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte

- a) den tillgängliga aktuella meteorologiska informationen visar att inflygning och landning kan genomföras under visuella väderförhållanden (VMC) under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från en timme före till en timme efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till en timme efter den beräknade ankomsttiden, eller

- b) den avsedda landningsplatsen är enligt belägen och

- 1) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen, och
- 2) tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att följande väderförhållanden kommer att råda från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden:

i) En molnbas på minst 300 m (1 000 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren.

ii) En siktlängd på minst 5,5 km eller 4 km mer än det minimum som anges för proceduren.

NCO.OP.141 Alternativa destinationsflygplatser – helikoptrar

För flygningar enligt instrumentflygreglerna (IFR) ska befälhavaren ange minst en alternativ destinationsflygplats med godkända väderminima i färdplanen, om inte

- a) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen och den tillgängliga aktuella meteorologiska informationen visar att väderförhållandena, under den tidsperiod som är kortast av antingen perioden från två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden eller perioden från den faktiska avgångstiden till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av

1) en molnbas på minst 120 m (400 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren, och

2) en siktlängd på minst 1 500 m mer än det minimum som anges för proceduren, eller

- b) den avsedda landningsplatsen är enligt belägen och

- 1) en instrumentinflygningsprocedur föreskrivs för den avsedda landningsflygplatsen,
- 2) tillgänglig aktuell meteorologisk information visar att väderförhållandena, under en period av två timmar före till två timmar efter den beräknade ankomsttiden, kommer att utgöras av

i) en molnbas på minst 120 m (400 fot) ovanför det minimum som anges för instrumentinflygningsproceduren,

ii) en siktlängd på minst 1 500 m mer än det minimum som anges för proceduren, och

- 3) en *point of no return* (PNR) fastställs för en destination till havs.

NCO.OP.145 Tankning medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget

- a) Luftfartyget får inte tankas med flygbensin (Avgas), blandbränsle eller en blandning av dessa bränsletyper medan passagerarna går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget.

- b) För alla övriga bränsletyper får luftfartyget inte tankas medan passagerarna går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget, såvida det inte övervakas av befälhavaren eller annan kvalificerad personal som är beredd att inleda och leda en utrymning av luftfartyget på det mest praktiska och skyndsamma sätt som är möjligt.

NCO.OP.150 Befordran av passagerare

Med undantag för ballonger ska befälhavaren före och under taxning, start och landning och när det av säkerhetsskäl bedöms nödvändigt förvissa sig om att varje passagerare ombord intar en sitt- eller liggplats med säkerhetsbältet eller fasthållningsanordningen ordentligt fastspända.

NCO.OP.155 Rökning ombord – flygplan och helikoptrar

Befälhavaren ska förbjuda rökning ombord

- a) närhelst det bedöms nödvändigt av säkerhetsskäl, och
- b) när luftfartyget tankas.

NCO.OP.156 Rökning ombord – segelflygplan och ballonger

Rökning är förbjuden ombord på ett segelflygplan eller en ballong.

NCO.OP.160 Väderförhållanden

- a) Befälhavaren får påbörja eller fortsätta en flygning enligt visuelflygreglerna (VFR) enbart om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena längs flygvägen och vid den avsedda destinationen vid den beräknade tidpunkten för utnyttjandet kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för visuelflygning.
- b) Befälhavaren får påbörja eller fortsätta en flygning enligt instrumentflygreglerna (IFR) mot den planerade destinationsflygplatsen enbart om den senast tillgängliga meteorologiska informationen visar att väderförhållandena vid destinationen, eller vid minst en alternativ destinationsflygplats, kommer att uppfylla eller vara mer gynnsamma än tillämpliga operativa minima för flygplatsen vid den beräknade ankomsttidpunkten.
- c) Om en flygning innehåller både visuelflyg- och instrumentflygmoment ska den meteorologiska information som avses i punkterna a och b gälla i relevant utsträckning.

NCO.OP.165 Is och andra beläggningar – förfaranden på marken

Befälhavaren får enbart inleda en start om luftfartyget är fritt från varje beläggning som kan påverka luftfartygets prestanda eller manövrerbarhet negativt, såvida inte detta är tillåtet enligt flyghandboken (AFM).

NCO.OP.170 Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning

- a) Befälhavaren får endast inleda en flygning till, eller uppsåtligt flyga in i, ett område med förväntad eller faktisk isbildning om luftfartyget är certifierat och utrustat för att klara sådana förhållanden enligt punkt 2.a.5 i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008.
- b) Om isbildningen överstiger den intensitet av isbildning som luftfartyget är certifierat för eller om ett luftfartyg som inte är certifierat för flygning i kända isbildningsförhållanden möter isbildning, ska befälhavaren omgående lämna dessa isbildningsförhållanden genom att ändra nivå och/eller flygväg, samt vid behov deklarerat för flygkontrolltjänsten (ATC) att en nödsituation föreligger.

NCO.OP.175 Startförhållanden – flygplan och helikoptrar

Innan starten påbörjas ska befälhavaren ha förvissat sig om att

- a) vädret vid flygplatsen eller utelandningsplatsen och förhållandena vid den bana eller det start- och landningsområde (FATO) som ska användas inte förhindrar en säker start och utflygning, enligt den tillgängliga informationen, och
- b) att tillämpliga operativa minima vid flygplatsen kommer att vara uppfyllda.

NCO.OP.176 Startförhållanden – ballonger

Innan starten påbörjas ska befälhavaren för en ballong ha förvissat sig om att vädret vid utelandningsplatsen eller flygplatsen inte förhindrar en säker start och avgång, enligt den tillgängliga informationen.

NCO.OP.180 Simulerade situationer under flygning

- a) När passagerare eller last transporteras får befälhavaren inte simulera

- 1) situationer som kräver tillämpning av förfaranden för onormala situationer eller nödsituationer, eller

2) flygning under instrumentväderförhållanden (IMC).

b) Trots det som sägs i punkt a får sådana situationer simuleras med flygelever ombord när träningsflygning genomförs av en godkänd utbildningsorganisation.

NCO.OP.185 Bränsleuppföljning under flygning

Befälhavaren ska regelbundet kontrollera att mängden användbart återstående bränsle under flygning eller, i fråga om ballonger, mängden användbar återstående ballast inte är mindre än den mängd bränsle eller ballast som krävs för att fortsätta till en flygplats eller utlandningsplats med godkända väderminima, med den planerade mängden reservbränsle enligt NCO.OP.125, NCO.OP.126 eller NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Användning av extra syrgas

Befälhavaren ska se till att han/hon och de flygbesättningsmedlemmar som utför uppgifter som är väsentliga för säker drift av ett luftfartyg under flygning fortlöpande använder extra syrgas när kabinhöjden överstiger 10 000 fot under mer än 30 minuter och alltid när kabinhöjden överstiger 13 000 fot.

NCO.OP.195 Terrängvarning

När otillbörlig närhet till terrängen upptäcks av befälhavaren eller av ett terrängvarningssystem ska befälhavaren omedelbart vidta korrigerande åtgärder för att återupprätta säkra flygförhållanden.

NCO.OP.200 Flygburet kollisionsvarningssystem (ACAS II)

När ACAS II används ska operativa procedurer och utbildning uppfylla kraven i förordning (EU) nr 1332/2011.

NCO.OP.205 Förutsättningar för inflygning och landning – flygplan och helikoptrar

Innan en inflygning för landning påbörjas ska befälhavaren förvissa sig om att vädret vid flygplatsen eller utlandningsplatsen och förhållandena på den bana eller FATO som avses användas, enligt den tillgängliga informationen, inte kommer att förhindra en säker inflygning, landning eller avbruten inflygning.

NCO.OP.210 Inledning och fortsättning av inflygning – flygplan och helikoptrar

a) Befälhavaren får påbörja en instrumentinflygning oavsett rapporterad bansynvidd/sikt (RVR/VIS).

b) Om den rapporterade RVR/VIS underskrider tillämpliga minimivärden får inflygningen inte fortsätta

1) till en höjd över flygplatsen som understiger 1 000 fot, eller

2) in i segmentet för slutlig inflygning om beslutshöjden (DA/H) eller minimihöjden för nedgång (MDA/H) är mer än 1 000 fot över flygplatsen.

c) Om ingen uppgift om bansynvidd (RVR) finns tillgänglig får ett värde för bansynvidd beräknas genom omvandling av det rapporterade siktvärdet.

d) Om den rapporterade RVR/VIS efter passage av 1 000 fot över flygplatsen faller under tillämpliga minimivärden, får inflygningen fortsätta till DA/H eller MDA/H.

e) Inflygningen får fortsätta under DA/H eller MDA/H och landningen får fullföljas under förutsättning att den visuella referens som är lämplig för typen av inflygning och för den avsedda banan uppnås vid DA/H eller MDA/H och sedan bibehålls.

f) Sättningszonens bansynvidd (RVR) ska alltid vara styrande.

NCO.OP.215 Operativa begränsningar – varmluftsballonger

En varmluftsballong får starta under natten under förutsättning att tillräckligt mycket bränsle medförs för en landning under dag.

KAPITEL C

PRESTANDABEGRÄNSNINGAR OCH OPERATIVA BEGRÄNSNINGAR FÖR LUFTFARTYG**NCO.POL.100 Operativa begränsningar – samtliga luftfartyg**

- a) Under alla operativa faser ska luftfartygets lastning, massa och, med undantag för ballonger, tyngdpunktsläge (CG) uppfylla alla begränsningar som anges i flyghandboken (AFM) eller motsvarande handling.
- b) Skyltar, förteckningar och instrumentmarkeringar, eller kombinationer av sådana, som innehåller de operativa begränsningar som enligt flyghandboken (AFM) ska redovisas visuellt, ska visas i luftfartyget.

NCO.POL.105 Vägning

- a) Operatören ska säkerställa att luftfartygets massa och, med undantag för ballonger, tyngdpunktsläge (CG) fastställs genom verklig vägning innan luftfartyget tas i bruk för första gången. Den samlade inverkan på massa och balans på grund av modifieringar och reparationer ska beaktas och vederbörligen dokumenteras. Dessa uppgifter ska göras tillgängliga för befälhavaren. Luftfartyget ska vägas på nytt om modifieringarnas inverkan på massa och balans inte är väl känd.
- b) Vägningen ska utföras av luftfartygets tillverkare eller av en godkänd underhållsorganisation.

NCO.POL.110 Prestanda – allmänt

Befälhavaren får endast bruka luftfartyget om dess prestanda är tillräcklig för att uppfylla gällande trafikregler för luftfart och alla övriga begränsningar som gäller för flygningen, lufrummet eller de flygplatser eller utlandningsplatser som används, med beaktande av kartnoggrannheten för alla kort och kartor som används.

KAPITEL D

INSTRUMENT, DATA OCH UTRUSTNING

AVSNITT 1

Flygplan**NCO.IDE.A.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
 - 1) används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
 - 2) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.A.190,
 - 3) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.A.195, eller
 - 4) har installerats i flygplanet.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
 - 1) Reservoirsöringar.
 - 2) Handlampor.
 - 3) Ett korrekt precisionsur.
 - 4) Första hjälpenlåda.
 - 5) Överlevnads- och signalutrustning.
 - 6) Ankare och utrustning för förtöjning.
 - 7) Fasthållningsanordning för barn.
- c) Instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska uppfylla följande krav:
 - 1) Den information som lämnas av instrumenten eller utrustningen får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008 eller NCO.IDE.A.190 och NCO.IDE.A.195.

- 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka flygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt tillgänglig för omedelbar användning.

NCO.IDE.A.105 Minimiutrustning för flygning

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i flygplanet som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) flygplanet brukas i enlighet med minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats, eller
- b) flygplanet omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

NCO.IDE.A.110 Reservesäkringar

Flygplan ska vara utrustade med reservesäkringar av den amperestyrka som krävs för fullständigt strömkretsskydd, i syfte att ersätta de säkringar som får ersättas under flygning.

NCO.IDE.A.115 Ljus

Flygplan som brukas på natten ska vara utrustade med

- a) kollisionvarningsljus,
- b) navigationsljus/positionsljus,
- c) en landningsstrålkastare,
- d) ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att flygplanet ska kunna brukas på ett säkert sätt,
- e) ljus, försörjt av flygplanets elektriska system, för belysning av alla passagerarutrymmen,
- f) en handlampa för varje besättningsmedlems tjänstgöringsplats, och
- g) ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss, om flygplanet brukas som ett sjöflygplan.

NCO.IDE.A.120 VFR-verksamhet – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

- a) Flygplan som brukas enligt VFR under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timmar, minuter och sekunder.
 - 3) Tryckhöjd.
 - 4) Avläst kurshastighet.
 - 5) Machtal när hastighetsbegränsningar anges i machtal.
- b) Flygplan som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) på natten eller under förhållanden där flygplanet inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara utrustade med

- 1) utrustning för att mäta och visa
 - i) sväng och glid,
 - ii) attityd,
 - iii) vertikal hastighet, och
 - iv) stabiliserad kurs,och
- 2) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig.
- c) Flygplan som brukas under förhållanden där de inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkterna a och b, vara utrustade med en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.

NCO.IDE.A.125 Verksamhet enligt IFR – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

Flygplan som brukas enligt IFR ska vara utrustade med

- a) en anordning för att mäta och indikera
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) tid i timmar, minuter och sekunder,
 - 3) tryckhöjd,
 - 4) avläst kurshastighet,
 - 5) vertikal hastighet,
 - 6) sväng och glid,
 - 7) attityd,
 - 8) stabiliserad kurs,
 - 9) omgivande temperatur, och
 - 10) machtal när hastighetsbegränsningar anges i machtal,
- b) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig, och
- c) en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.

NCO.IDE.A.130 Terrängvarningssystem (TAWS)

Turbindrivna flygplan som certifierats för en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare ska vara utrustade med ett terrängvarningssystem (TAWS) som uppfyller kraven för

- a) klass A-utrustning enligt en godtagbar norm, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 januari 2011, eller
- b) klass B-utrustning enligt en godtagbar norm, för flygplan vars första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 januari 2011 eller tidigare.

NCO.IDE.A.135 Internkommunikationssystem för flygbesättningen

Flygplan som brukas av fler än en flygbesättningsmedlem ska vara utrustade med ett internkommunikationssystem för flygbesättningen, inklusive headset och mikrofoner som kan användas av samtliga flygbesättningsmedlemmar.

NCO.IDE.A.140 Säten, säkerhetsbälten, fasthållningssystem och fasthållningsanordningar för barn

a) Flygplan ska vara utrustade med

- 1) en sitt- eller liggplats för varje person ombord som är minst 24 månader gammal,
- 2) ett säkerhetsbälte på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje bädd,
- 3) en fasthållningsanordning för barn för varje person ombord som är yngre än 24 månader, och
- 4) ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på varje flygbesättningssäte, med en enpunktsmekanism för frigöring.

NCO.IDE.A.145 Första hjälpenlåda

a) Flygplan ska vara utrustade med en första hjälpenlåda.

b) Första hjälpenlådan ska

- 1) vara lättåtkomlig, och
- 2) upprätthållas i bruksvärdigt skick.

NCO.IDE.A.150 Extra syrgas – flygplan med tryckkabin

a) Flygplan med tryckkabin som brukas på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.

b) Flygplan med tryckkabin som brukas över flyghöjder där tryckhöjden i passagerarutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja

- 1) samtliga besättningsmedlemmar, och
 - i) 100 % av passagerarna för den period när kabintryckshöjden överstiger 15 000 fot, men under alla omständigheter inte mindre än tio minuters förbrukning,
 - ii) minst 30 % av passagerarna för den period när, på grund av tryckförlust och med beaktande av flygningens omständigheter, tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 14 000 fot och 15 000 fot,
 - iii) minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 10 000 fot och 14 000 fot,

och

- 2) samtliga personer i passagerarutrymmena under minst 10 minuter när det gäller flygplan som brukas på tryckhöjder över 25 000 fot eller på höjder därunder men under förhållanden som inte gör det möjligt att på ett säkert sätt gå ned till en tryckhöjd på 13 000 fot inom 4 minuter.
- c) Flygplan med tryckkabin som brukas på flyghöjder över 25 000 fot ska dessutom vara utrustade med en anordning som varnar flygbesättningen för tryckförlust.

NCO.IDE.A.155 Extra syrgas – flygplan utan tryckkabin

- a) Flygplan utan tryckkabin som brukas på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.
- b) Flygplan utan tryckkabin som brukas över flyghöjder där tryckhöjden i passagerarutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja
- 1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
 - 2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för den period när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga över 13 000 fot.

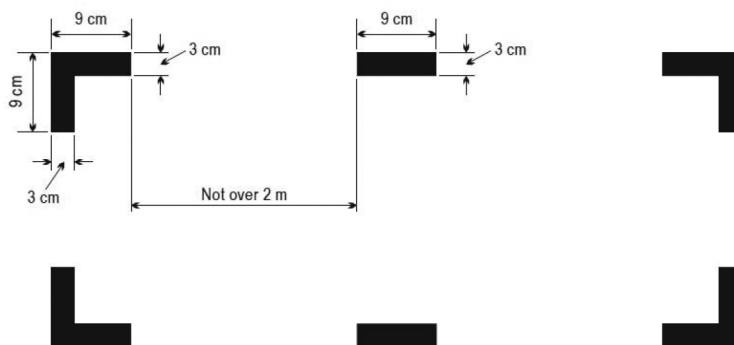
NCO.IDE.A.160 Handbrandsläckare

- a) Flygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan och ELA1-luftfartyg, ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare
- 1) i cockpit, och
 - 2) i varje passagerarutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet i cockpit är lätt tillgängligt för flygbesättningen.
- b) Typen och kvantiteten av släckningsmedel i nödvändiga brandsläckare ska lämpa sig för att släcka det slag av bränder som troligen kan inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och att minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

NCO.IDE.A.165 Markering av inbrytningspunkter

Om de områden av flygplanskroppen som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation är markerade ska de vara markerade enligt bild 1.

Bild 1

Markering av inbrytningspunkter**NCO.IDE.A.170 Nödradiosändare (ELT)**

- a) Flygplan ska vara utrustade med
- 1) en nödradiosändare (ELT) av valfri typ, om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades den 1 juli 2008 eller tidigare,
 - 2) en automatisk nödradiosändare (ELT), om flygplanets första individuella luftvärdighetsbevis (CofA) utfärdades efter den 1 juli 2008, eller
 - 3) en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) eller en personlig lokaliseringsfyr (PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller passagerare, när flygplanet är certifierat för en maximal operativ kabinkonfiguration för befördran av högst sex passagerare.
- b) Nödradiosändare (ELT), oavsett typ, och personliga lokaliseringsfyrar (PLB) ska kunna sända på 121,5 MHz och 406 MHz samtidigt.

NCO.IDE.A.175 Flygning över vatten

a) Följande flygplan ska vara utrustade med en flytväst för varje person ombord, eller motsvarande individuellt flythjälpmedel för varje person ombord som är under 24 månader, som ska bäras eller vara placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sitt- eller liggplats:

1) Enmotoriga landflygplan som

i) flyger över vatten bortom glidavstånd från land, eller

ii) startar eller landar på en flygplats eller utlandningsplats där, enligt befälhavarens åsikt, start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten på ett sådant sätt att det kan föreligga risk för nödlandning på vatten.

2) Sjöflygplan som brukas över vatten.

3) Flygplan som, med möjlighet till nödlandning, brukas på ett avstånd från land vilket är större än det minsta av antingen ett avstånd som motsvarar 30 minuter vid normal marschfart eller 50 NM.

b) Sjöflygplan som brukas över vatten ska vara utrustade med

1) ett ankare,

2) ett drivankare när det behövs för att underlätta manövrering, och

3) utrustning för att i tillämpliga fall avge de ljudsignaler som föreskrivs i de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss.

c) Befälhavaren på ett flygplan som, med möjlighet till nödlandning, brukas på ett avstånd från land överstigande det minsta av antingen ett avstånd motsvarande 30 minuter vid normal marschfart eller 50 NM ska fastställa riskerna för att personerna i flygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om flygplanet ska medföra

1) utrustning för att skicka nödsignaler,

2) räddningsflottor i tillräckligt antal för att medföra samtliga personer ombord, förvarade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation, och

3) livräddningsutrustning med livsuppehållande hjälpmedel, anpassad till den flygning som ska genomföras.

NCO.IDE.A.180 Överlevnadsutrustning

Flygplan som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning, inklusive livsuppehållande hjälpmedel, som lämpar sig för det område som ska överflygas.

NCO.IDE.A.190 Radiokommunikationsutrustning

a) Om det krävs i det luftrum som används, ska flygplanet vara försett med radiokommunikationsutrustning som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer och på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.

b) Radiokommunikationsutrustningen, om sådan krävs enligt punkt a, ska kunna medge kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

c) När det krävs flera kommunikationsenheter ska varje enhet vara oberoende av den eller de andra, så att ett fel på en enhet inte leder till ett fel på någon annan enhet.

NCO.IDE.A.195 Navigationsutrustning

- a) Flygplan som brukas på sträckor där man inte kan navigera med hjälp av visuella referenser till marken ska vara utrustade med den navigationsutrustning som krävs för att de ska kunna flyga enligt
- 1) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
 - 2) tillämpliga luftrumskrav.
- b) Flygplan ska ha tillräcklig navigationsutrustning för att säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med punkt a eller en lämplig nödgärd om det skulle uppstå fel i någon del av utrustningen under någon fas av flygningen.
- c) Flygplan som brukas på flygningar där landningen är tänkt att ske under instrumentväderförhållanden (IMC) ska ha lämplig utrustning som kan ge vägledning till en punkt varifrån visuell landning kan utföras. Den utrustningen ska kunna ge sådan vägledning för varje flygplats vid vilken avsikten är att landa under instrumentväderförhållanden (IMC) och för alla utvalda alternativflygplatser.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Om det krävs i det luftrum som används ska flygplanet vara utrustat med en SSR-transponder (*Secondary Surveillance Radar*) med all den nödvändiga kapaciteten.

AVSNITT 2**Helikoptrar****NCO.IDE.H.100 Instrument och utrustning – allmänt**

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
- 1) används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
 - 2) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.H.190,
 - 3) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.H.195, eller
 - 4) har installerats i helikoptern.
- b) För följande utrustning, när den krävs enligt detta kapitel, behövs inget utrustningsgodkännande:
- 1) Handlampor.
 - 2) Ett korrekt precisionsur.
 - 3) Första hjälpenlåda.
 - 4) Överlevnads- och signalutrustning.
 - 5) Ankare och utrustning för förtöjning.
 - 6) Fasthållningsanordning för barn.
- c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra tillämpliga bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
- 1) Den information som erhålls genom dessa instrument eller denna utrustning får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008 eller NCO.IDE.H.190 och NCO.IDE.H.195.
 - 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka helikopterns luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.

- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) All erforderlig nödutrustning ska vara lätt tillgänglig för omedelbar användning.

NCO.IDE.H.105 Minimiutrustning för flygning

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i helikoptern som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) helikoptern brukas enligt minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats, eller
- b) helikoptern omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

NCO.IDE.H.115 Ljus

Helikoptrar som brukas på natten ska vara utrustade med

- a) kollisionssvarningsljus,
- b) navigationsljus/positionslyd,
- c) landningsstrålkastare,
- d) ljus, försörjt av helikopterns elektriska system, för tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som krävs för att helikoptern ska kunna brukas på ett säkert sätt,
- e) ljus, försörjt av helikopterns elektriska system, för belysning av alla passagerarutrymmen,
- f) en handlampa för varje besättningsmedlems tjänstgöringsplats, och
- g) ljus i överensstämmelse med de internationella reglerna till förhindrande av kollisioner till sjöss, om helikoptern är utrustad för användning på vatten.

NCO.IDE.H.120 VFR-verksamhet – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

- a) Helikoptrar som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timmar, minuter och sekunder.
 - 3) Tryckhöjd.
 - 4) Avläst kurshastighet.
 - 5) Glidning.
- b) Helikoptrar som brukas enligt visuella väderförhållanden (VMC) på natten eller när sikten är under 1 500 meter eller under förhållanden där helikoptern inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara försedda med
 - 1) utrustning för att mäta och indikera
 - i) attityd,
 - ii) vertikal hastighet, och
 - iii) stabiliserad kurs, och
 - 2) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig.

- c) Helikoptrar som brukas när sikten är under 1 500 meter eller under förhållanden där de inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkterna a och b, vara utrustade med en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning.

NCO.IDE.H.125 Verksamhet enligt IFR – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

Helikoptrar som brukas enligt instrumentflygregler (IFR) ska vara försedda med

- a) utrustning för att mäta och indikera
- 1) magnetisk kurs,
 - 2) tid i timmar, minuter och sekunder,
 - 3) tryckhöjd,
 - 4) avläst kurshastighet,
 - 5) vertikal hastighet,
 - 6) glidning,
 - 7) attityd,
 - 8) stabiliserad kurs, och
 - 9) omgivande temperatur,
- b) en anordning som indikerar när kraftförsörjningen till de gyroskopiska instrumenten inte är tillräcklig,
- c) en anordning för att förhindra felfunktion i det system som anger kurshastighet som krävs enligt punkt a.4 på grund av kondensation eller isbildning, och
- d) en ytterligare anordning för att mäta och indikera attityd som reservinstrument.

NCO.IDE.H.126 Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt IFR

Helikoptrar som brukas i enpilotsflygningar enligt instrumentflygregler (IFR) ska vara utrustade med en autopilot med minst höjdhållnings- och kurshållningsfunktion.

NCO.IDE.H.135 Internkommunikationssystem för flygbesättningen

Helikoptrar som brukas av fler än en flygbesättningsmedlem ska vara utrustade med ett system för internkommunikation för flygbesättningen, inklusive headset och mikrofoner, som står till samtliga flygbesättningsmedlemmars förfogande.

NCO.IDE.H.140 Säten, säkerhetsbälten, fasthållningssystem och fasthållningsanordningar för barn

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med följande:
- 1) En sitt- eller liggplats för varje person ombord som är 24 månader eller äldre.
 - 2) Ett säkerhetsbälte på varje passagerarsäte och fasthållande bälten för varje bädd.
 - 3) För helikoptrar vars första individuella luftvärdighetsbevis utfärdades efter den 31 december 2012: ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorget för varje passagerare som är minst 24 månader gammal.
 - 4) En fasthållande anordning för varje person ombord som är under 24 månader.

- 5) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen, försett med en anordning som automatiskt håller fast bröstkorgen på den som sitter i varje flygbesättningssäte vid kraftig retardation.

- b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska ha en enpunktsmekanism för frigöring.

NCO.IDE.H.145 Första hjälpenlåda

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med en första hjälpenlåda.

- b) Första hjälpenlådan ska

- 1) vara lätt åtkomlig för användning, och
- 2) upprätthållas i bruksvärdigt skick.

NCO.IDE.H.155 Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin

- a) Helikoptrar utan tryckkabin som brukas på flyghöjder där det krävs syrgastillförsel i enlighet med punkt b ska vara försedda med utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela den mängd syrgas som krävs.

- b) Helikoptrar utan tryckkabin som brukas över flyghöjder där tryckhöjden i passagerarutrymmena ligger över 10 000 fot ska medföra tillräckligt mycket andningssyrgas för att kunna försörja

- 1) samtliga besättningsmedlemmar och minst 10 % av passagerarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- 2) alla besättningsmedlemmar och passagerare för den period när tryckhöjden i passagerarutrymmena kommer att ligga över 13 000 fot.

NCO.IDE.H.160 Handbrandsläckare

- a) Helikoptrar, med undantag för ELA2-helikoptrar, ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare

- 1) i cockpit, och
- 2) i varje passagerarutrymme som är skilt från cockpit, om inte utrymmet i cockpit är lätt tillgängligt för flygbesättningen.

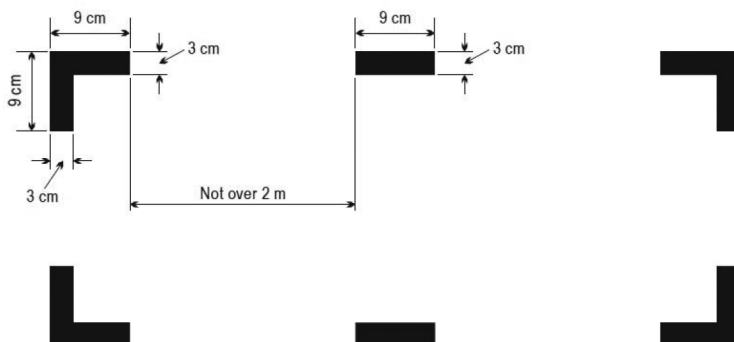
- b) Typen och kvantiteten av släckningsmedel i nödvändiga brandsläckare ska lämpa sig för att släcka det slag av bränder som troligen kan inträffa i det utrymme där brandsläckaren är avsedd att användas och att minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser i utrymmen där personer uppehåller sig.

NCO.IDE.H.165 Markering av inbrytningspunkter

Om områden av helikopterkroppen som är lämpliga för inbrytning av räddningspersonal i en nödsituation är markerade ska de vara markerade enligt bild 1.

Bild 1

Markering av inbrytningspunkter



NCO.IDE.H.170 Nödradiosändare (ELT)

- a) Helikoptrar som certifierats för en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än sex passagerare ska vara utrustade med
- 1) en automatisk nödradiosändare (ELT), och
 - 2) en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) i en räddningsflotte eller flytväst, när helikoptern brukas på ett avstånd från land som motsvarar mer än tre minuters flygtid med normal marschfart.
- b) Helikoptrar som certifierats för en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av högst sex passagerare ska vara utrustade med en nödradiosändare för överlevnad (ELT(S)) eller en personlig lokaliseringsfyr (PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller passagerare.
- c) Nödradiosändare (ELT), oavsett typ, och personliga lokaliseringsfyrar (PLB) ska kunna sända på 121,5 MHz och 406 MHz samtidigt.

NCO.IDE.H.175 Flygning över vatten

- a) Helikoptrar ska vara utrustade med en flytväst för varje person ombord, eller motsvarande individuellt flythjälpmedel för varje person ombord som är under 24 månader, som ska bäras eller vara placerade så att de är lätt åtkomliga för den avsedda personen från hans eller hennes sitt- eller ligplats, när helikoptern
- 1) flygs över vatten utanför autorotationsavstånd från land, där helikoptern vid ett motorbortfall på den kritiska motorn inte kan bibehålla planflykt, eller
 - 2) flygs över vatten på ett avstånd från land som motsvarar mer än tio minuters flygtid i normal marschfart, och där helikoptern vid ett motorbortfall på en kritisk motor kan bibehålla planflykt, eller
 - 3) startar eller landar på en flygplats eller utelandningsplats där start- eller inflygningsvägen är förlagd över vatten.
- b) Alla flytvästar eller motsvarande individuella flythjälpmedel ska vara utrustade med en elektrisk belyningsanordning för att göra det lättare att lokalisera personer.
- c) Befälhavaren på en helikopter som brukas över vatten på ett avstånd från land överstigande det minsta av antingen ett avstånd motsvarande 30 minuter vid normal marschfart eller 50 NM ska fastställa riskerna för att personerna i helikoptern inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om helikoptern ska medföra
- 1) utrustning för att skicka nödsignaler,
 - 2) räddningsflottar i tillräckligt antal för att medföra samtliga personer ombord, förvarade så att de är lätt åtkomliga i en nödsituation, och
 - 3) livräddningsutrustning med livsuppehållande hjälpmedel, anpassad till den flygning som ska genomföras.
- d) Befälhavaren ska fastställa risken för att personerna i helikoptern inte skulle överleva en nödlandning på vatten när han eller hon fattar beslut om de flytvästar som krävs enligt punkt a ska bäras av samtliga personer i helikoptern.

NCO.IDE.H.180 Överlevnadsutrustning

Helikoptrar som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning, inklusive livsuppehållande hjälpmedel, som lämpar sig för det område som ska överflygas.

NCO.IDE.H.185 Alla helikoptrar vid flygning över vatten – nödlandning på vatten

Helikoptrar som brukas över vatten i en ogynnsam miljö på ett avstånd från land som överstiger 50 NM ska vara

- a) konstruerade för landning på vatten i enlighet med gällande luftvärdighetsbestämmelse,
- b) certifierade för nödlandning på vatten i enlighet med gällande luftvärdighetsbestämmelse, eller
- c) utrustade med nödflytutrustning.

NCO.IDE.H.190 Radiokommunikationsutrustning

- a) Om det krävs i det luftrum som används, ska helikoptern vara försedd med radiokommunikationsutrustning som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer och på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.
- b) Radiokommunikationsutrustningen, om sådan krävs enligt punkt a, ska kunna medge kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.
- c) När det krävs flera kommunikationsenheter ska varje enhet vara oberoende av den eller de andra, så att ett fel på en enhet inte leder till ett fel på någon annan enhet.
- d) När ett radiokommunikationssystem krävs, och utöver det internkommunikationssystem för flygbesättningen som krävs enligt NCO.IDE.H.135, ska helikoptrar vara utrustade med en sändningstangent på styrorganen för varje föreskriven pilot och/eller besättningsmedlem på hans eller hennes tjänstgöringsplats.

NCO.IDE.H.195 Navigationsutrustning

- a) Helikoptrar som brukas på sträckor där man inte kan navigera med hjälp av visuella referenser till marken ska vara utrustade med en navigationsutrustning som möjliggör för dem att flyga enligt
 - 1) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och
 - 2) gällande luftrumskrav.
- b) Helikoptrar ska ha tillräcklig navigationsutrustning för att säkerställa att resterande utrustning medger säker navigering i enlighet med punkt a eller en lämplig nödgärd om det skulle uppstå fel i någon del av utrustningen under någon fas av flygningen.
- c) Helikoptrar som brukas på flygningar där landningen är tänkt att ske under instrumentväderförhållanden (IMC) ska ha navigationsutrustning som kan ge vägledning till en punkt varifrån visuell landning kan utföras. Den utrustningen ska kunna ge sådan vägledning för varje flygplats vid vilken avsikten är att landa under instrumentväderförhållanden (IMC) och för alla utvalda alternativflygplatser.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Om det krävs i det luftrum som används ska helikoptern vara utrustad med en SSR-transponder med all den nödvändiga kapaciteten.

AVSNITT 3

Segelflygplan

NCO.IDE.S.100 Instrument och utrustning – allmänt

- a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de
 - 1) används av flygbesättningen för att kontrollera flygbanan,
 - 2) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.S.145,
 - 3) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.S.150, eller
 - 4) har installerats i segelflygplanet.
- b) För följande föremål behövs inget utrustningsgodkännande inom ramen för detta kapitel:

- 1) Fristående bärbar belysning.
 - 2) Ett korrekt precisionsur.
 - 3) Överlevnads- och signalutrustning.
- c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:
- 1) Den information som lämnas av instrumenten eller utrustningen får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008.
 - 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka segelflygplanets luftvärdighet, inte ens vid fel eller störningar.
- d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.
- e) All nödvändig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

NCO.IDE.S.105 Minimiutrustning för flygning

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i segelflygplanet som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) segelflygplanet brukas enligt minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats, eller
- b) segelflygplanet omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

NCO.IDE.S.115 VFR-verksamhet – flyg- och navigeringsinstrument

- a) Segelflygplan som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:

- 1) Magnetisk kurs, i fråga om motordrivna segelflygplan.
- 2) Tid i timmar, minuter och sekunder.
- 3) Tryckhöjd.
- 4) Avläst kurshastighet.

- b) Segelflygplan som brukas under förhållanden där de inte kan hållas kvar i den önskade flygbanan utan hänvisning till ett eller flera ytterligare instrument ska, utöver det som anges i punkt a, vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:

- 1) Vertikal hastighet.
- 2) Attityd eller sväng och glid.
- 3) Magnetisk kurs.

NCO.IDE.S.120 Molnflygning – flyg- och navigeringsinstrument

Segelflygplan som utför molnflygning ska vara försedda med utrustning för att mäta och visa följande:

- a) Magnetisk kurs.
- b) Tid i timmar, minuter och sekunder.
- c) Tryckhöjd.
- d) Avläst kurshastighet.

- e) Vertikal hastighet.
- f) Attityd eller sväng och glid.

NCO.IDE.S.125 Säten och fasthållningssystem

- a) Segelflygplan ska vara utrustade med
 - 1) en sittplats för alla personer ombord, och
 - 2) ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen för varje sittplats enligt flyghandboken (AFM).
- b) Ett säkerhetsbälte med fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ska ha en enpunktsmekanism för frigöring.

NCO.IDE.S.130 Extra syrgas

Segelflygplan som brukas på tryckhöjder över 10 000 fot ska ha utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela tillräckligt mycket andningssyrgas för att försörja

- a) besättningsmedlemmarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot.

NCO.IDE.S.135 Flygning över vatten

Befälhavaren för ett segelflygplan som brukas över vatten ska fastställa riskerna för att personerna i segelflygplanet inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om segelflygplanet ska medföra

- a) en flytväst eller motsvarande individuellt flythjälpmedel för varje person ombord, som ska bäras eller förvaras på en plats som är lätt åtkomlig från sittplatsen för den avsedda personen,
- b) en nödradiosändare (ELT) eller en personlig lokaliseringsfyr (PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller passagerare, som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz, och
- c) utrustning för att skicka nödsignaler när
 - 1) flygningen sker över vatten bortom glidavstånd från land, eller
 - 2) start- eller inflygningsvägen ligger över vatten på ett sådant sätt att en nödlandning på vatten är sannolik vid en incident.

NCO.IDE.S.140 Överlevnadsutrustning

Segelflygplan som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

NCO.IDE.S.145 Radiokommunikationsutrustning

- a) Om det krävs i det luftrum som används, ska segelflygplanet vara försett med radiokommunikationsutrustning som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer eller på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.
- b) Radiokommunikationsutrustningen, om sådan krävs enligt punkt a, ska kunna medge kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigationsutrustning

Segelflygplan ska vara utrustade med den navigationsutrustning som krävs för att de ska kunna flyga enligt

- a) ATS-färdplanen, i tillämpliga fall, och

b) gällande luftrumskrav.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Om det krävs i det luftrum som används ska segelflygplanet vara utrustat med en SSR-transponder med all den nödvändiga kapaciteten.

AVSNITT 4

Ballonger

NCO.IDE.B.100 Instrument och utrustning – allmänt

a) Instrument och utrustning som krävs enligt detta kapitel ska godkännas i enlighet med gällande luftvärdighetskrav om de

- 1) används av flygbesättningen för att bestämma flygbanan,
- 2) används för att uppfylla kraven i NCO.IDE.B.145, eller
- 3) har installerats i ballongen.

b) För följande föremål behövs inget utrustningsgodkännande inom ramen för detta kapitel:

- 1) Fristående bärbar belysning.
- 2) Ett korrekt precisionsur.
- 3) Första hjälpenlåda.
- 4) Överlevnads- och signalutrustning.

c) När det gäller instrument och utrustning som inte krävs enligt detta kapitel samt annan utrustning som inte krävs enligt andra bilagor, men som medförs under flygningen, ska följande gälla:

- 1) Den information som lämnas av instrumenten eller utrustningen får inte användas av flygbesättningen för att uppfylla kraven i bilaga I till förordning (EG) nr 216/2008.
- 2) Instrumenten och utrustningen får inte påverka ballongens luftvärdighet, även om de är trasiga eller fungerar felaktigt.

d) Instrument och utrustning ska vara lätta att använda eller nå från tjänstgöringsplatsen för de flygbesättningsmedlemmar som behöver använda dem.

e) All nödvändig nödutrustning ska vara lätt att nå för omedelbar användning.

NCO.IDE.B.105 Minimiutrustning för flygning

En flygning får inte påbörjas om ett instrument, en utrustningsdel eller en funktion i ballongen som krävs för den avsedda flygningen inte fungerar eller saknas, om inte

- a) ballongen brukas enligt minimiutrustningslistan (MEL), om en sådan upprättats, eller
- b) ballongen omfattas av ett flygtillstånd som utfärdats i enlighet med gällande luftvärdighetskrav.

NCO.IDE.B.110 Ljus

Ballonger som brukas på natten ska vara utrustade med

- a) positionsljus,

- b) en metod som ger tillfredsställande belysning av alla instrument och all utrustning som är avgörande för säker drift av ballongen,
- c) en fristående bärbar belysning, och
- d) i fråga om varmluftskepp
 - 1) ett landningsljus, och
 - 2) ett kollisionssvarningsljus.

NCO.IDE.B.115 VFR-verksamhet – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

Ballonger som brukas enligt visuelflygregler (VFR) under dag ska vara försedda med

- a) en anordning som anger drivriktningen, och
- b) utrustning för att mäta och visa
 - 1) tid i timmar, minuter och sekunder,
 - 2) vertikal hastighet, om det krävs enligt flyghandboken (AFM), och
 - 3) tryckhöjd, om det krävs enligt flyghandboken (AFM) eller lufrummets krav eller om höjden måste kontrolleras för användning av syrgas.

NCO.IDE.B.120 Första hjälpenlåda

- a) Ballonger ska vara utrustade med en första hjälpenlåda.
- b) Första hjälpenlådan ska
 - 1) vara lättåtkomlig, och
 - 2) upprätthållas i bruksvärdigt skick.

NCO.IDE.B.121 Extra syrgas

Ballonger som brukas på tryckhöjder över 10 000 fot ska ha utrustning för extra syrgas som kan lagra och fördela tillräckligt mycket andningssyrgas för att försörja

- a) besättningsmedlemmarna för en period som är längre än 30 minuter när tryckhöjden kommer att ligga mellan 10 000 fot och 13 000 fot, och
- b) alla besättningsmedlemmar och passagerare för perioder när tryckhöjden kommer att ligga över 13 000 fot.

NCO.IDE.B.125 Handbrandsläckare

- a) Ballonger ska vara utrustade med minst en handbrandsläckare, om detta krävs enligt tillämpliga certifieringsspecifikationer.
- b) Typen och kvantiteten av släckningsmedel i nödvändiga brandsläckare ska lämpa sig för att släcka det slag av bränder som troligen kan inträffa i den ballong där brandsläckaren är avsedd att användas och att minimera risken för koncentrationer av giftiga gaser för personerna i ballongen.

NCO.IDE.B.130 Flygning över vatten

Befälhavaren för en ballong som brukas över vatten ska fastställa riskerna för att personerna i ballongen inte skulle överleva en eventuell nödlandning på vatten och på grundval därav fastställa om ballongen ska medföra

- a) en flytväst för varje person ombord eller motsvarande individuellt flythjälpmiddel för varje person ombord som är under 24 månader, som ska bäras eller förvaras på en plats som är lätt åtkomlig från den anvisade platsen för den avsedda personen,

- b) en nödradiosändare (ELT) som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz, när ballongen medför fler än sex personer,
- c) en nödradiosändare (ELT) eller en personlig lokaliseringsfyr (PLB), som bärs av en besättningsmedlem eller passagerare och som kan sända samtidigt på 121,5 MHz och 406 MHz, när ballongen medför högst sex personer, och
- d) utrustning för att skicka nödsignaler.

NCO.IDE.B.135 Överlevnadsutrustning

Ballonger som brukas över områden där flygräddning skulle vara särskilt svår att genomföra ska vara utrustade med sådana signalanordningar och sådan livräddningsutrustning som lämpar sig för det område som ska överflygas.

NCO.IDE.B.140 Diverse utrustning

- a) Ballonger ska vara försedda med skyddshandskar för samtliga besättningsmedlemmar,
- b) Varmluftsbullonger och bullonger för blandad drift ska vara försedda med
 - 1) en alternativ tändningskälla,
 - 2) utrustning för att mäta och visa bränslemängden,
 - 3) en brandfilt eller ett brandsäkert täcke, och
 - 4) en släplina som är minst 25 m lång.
- c) Gasbullonger ska vara utrustade med en kniv.

NCO.IDE.B.145 Radiokommunikationsutrustning

- a) Om det krävs i det luftrum som används, ska ballongen vara försedd med radiokommunikationsutrustning som kan utföra tvåvägskommunikation med de flygradiostationer eller på de frekvenser som krävs för att uppfylla luftrumets krav.
- b) Radiokommunikationsutrustningen, om sådan krävs enligt punkt a, ska kunna medge kommunikation på nödfrekvensen för luftfart 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Om det krävs i det luftrum som används ska ballongen vara utrustad med en SSR-transponder med all den nödvändiga kapaciteten.”
