



**UDTALELSE NR. 01/2012**

**FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR**

**af 1. februar 2012**

**om Kommissionens forordning om fastlæggelse af gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer**

***"Flyveoperationer – OPS (del-NCC og del-NCO)"***

## Indhold

<b>Sammendrag .....</b>	<b>3</b>
<b>Indledning.....</b>	<b>4</b>
I.    Generelt.....	4
II.   Udtalelsens indhold.....	4
III.  Høring .....	5
IV.   Konvention for nummerering af regler .....	7
<b>Rammeforordning om flyveoperationer .....</b>	<b>9</b>
I.    Anvendelsesområde .....	9
II.   Oversigt over bemærkninger.....	9
III.  Forklaring.....	9
<b>Bilag VI – Del-NCC (A,H) .....</b>	<b>12</b>
I.    Anvendelsesområde .....	12
II.   Oversigt over bemærkninger.....	13
III.  Oversigt over forskelle .....	14
IV.   Foreslåede regelfastsættelsesopgaver.....	14
V.    NCC.GEN: Subpart A – Generelle krav .....	15
VI.   NCC.OP: Subpart B – Operationelle procedurer .....	17
VII.  NCC.POL: Subpart C – Præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for luftfartøjer.....	20
VIII: NCC.IDE: Subpart D – Instrumenter, data og udstyr.....	22
<b>Bilag VI – Del-NCO (A,H,S,B) .....</b>	<b>27</b>
I.    Anvendelsesområde .....	27
II.   Oversigt over bemærkninger.....	29
III.  Oversigt over forskelle .....	30
V.    NCO.GEN: Subpart A – Generelle krav.....	30
VI.   NCO.OP: Subpart B – Operationelle procedurer.....	33
VII.  NCO.POL: Subpart C – Præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for luftfartøjer.....	37
VIII: NCO.IDE: Subpart D – Instrumenter, data og udstyr .....	37
<b>AKRONYMER/FORKORTELSER ANVENDT I del-NCC OG del-NCO .....</b>	<b>42</b>

### **Sammendrag**

Denne udtalelse indeholder følgende dokumenter:

- Ændring til rammeforordningen om flyveoperationer, herunder ændringer til bilag I – Definitioner
- Bilag VI – del-NCC (A, H), tekniske krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere
- Bilag VII – del-NCO (A, H, S, B), tekniske krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer (flyvemaskine, helikoptere, svæveflyvere og balloner).

Med udgangspunkt i de principper, som bestyrelsen har fastlagt i samarbejde med Europa-Kommissionen, tilpasser agenturets forslag så vidt muligt kravene til kravene i ICAO's standarder og anbefalede praksis (SARP'er) i bilag 6, del II og del III, afsnit 3, samt den allerede offentliggjorte udtalelse om del-CAT.

Disse krav er udviklet med udgangspunkt i følgende mål:

- opretholde et højt sikkerhedsniveau
- sikre forholdsmæssige regler, hvor det er muligt
- garantere fleksibilitet og effektivitet for operatører og myndigheder

Denne udtalelse er resultatet af en omfattende høringsproces, der har haft deltagelse af myndigheder, organisationer, operatører og luftfartseksperter.

Udtalelsen om de resterende bilag til denne forordning, bilag VIII – del-SPO, og de resterende dele af bilag IV – del-CAT for svæveflyvere og balloner, offentliggøres på et senere tidspunkt.

## **Indledning**

### **I. Generelt**

1. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "grundforordningen"), som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009<sup>2</sup>, fastlægger en hensigtsmæssig og omfattende ramme for fastsættelsen og gennemførelsen af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med denne udtalelse er at bistå Kommissionen i fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer.
3. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) bestyrelse<sup>3</sup>, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i grundforordningen.

### **II. Udtalelsens indhold**

4. Denne udtalelse indeholder følgende dokumenter:
  - Ændring til rammeforordningen om flyveoperationer, herunder ændringer til bilag I – Definitioner
  - Bilag VI – del-NCC (A,H), tekniske krav til ikke-erhvervs-mæssige operationer med komplekse<sup>4</sup> motordrevne flyvemaskiner og helikoptere

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1-49).

2 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

3 Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

4 Artikel 3, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008 indeholder en definition af komplekse motordrevne luftfartøjer (CMPA):

j) "komplekst motordrevet luftfartøj":

i) en flyvemaskine

— med en højst tilladt startmasse på over 5 700 kg, eller

— med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over 19 passagersæder, eller

— certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter, eller

— med en eller flere turbojetmotor(er) eller mere end én turbopropmotor, eller

ii) en helikopter

— med en højst tilladt startmasse på over 3 175 kg, eller

— med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over ni passagersæder, eller

— certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter,

eller

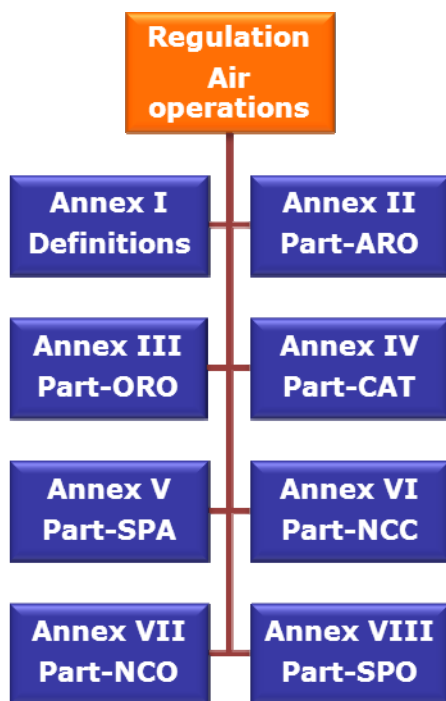
iii) et luftfartøj med kipbar rotor

- Bilag VII – del-NCO (A,H,S,B), tekniske krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse luftfartøjer (flyvemaskiner, helikoptere, svæveflyvere og balloner).
5. Denne udtalelse indeholder ikke:
- Bilag III – del-CAT, kravene til erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly, balloner og A til A-flyvninger med flyvemaskiner og helikoptere
  - Bilag VIII – del-SPO, tekniske krav til specifikke operationer (arbejdsflyvning).

Udtalelsen om disse resterende krav offentliggøres på et senere tidspunkt.

6. Dokumenterne i denne udtalelse er baseret på den reviderede regelstruktur, som Kommissionen og agenturet foreslog i april 2011. Følgende tabel er en oversigt over bilagene til forordningen om flyveoperationer.

**Figur 1: Bilag til forordningen om flyveoperationer**

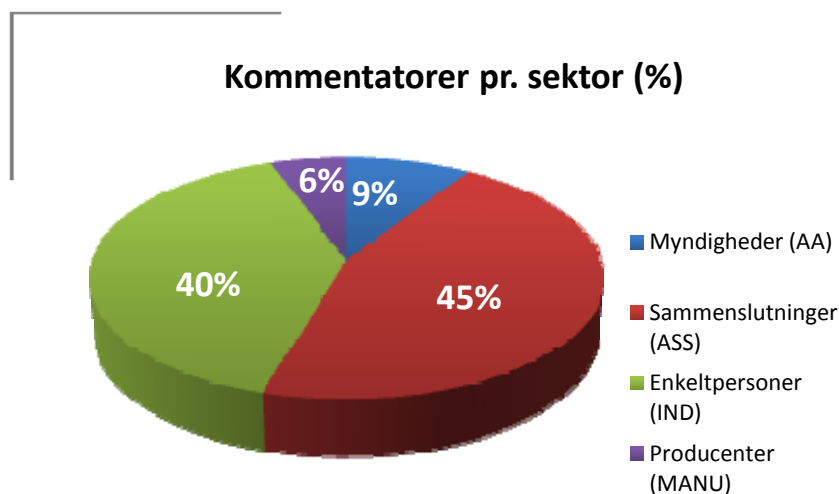


### III. Høring

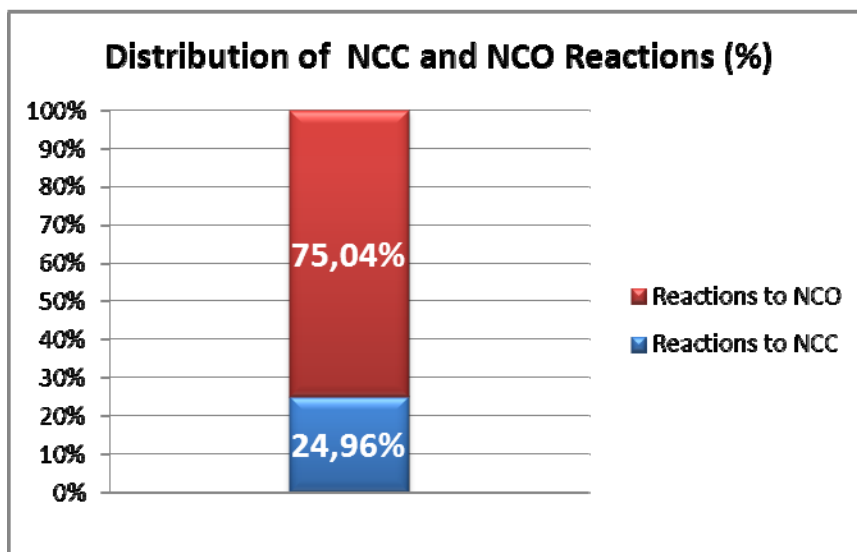
7. Denne udtalelse er baseret på:
- NPA 2009-02, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC'er og GM for flyveoperationer.
8. NPA 2009-02 blev offentliggjort på EASA's websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 30. januar 2009. Høringsperioden udløb den 31. juli 2009. Agenturet modtog i alt 13 775 bemærkninger, heraf omkring 8 200 bemærkninger vedrørende denne udtalelses anvendelsesområde.
9. Sammendrag af bemærkninger, dertil knyttede svar fra agenturet og den foreslåede ændrede regeltekst blev drøftet indgående med følgende fire undersøgelsesgrupper for regelfastsættelse (RG'er):

- RG01 (CAT), der har fokus på regler vedrørende erhvervsmæssige lufttransportoperationer
  - RG02 (SPO), der har fokus på regler vedrørende specialoperationer
  - RG03 (NCC), der har fokus på regler vedrørende ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer
  - RG04 (NCO), der har fokus på regler vedrørende ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer.
10. Udkastet til CRD-teksterne om del-NCC og del-NCO blev undersøgt af henholdsvis RG03 og RG04.
  11. Agenturet foretog også en kontrol af konsekvensen i forhold til andre dele (del-CAT og udkastet til del-SPO), før det offentliggjorde CRD.
  12. Ud fra den omfattende høring af myndigheder, organisationer og operatører offentliggjorde agenturet CRD OPS I den 31. august 2011. Fristen for indgivelse af bemærkninger udløb den 31. oktober 2011.
  13. Agenturet modtog bemærkninger til CRD fra 56 enheder, herunder nationale myndigheder, producenter, sammenslutninger og enkeltpersoner. Det samlede antal bemærkninger er ca. 600, hvoraf 30 % er gentagelser.
  14. Følgende tal giver et overblik over bemærkninger.

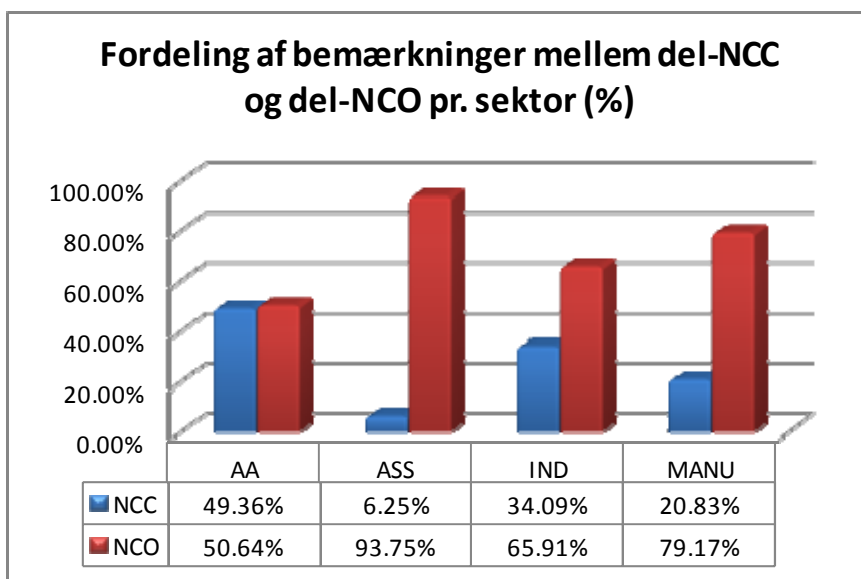
**Figur 2: Oversigt over aktører, der har fremsendt bemærkninger**



Figur 3: Fordeling af bemærkninger mellem del-NCC og del-NCO



Figur 4: Fordeling af bemærkninger mellem del-NCC og del-NCO



15. Alle bemærkninger er blevet vurderet og besvaret og blev inddraget i udformningen af ændringerne til bilag I, bilag IV og bilag VII til denne udtalelse.

#### IV. Konvention for nummerering af regler

16. I overensstemmelse med agenturets retningslinjer for regelfastsættelse er følgende konvention for nummerering af regler anvendt i gennemførelsesbestemmelserne:

<del>. <subpart>. <afsnit>. <N>

Forklaring:

- <del>: obligatorisk – op til fire bogstaver eller cifre  
f.eks.: NCC, NCO
- <subpart>: obligatorisk – op til fire bogstaver eller cifre  
f.eks.: GEN, OP, POL, IDE
- <afsnit>: obligatorisk – op til fem bogstaver eller cifre  
f.eks.: MPA, A, H
- <N>: obligatorisk – regelnummer – tre cifre startende med 100, idet efterfølgende tal generelt nummereres i intervaller af 5.



## **Rammeforordning om flyveoperationer**

### **I. Anvendelsesområde**

17. Rammeforordningen om flyveoperationer definerer det generelle anvendelsesområde for de dele, den omfatter, og foreslår overgangsforanstaltninger i form af opt-out-muligheder.<sup>5</sup> Den er udarbejdet som en ændringsforordning og tager højde for de ændringer, som Europa-Kommissionen har foretaget i relation til den oprindelige rammeforordning om OPS, som blev offentliggjort med EASA's udtalelse nr. 04/2011.

### **II. Oversigt over bemærkninger**

18. De modtagne bemærkninger vedrørende rammeforordningen om OPS fokuserede på konsekvent ordlyd og krævede i nogle få tilfælde præcisering.

### **III. Forklaring**

19. Artikel 1, stk. 1-3, i ændringsforordningen udstikker anvendelsesområdet for forordningen, der omhandler ikke-erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner, helikoptere, svæveflyvere og balloner. Operatører af komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere skal afgive en erklæring om aktiviteten til den kompetente myndighed (artikel 1, stk. 6, første punkt). De relaterede bestemmelser om erklæringer og organisationskrav blev allerede offentliggjort med EASA's udtalelse nr. 04/2011.

20. Der foreslås to nye bilag, som indeholder de tekniske krav om operationelle procedurer, præstation, udstyr og nogle generelle krav: bilag VI – del-NCC og bilag VII – del-NCO (artikel 1, stk. 11). Det relevante anvendelsesområde er beskrevet i de første to punkter i artikel 1, stk. 6. Endvidere skal både erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige operatører, når de opererer i defineret luftrum eller udfører operationer ved lavere minima, være i besiddelse af en specifik godkendelse. Bestemmelserne om sådanne aktiviteter og godkendelser findes i del-SPA (operationer, der kræver specifik godkendelse), som blev offentliggjort med udtalelse nr. 04/2011. Rammeforordningen fastlægger nu det relevante anvendelsesområde (artikel 1, stk. 4 og 5).

21. Hvad angår de gældende operationelle krav til godkendte træningsorganisationer (ATO), anføres det, at flyvetræning afholdt af ATO'er udføres i overensstemmelse med enten del-NCC eller del-NCO, afhængigt af om luftfartøjet er komplekst motordrevet eller ej, og uanset om det er en erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig aktivitet (artikel 1, stk. 6, tredje punkt).

---

<sup>5</sup> En opt-out-mulighed er en type overgangsforanstaltning, som giver medlemsstaterne mulighed for at udsætte gennemførelsesdatoen for en bestemt bestemmelse, op til en vis periode, som er defineret i lovgivningen.

22. Tabellen nedenfor sammenfatter de forskellige OPS-krav gældende for ikke-erhvervsmæssige operationer og godkendte træningsorganisationer:

Operation	Del	Luftfartøj	Offentliggørelse
Ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer	Del-NCC	Flyvemaskiner Helikoptere	Offentliggjort med denne udtalelse
	Del-SPA	Flyvemaskiner Helikoptere	Offentliggjort med udtalelse nr. 04/2011
	Del-ORO	Flyvemaskiner Helikoptere	Offentliggjort med udtalelse nr. 04/2011
Ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer	Del-NCO	Flyvemaskiner Helikoptere <sup>L SEP</sup> Balloner Svæveflyvere	Offentliggjort med denne udtalelse
	Del-SPA	Flyvemaskiner Helikoptere <sup>L SEP</sup> Balloner Svæveflyvere	Offentliggjort med udtalelse nr. 04/2011
Godkendte træningsorganisationer	Del-ORA	alle	Offentliggjort med udtalelse nr. 03/2011
	Del-NCO	otCMPA: Flyvemaskiner Helikoptere Balloner Svæveflyvere	Offentliggjort med denne udtalelse
	Del-NCC	CMPA: Flyvemaskiner Helikoptere	Offentliggjort med denne udtalelse
	Del-SPA (alle operatører)	Flyvemaskiner Helikoptere <sup>L SEP</sup> Balloner Svæveflyvere	Offentliggjort med udtalelse nr. 04/2011

23. Artikel 1, stk. 7, indeholder præciseringer vedrørende de gældende FTL-krav. Indtil videre vil de nationale bestemmelser fortsat være gældende for ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer. De relaterede gennemførelsesbestemmelser (IR) vil blive foreslået på et senere tidspunkt.

24. Artikel 1, stk. 8 og 9, i ændringsforordningen indeholder opt-out-bestemmelserne. Definitionen af en seneste dato for ikrafttrædelsen af gennemførelsesbestemmelserne i grundforordningens artikel 70 begrænser overgangsperioderne ved at fastlægge, at gennemførelsesbestemmelserne skal træde i kraft senest den 8. april 2012. På anmodning fra Kommissionen er metoden med opt-out-muligheder blevet valgt for at tage hensyn til overgangsperioder, der er gældende efter den 8. april 2012. For ikke-erhvervsmæssige operationer foreslås en generel opt-out-periode på to år.
25. Artikel 1, stk. 10, indeholder supplerende definitioner, der vil blive føjet til bilag I Definitioner (som ændrer bilaget i udtalelse nr. 04/2011). Bilag I indeholder definitioner af termer, der anvendes i bilagene til forordningen om flyveoperationer. Tillægget indeholder definitionerne af "indflyvningsprocedure med vertikal vejledning (APV)" og "flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing".
26. Definitionen af APV blev overført fra AMC til bilag 1 til hovedbilaget, da termen anvendes i gennemførelsesbestemmelserne i del-NCC. Det blev præsenteret i CRD OPS II, hvor det også blev præciseret, at definitionen er tilpasset definitionen i EU-OPS, som omfatter indflyvninger ned til en beslutningshøjde (DH) på 250 ft og en banesynsvidde (RVR) på mindst 600 m. Tilpasningen til EU-OPS betyder, at operationer, hvor der anvendes indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning (LPV) med en DH ned til 200 ft, skal betragtes som CAT I og ikke APV.
27. Definitionen af "flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing" blev tilføjet i CRD OPS II. Den kræver, at vejret kontrolleres for at sikre, at en sikker landing er mulig. Definitionen er baseret på definitionen af "egnet alternativ flyveplads" i ICAO-bilag 6, del I, tillæg E. Termen "flyveplads, hvor vejrforholdene tillader landing" foretrækkes frem for "egnet flyveplads" ("suitable aerodrome"), idet sidstnævnte kunne have været vanskeligt for oversættere, som ville skulle skelne den fra en "passende flyveplads" ("adequate aerodrome"). Der blev ikke modtaget bemærkninger til disse definitioner.
28. Endelig indeholder artikel 2 kravene til ændringsforordningens ikrafttrædelse.

**Bilag VI – Del-NCC (A,H)****I. Anvendelsesområde**

29. Del-NCC skal læses sammen med:

- rammeforordningen om flyveoperationer, navnlig vedrørende gyldighedsdatoer og overgangsperioder
- bilag I – definitioner af termer i bilag II-VIII
- bilag II – del-ARO, som bl.a. indeholder myndighedskravene for ikke-erhvervsmæssige operatører af komplekse motordrevne luftfartøjer vedrørende tilsynsforpligtelser, administration af erklæringer og udstedelse af listen over specifikke godkendelser
- bilag III – del-ORO, som bl.a. indeholder organisationskrav for ikke-erhvervsmæssige operatører af komplekse motordrevne luftfartøjer vedrørende styringssystemet, proceduren for acceptable måder for overensstemmelse, operatørkrav vedrørende indsendelse af erklæringen, vedligeholdelse af håndbog, logbøger og fortegnelser, uddannelse af flyvebesætning og kabinebesætning og – på et senere tidspunkt – krav vedrørende flyvetidsbegrænsninger
- bilag V – del-SPA, som indeholder kravene til operationer, der kræver specifik godkendelse.

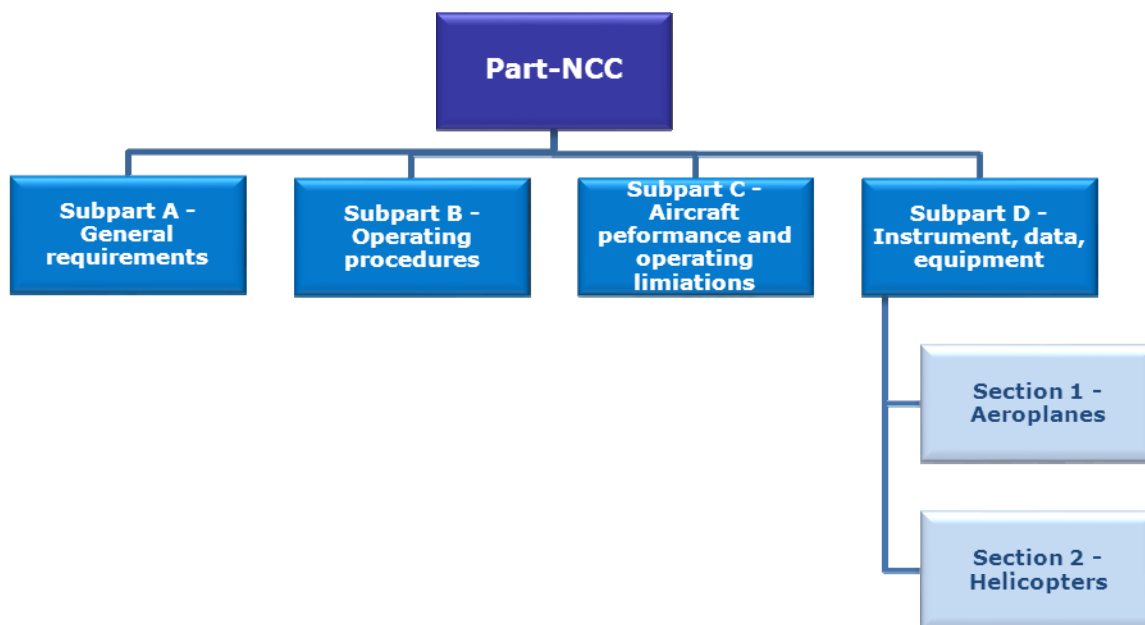
30. Del-NCC indeholder de tekniske krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse flyvemaskiner og helikoptere. Den består af fire subparter, hvor den om instrumenter, data og udstyr igen er opdelt i afsnit, som er specifikke for de enkelte luftfartøjskategorier.

31. Strukturen i subparterne svarer til strukturen i de væsentlige krav i bilag IV til grundforordningen og ICAO-bilag 6.

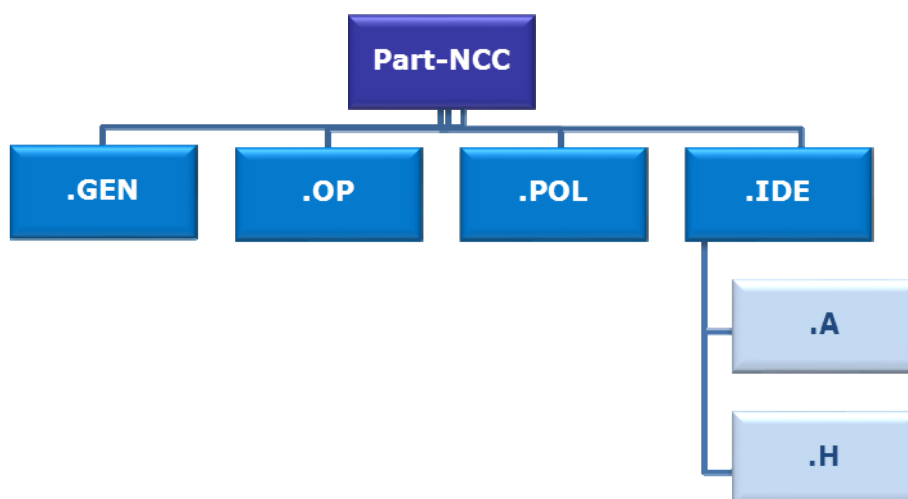
32. Regelstrukturen – og navnlig afsnittene – er udformet, så krav vedrørende yderligere luftfartøjskategorier eller specifikke operationer senere kan tilføjes, uden at den eksisterende regeltekst eller struktur skal ændres. Det skal bemærkes, at krav om luftfartøjer med kipbar rotor vil blive udviklet i fremtidige regelfastsættelsesopgaver.

33. Figur 5 og figur 6 viser strukturen i del-NCC.

Figur 5: Strukturen i del-NCC – Overskrifter



Figur 6: Strukturen i del-NCC – Regel-id'er



34. Reglerne om NCC-operationer er tilpasset ICAO-bilag 6, del II og del III, og er baseret på udkastet til JAR-OPS 2.

## II. Oversigt over bemærkninger

35. Der blev modtaget 150 bemærkninger fra 14 aktører om del-NCC.
36. Generelt støttede aktørerne regelstrukturen i denne subpart. Derfor bevarede agenturet strukturen med fire subparter, som igen er blevet opdelt i afsnit og kapitler, hvor det er relevant.
37. Flere aktører anmodede om, at NCC-reglerne blev tilpasset de kommercielle regler, hvor det er relevant. Agenturet anerkendte, at en sådan tilpasning ville bidrage til sikkerheden, især for de operationer, der omfatter erhvervmæssige og ikke-erhvervmæssige flyvninger, og denne anmodning er blevet imødekommet, hvor

det er passende. Der findes flere oplysninger under underoverskrifterne til de forskellige afsnit nedenfor.

### III. Oversigt over forskelle

#### **Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6**

38. Følgende tabel er en oversigt over de standarder i ICAO-bilag 6, del II og del III, afsnit 3, som vurderes ikke at være gennemført eller at være gennemført på en måde, som ikke er i overensstemmelse med de tilsvarende standarder i ICAO-bilag 6.

**Tabel 7: Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6**

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Bilag 6, del II, 3.6.3.2.1.1/3, og del III, afsnit III 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Gennemførelsesdatoen for CVR gælder for luftdygtighedsbeviser udstedt den 1. januar 2016 eller senere.
Bilag 6, del II, 3.6.3.1.2.2/3, og del III, afsnit III 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Gennemførelsesdatoen for FDR gælder for luftdygtighedsbeviser udstedt den 1. januar 2016 eller senere.
Bilag 6, del II, 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Maksimalt sampling- og rekorderingsinterval for visse parametre i FDR'er er ikke gennemført.
Bilag 6, del II, 3.6.3.3.1.2, og del III, afsnit III 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Efterfølgende indførelse af datalink-kommunikation er ikke gennemført.

### IV. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

39. I høringsfasen er der sammen med aktørerne udpeget en række punkter, som – hvis de skulle behandles i denne udtalelse – ville have overskredet agenturets mandat til at gennemføre indholdet af de eksisterende regler. Disse punkter er dog blevet dokumenteret og vil blive behandlet i separate regelfastsættelsesopgaver, så der opnås tilfredsstillende høring og inddragelse af aktører. Følgende tabel er en oversigt over disse foreslåede regelfastsættelsesopgaver.

**Tabel 8: Foreslåede regelfastsættelsesopgaver**

Del, regelreferencer	Anvendelsesområde	Reference til RMP
NCC.POL.105	Revision af standardmasseværdier	RMT.0.312 og 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Opdatering af parameterlisten, herunder parameterperformance	RMT.0.308 og 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Efterfølgende indførelse af datalink-rekordere	RMT 0.294 og 0.295

**V. NCC.GEN: Subpart A – Generelle krav**

40. Denne subpart indeholder generelle krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer (NCC).

**Generelt**

41. Der er rejst bekymring om den relevante kompetente myndighed for luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland. Forordning (EF) nr. 216/2008 finder anvendelse på luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland og opereres i Fællesskabet. Fastlæggelse af den kompetente myndighed er baseret på to kriterier:
42. - "hovedforretningssted" for forretningsluftfart og ledede operationer, der gennemføres som ikke-erhvervsmæssige operationer
43. - "bopæl" for private/selvstændige.
44. NCC.GEN.100 er derfor blevet udarbejdet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.
45. Nogle bemærkninger anmodede om en præcisering af NCC.GEN.130 om bærbart elektronisk udstyr (PED). Der vil blive udarbejdet en ny AMC/GM for at give yderligere vejledning om PED.
46. Eftersom et luftdygtighedsbevis (CofA) kun betragtes som gyldigt med et medfølgende luftdygtighedseftersynsbevis (ARC), og i betragtning af at det allerede er anført på CofA, at et aktuelt ARC skal være vedhæftet CofA, er ARC ikke medtaget på det dokument, der skal bæres i henhold til NCC.GEN.140, for at undgå overlappning.
47. Agenturet modtog mange bemærkninger, der bad om flere undtagelser i NCC.GEN.150 for at kunne medtage genstande om bord, som normalt betragtes som farligt gods. Agenturet har nogle bekymringer vedrørende disse supplerende undtagelser og mener ikke, at de undtagelser, der allerede findes i ICAO's tekniske instruktioner, bør udvides.

***NCC.GEN.106 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser***

48. I overensstemmelse med de nye principper for regeludarbejdelse indeholder gennemførelsesbestemmelserne en henvisning til de væsentlige krav i bilag IV i grundforordningen, hvor disse krav er beskrevet nærmere i gennemførelsesbestemmelserne.

***NCC.GEN.120 Taxiing af flyvemaskiner***

49. Som følge af de modtagne bemærkninger, navnlig vedrørende kravet om, at man skal være uddannet i brug af radiotelefonen, er reglerne lempet for flyvepladser, hvor radiokommunikation ikke er krævet. Denne ændring stemmer også overens med kravet i ICAO-bilag 6, del II.

50. På foranledning af nogle bemærkninger vil der blive tilføjet en GM med vejledning om de kvalifikationer og den viden, der kræves for at være i stand til at opfylde de operationelle normer for sikker manøvrering af flyvemaskinen på flyvepladsen.

***NCC.GEN.125 Rotortilkobling***

51. Teksten beskriver betingelserne for rotortilkobling af flyve- og vedligeholdelsesårsager og er tilpasset del-CAT, CAT.GEN.MPA.130.

***NCC.GEN.130 Bærbart elektronisk udstyr***

52. Teksten kræver, at der ikke anvendes PED, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjet, og er tilpasset del-CAT, CAT.GEN.MPA.135.

***NCC.GEN.150 Transport af farligt gods***

53. Dette krav omhandler omstændighederne for transport af farligt gods uden godkendelse i overensstemmelse med SPA.DG. Det vedrører f.eks. genstande, der medbringes i passagerers eller besætningsmedlemmers bagage, som normalt betragtes som farligt gods.

54. Rapporteringskravet for ikke-angivet eller forkert angivet farligt gods er blevet fjernet, fordi det ikke betragtes som relevant eller gennemførligt for ikke-erhvervsmæssige operationer.

55. Agenturet tager udgangspunkt i en dynamisk reference til ICAO's tekniske instruktioner, der findes i NPA'en. Denne reference er anført i gennemførelsesbestemmelserne. Uddrag af de tekniske instruktioner er generelt ikke anført i disse bestemmelser. Kun krav, der angiver særligt ansvar for operatøren, gentages fra de tekniske instruktioner.

56. Begrebet "tekniske instruktioner" er defineret i bilag I (som offentliggjort i udtalelse nr. 04/2011).



**VI. NCC.OP: Subpart B – Operationelle procedurer**

57. Denne subpart indeholder krav til operationelle procedurer i forbindelse med ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer (NCC).

**Generelt**

58. Kravene om LVTO er tilpasset forslaget til del-CAT og del-SPA, som kræver en del-SPA-godkendelse for en start under 400 m.
59. Mange aktører har udtrykt bekymring over NCC.OP.155 og NCC.OP.156 vedrørende valget af ankomstalternative flyvepladser for flyvemaskiner og helikoptere. Det er ikke, som angivet i bemærkningerne, hensigten med reglen at kræve, at ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser skal være flyvepladser, hvor vejrforholdene tillader landing, samtidig. Som nævnt i reglerne, skal en alternativ flyveplads vælges i overensstemmelse med de gældende vejrkrav, hvis vejret på ankomstflyvepladsen ligger under minimum.
60. Efter bemærkninger om anvendelsen af DA(H) under flyvning af ikke-præcisionsindflyvninger med Continuous Descent Final Approach-teknikken, som kan betyde, at der flyves under MDA(H) i tilfælde af en afbrudt indflyvning, vil der blive tilføjet en AMC til NCC.OP.111 for at præcisere operatørens forpligtelse til at udarbejde procedurer til at forhindre flyvninger under MDA/MDH i forbindelse med cirkling/afbrudt indflyvning.

***NCC.OP.105 Specifikation af isolerede flyvepladser – flyvemaskiner***

61. Reglen er blevet forenklet og henviser kun til flyvetiden til den nærmeste egnede alternative flyveplads.
62. Det bør bemærkes, at termen ikke er defineret for helikopteroperationer, og det er givet, at operatøren skal angive udvælgelseskriterierne i driftsmanualen. Agenturet overvejer at definere isoleret flyveplads nærmere i en fremtidig regelfastsættelsesopgave.

***NCC.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima – generelt******NCC.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima – NPA-, APV-, CAT I-operationer******NCC.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima – cirklingsindflyvning med flyvemaskiner******NCC.OP.113 Flyvepladsens operationelle minima – onshorecirklingsindflyvning med helikoptere***

63. NCC.OP.110 indeholder strengere betingelser end ICAO-bilag 6, del II, 3.4.2.7. Del-NCC kræver, at operatøren angiver flyvepladsens operationelle minima, hvorimod bilag 6, del II, kun kræver, at operatøren sikrer, at luftfartøjschefen respekterer de operationelle minima, der er foreskrevet af den stat, hvor flyvepladsen ligger.
64. Regelteksten og -strukturen er nu bedre tilpasset det tilsvarende krav i del-CAT, CAT.OP.MPA.110.

***NCC.OP.120 Procedurer for støjbegrænsning***

65. Reglen er rettet mod operatøren og omfatter en målsætning om, at sikkerhedshensyn skal prioriteres højere end støjbekæmpelse. Den er baseret på anbefalingerne i ICAO-bilag 6, del II og III.

***NCC.OP.125 Mindste hindringsfrie højder – IFR-flyvninger***

66. Denne regel er tilpasset bilag 6, del II, 3.4.2.6. Formålet med reglen er, at operatøren skal angive metoden til fastsættelse af minimumsflyvehøjder, og på grundlag af denne metode fastsætter luftfartøjschefen derefter minimumsflyvehøjden for den enkelte flyvning.

***NCC.OP.135 Anbringelse af bagage og fragt***

67. Denne regel er baseret på kravet i ICAO-bilag 6, del II og III. Regelteksten er tilpasset del-CAT, CAT.OP.MPA.160.

***NCC.OP.140 Instruktion af passagerer***

68. Regelteksten indeholder en liste over emner, som skal indgå i instruktionen af passagererne.

***NCC.OP.145 Forberedelse af flyvning***

69. Som resultat af de modtagne bemærkninger vil der blive tilføjet en GM, som skal indeholde vejledning om den mulige anvendelse af en operationel flyveplan (OFP) for at opfylde kravet vedrørende forberedelse af flyvning. ICAO kræver heller ikke en OFP til ikke-erhvervsmæssige operationer.

***NCC.OP.150 Startalternative flyvepladser – flyvemaskiner******NCC.OP.151 Ankomstalternative flyvepladser – flyvemaskiner******NCC.OP.152 Ankomstalternative flyvepladser – helikoptere***

70. Kravet om en alternativ flyveplads er opdelt i tre specifikke krav. I overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II, afsnit 3, og del III, afsnit III, kræves der kun startalternative flyvepladser for flyvemaskiner. Endvidere specificeres det, at disse krav kun gælder for flyvninger i henhold til instrumentflyveregler (IFR).

71. Teksten om ankomstalternative flyvepladser er opdelt i luftfartøjsspecifikke krav. Teksten fastsætter gyldighedsperioden for vejrforhold for flyvemaskineoperationer. ICAO-bilag 6 og NPA-teksten henviser kun til en rimelig periode før og efter det forventede ankomsttidspunkt, mens det i teksten fastsættes, at denne periode er én time før og én time efter det forventede ankomsttidspunkt som i del-CAT.

72. For at præcisere teksten og sikre konsekvens er NCC.OP.152(a) blevet ændret for at medtage et krav om en instrumentindflyvningsprocedure på

ankomstflyvepladsen, eftersom reglen henviste til minimum for instrumentproceduren.

73. I forbindelse med en isoleret flyveplads for helikopteroperationer er der indført en gyldighedsperiode, som er tilpasset kravet i litra a), to timer til før til to timer efter det forventede ankomsttidspunkt.

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

74. Regelteksten er tilpasset del-CAT, CAT.OP.MPA.195. Teksten skelner først og fremmest mellem flybenzin (AVGAS) og wide-cut-brændstof og derefter andre typer brændstof. Det er hensigten, at reglen skal være strengere end ICAO-bilag 6, del II, og tillader af sikkerhedshensyn ikke, at et luftfartøj påfyldes AVGAS (flybenzin) eller wide-cut-brændstof eller en blanding af disse, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde.

***NCC.OP.160 Anvendelse af hovedtelefoner***

75. Denne regel er baseret på ICAO-bilag 6, del II og III. I reglen fastsættes det, under hvilke betingelser hovedtelefoner skal anvendes som det primære udstyr til at kommunikere med lufttrafiktjenester (ATS). Teksten er tilpasset det tilsvarende krav i del-CAT, CAT.OP.MPA.215.

***NCC.OP.165 Befordring af passagerer***

76. Af hensyn til klarhed og konsekvens bruges termen "passagerer" i stedet for "personer" og "fastspændingsanordning" i stedet for "sele". Endvidere kommer teksten ind på flere passagerer i ét luftfartøjssæde for at give mulighed for, at én voksen kan sidde med ét barn. Denne del af teksten er tilpasset CAT.OP.MPA.225.

***NCC.OP.185 Is og andre former for kontaminering – jordprocedurer***

***NCC.OP.190 Is og andre former for kontaminering – flyveprocedurer***

77. Isprocedurer er omhandlet i to krav, hvor det første omhandler jordprocedurer og det andet flyveprocedurer. Det er tilpasset de tilsvarende krav i del-CAT, CAT.OP.MPA.250 og 255.

***NCC.OP.200 Simulerede unormale situationer under flyvning***

78. Der blev modtaget mange bemærkninger, som anmodede om fjernelse af det specifikke krav om ikke at simulere IMC-flyvning med kunstige midler med passagerer om bord. Agenturet finder stadig, at det vil bringe sikkerheden i fare at simulere sådanne situationer med passagerer om bord, hvorfor dette krav er blevet bevaret.

79. Eftersom NCC finder anvendelse på godkendte træningsorganisationer, der udfører træningsflyvninger med komplekse luftfartøjer, og som følge af de modtagne

bemærkninger, er denne regel blevet lempet for at give mulighed for at simulere unormale situationer og IMC-flyvning med kunstige midler under træningsflyvninger med flyveelever om bord.

#### ***NCC.OP.205 Brændstofstyring under flyvning***

80. Efter en række bemærkninger og af hensyn til konsekvensen er termen endelig brændstofreserve, som ikke er defineret i NCC-teksten, blevet fjernet. Regelteksten henviser nu til minimumsbrændstofkravet for flyvemaskiner og helikoptere. Hensigten med reglen er at sikre, at den resterende brændstofmængde efter landing ikke er mindre end den brændstofmængde, der kræves i NCC.OP.130 og NCC.OP.131.

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

81. Kravene om anvendelsen af ACAS er tilpasset forordning (EF) nr. 1332/2011.

#### ***NCC.OP.230 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse***

82. Formålet med denne regel er at forhindre, at en operatør flyver under 1 000 ft, hvis de rapporterede minima er under de fastsatte operationelle minima for flyvepladsen.

### **VII. NCC.POL: Subpart C – Præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for luftfartøjer**

#### ***Generelt***

83. Denne subpart indeholder regler om luftfartøjers præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse flyvemaskiner og helikoptere.
84. Reglerne omhandler operationelle begrænsninger, masse og balance, generelle præstationsmæssige krav og specifikke præstationsmæssige krav for specifikke faser af flyvningen.
85. Nogle aktører krævede, at de krav, der var gentagelser af nogle af kravene i SERA del-A, blev slettet. Dette vil ikke ske, fordi SERA del-A kun gælder for EU's luftrum, og det er nødvendigt med en henvisning til kravene i lufttrafikreglerne for også at dække operationer, der udføres uden for EU's luftrum.
86. Andre aktører krævede, især for flyvemaskiner, at kriterierne for og vejledningen om landingspræstation blev defineret nærmere. At gøre dette i en regel, som i del-CAT, ville være ude af proportioner for ikke-erhvervsmæssige operationer, hvorfor agenturet overvejer at udarbejde kriterier og vejledning på AMC/GM-niveau.
87. Flere bemærkninger krævede, at henvisningen i hele del-NCC til helikoptere, der flyves i præstationsklasse 1, 2 eller 3, blev fjernet, da præstationsklasser kun er

defineret og relevante for del-CAT-operationer, idet der ikke er fastsat nogle præstationskrav for del-NCC eller for del-NCO. Reglerne er blevet ændret i overensstemmelse dermed, og der er defineret alternative kriterier for helikopteres præstation.

#### ***NCC.POL.100 Operationelle begrænsninger – alle luftfartøjer***

88. Regelteksten er blevet bevaret med mindre redaktionelle forbedringer i forhold til NPA- og CRD-teksten.

#### ***NCC.POL.105 Masse og balance, lastning***

89. Masse- og balancekravene for flyvemaskiner og helikoptere er samlet, fordi der kun er få forskelle mellem disse luftfartøjsklasser. Den resulterende tekst er så vidt muligt blevet tilpasset del-CAT. Nogle CAT-krav er imidlertid ikke blevet medtaget, og balancen mellem gennemførelsesbestemmelserne og AMC/GM er blevet forbedret, så der opnås den tilstrækkelige fleksibilitet, og der tages højde for forskellige driftsforhold.
90. Kravene til vejning af luftfartøjer er blevet bevaret. Agenturet kan i en fremtidig regelfastsættelsesopgave overveje, hvorvidt der er en overlapning med luftdygtighedskravene, og oprette en særlig regelfastsættelsesopgave for harmonisering.
91. Muligheden for periodisk at veje luftfartøjer igen er blevet fjernet, eftersom betingelserne for dette allerede er beskrevet grundigt i det nye litra a).
92. I overensstemmelse med bemærkninger er værdierne for standardmasser blevet opgraderet på regelniveau for at skabe større sikkerhed. De fremtidige regelfastsættelsesopgaver RMT.30312 og 313 vil også omhandle standardmasseværdier.
93. Der er tilføjet en tabel om vejeudstyrets nøjagtighed på AMC-niveau.

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

#### ***NCC.POL.111 Masse- og balancedata og -dokumentation – lempede bestemmelser***

94. De primære elementer i masse- og balancesystemet og masse- og balancedokumentationen er blevet bevaret i gennemførelsesbestemmelserne.
95. Teksten er blevet omarbejdet for at præcisere hensigten og ved at indføre en separat regel med specifikke lempede bestemmelser for helikoptere.
96. De forskellige computersystemer til masse og balance, der kan anvendes, vil blive beskrevet nærmere i en GM.

**NCC.POL.120 Startmassebegrænsninger – flyvemaskiner**

97. Denne regel er blevet tilføjet for at præcisere sikkerhedsmålet med hensyn til massebegrænsning samt for at tilpasse til bilag 6, del II, 3.5.2.6.

**NCC.POL.125 Start – flyvemaskiner**

98. Den ændrede tekst tager højde for, at det ikke er alle flyvemaskiner, der har V1 angivet i flyvehåndbogen (AFM), og skelner bedre mellem flermotorede flyvemaskiner, hvor en nettostartflyvevej er foreskrevet i AFM, og flermotorede flyvemaskiner uden en foreskrevet nettostartflyvevej.

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

99. Den ændrede tekst angiver, at der i forbindelse med udregning af præstationer skal tages højde for flyvning til en "egnet flyveplads", og den omfatter muligheden for at flyve til et driftssted, hvilket er tilladt efter NCC.OP.100.

**NCC.POL.135 Landing – flyvemaskiner**

100. Den ændrede tekst indeholder muligheden for at lande på et driftssted, hvilket er tilladt efter NCC.OP.100.

**VIII:NCC.IDE: Subpart D – Instrumenter, data og udstyr****Generelt**

101. Denne subpart indeholder instrument-, data- og udstyrskrav for ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer. Den indeholder to afsnit:

- afsnit 1 – Flyvemaskiner
- afsnit 2 – Helikoptere

102. Teksten er generelt udformet, så præstationsbaserede krav er bevaret, hvor det har været praktisk muligt, dvs. på regelniveau, og med angivelse af system-/udstyrsspecifikationer og måder for overensstemmelse på AMC-niveau.

103. Udstyrskrav er adskilt fra rent operationelle krav, f.eks. brugen af udstyr, der er omhandlet i NCC.OP.

104. Bestemmelserne er nummereret fortløbende i hvert afsnit, så det samme nummer og den samme titel gives til det samme emne for flyvemaskiner og helikoptere. Når en bestemmelse alene vedrører flyvemaskiner, er dette nummer sprunget over for helikoptere og omvendt.

105. Der er indført et nyt krav (NCC.IDE.A/H.105 Minimumsudstyr til flyvning) for at tage højde for operationer med udstyr, der er ude af drift eller mangler.

106. Første del af det oprindelige krav vedrørende udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten er slettet, da det allerede er omhandlet i væsentligt krav 2.a.5.
107. Kravene om godkendelse er blevet præciseret i overensstemmelse med kravene i del-21. Der er tilføjet yderligere krav for at sikre, at instrumenter og udstyr, der ikke kræves i henhold til del-NCC, og som ikke skal godkendes i henhold til del-21, ikke bruges til sikkerhedsfunktioner og ikke påvirker luftdygtigheden. Endvidere er anvendelsesområdet for luftdygtighedskravene for udstyrsgodkendelse på luftfartøjer, der er registreret i tredjelande, blevet præciseret, og der er tilføjet en GM. Bestemmelserne om godkendt og ikke-godkendt udstyr er blevet præciseret nærmere i overensstemmelse med nogle bemærkninger.

#### ***NCO.IDE.A/H.105 Minimumsudstyr til flyvning***

108. Dette afsnit indeholder muligheden for at operere et luftfartøj uden for MEL'ens begrænsninger, men inden for MMEL'en, efter en specifik godkendelse fra den kompetente myndighed. Dette svarer til den tilsvarende bestemmelse i del-CAT.

#### ***NCC.IDE.A.110 Reservesikringer***

109. Der er indført et særligt krav om reservesikringer for flyvemaskiner fra den tidligere NPA-bestemmelse i OPS.CAT.407. Dette er i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II, 2.4.2.2. Som i CAT.IDE er der ikke foreslået noget tilsvarende krav for helikoptere.

#### ***NCC.IDE.A/H.120 og 125 VFR-/IFR-flyvninger – flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr***

110. De foreslåede regler er udarbejdet ud fra den grundlæggende antagelse, at flyvereglerne vedrørende de visuelle flyveregler (VFR) vil omfatte visuelle vejforhold (VMC), og at flyvning under instrumentvejforhold (IMC) skal udføres i henhold til IFR.
111. AMC vil beskrive yderligere måder for overensstemmelse for lokale flyvninger og specifikke instrumenter.

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

112. Efter råd fra eksperter er der taget højde for flyvebesætningens arbejdsbyrde for IFR-operationer med én pilot ved at tilføje et krav, som er strengere end ICAO-bilag 6, om en autopilot med mindst højdehold og fast kursindstilling.

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

113. Den foreslåede tekst er i overensstemmelse med de foreslåede konklusioner i NPA-OPS 39B. Specifikationerne om TAWS-funktioner er blevet indarbejdet i klasse A- og B-definitionerne og er derfor blevet fjernet. Der er tilføjet en GM for at indføre en henvisning til TAWS-standarden.

***NCC.IDE.A/H.140 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System – ACAS)***

114. Kravet vedrørende ACAS-udstyr er blevet forenklet og tilpasset forordning (EF) nr. 1332/2011.

***NCC.IDE.A/H.160 Cockpit voice-rekorder******NCC.IDE.A/H.165 Flyvedatarekorder***

115. Selv om ICAO-bilag 6, del II, allerede i nogen tid har indeholdt et krav om dette udstyr, er gennemførelsesdatoerne for NCC blevet foreslået for at give industrien tilstrækkelig tid til at opfylde kravet. Det er derfor foreslået at kræve rekordering for luftfartøjer med et luftdygtighedsbevis (CofA) udstedt den 1. januar 2016 eller senere.

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

116. Der er indført et særligt krav vedrørende sæder, bælter og fastspændingssystemer. Der gives også en definition af "sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso", for at sikre fleksibilitet for eksisterende konstruktionsløsninger. Gennemgangen af bemærkninger viste tydeligt, at termen "sele" ikke blev brugt konsekvent. Der er tilsyneladende enighed om, at en sikkerhedsselle omfatter et sikkerhedsbælte og to skulderstropper, men der er en række flyvemaskiner, som ikke opfylder de gældende krav. Flere bemærkninger til NPA ønskede at få godkendt brugen af sikkerhedsbælter med en diagonal skulderstrop i observatørsæde i cockpittet på flyvemaskiner, hvis en firepunktsselle ikke kan monteres. I lyset af den seneste udvikling inden for konstruktion af luftfartøjskabiner kan forskellige konstruktionsløsninger for sikkerhedsanordninger, der fastholder den siddende persons torso, tilvejebringe det samme forbedrede sikkerhedsniveau for disse observatørsæder.

117. Bemærkninger til CRD krævede i nogle få tilfælde startdatoer for anvendelsen af kravene om sikkerhedsbælter, der fastholder den siddende persons torso, på flyvebesætningens sæder. Dette blev ikke imødekommet, da hensigten med reglen efter sikkerhedsanbefalinger er også at styrke sikkerheden for den eksisterende flåde.



**NCC.IDE.A.195 Supplerende ilt – trykregulerede flyvemaskiner**

118. I dette afsnit fastsættes nu den procentdel af passagererne, der skal have tilført ilt, da ICAO's standard og anbefalede praksis med generelt at tilføre ilt til en andel af passagererne ikke kunne håndhæves.

**NCC.IDE.A/H.200 Supplerende ilt – ikke-trykregulerede flyvemaskiner**

119. Disse krav er blevet omarbejdet i overensstemmelse med ICAO's standarder og anbefalede praksis. Bestemmelserne om trykregulerede helikoptere er blevet fjernet (som i CAT.IDE). Lempede bestemmelser om kortvarige flyvninger mellem 13 000 ft og 16 000 ft skal håndteres via artikel 14 i grundforordningen. For at blive godkendt skal de derfor være baseret på specifikke afbødende foranstaltninger (f.eks. operatørens erfaring og pilotens fysiologiske tilpasning til visse højder). Endvidere kan de normalt kun opnås i visse regioner (dvs. bjergområder).

**NCC.IDE.A/H.205 Manuelle ildslukkere**

120. Der er udarbejdet en særlig bestemmelse om manuelle ildslukkere. Bestemmelserne om brug af slukningsmidlet halon er slettet for at overholde forordning (EF) nr. 1005/2009<sup>6</sup>, der forbyder brugen heraf. Bestemmelsen indeholder et generelt sikkerhedsmål om effektiviteten af slukningsmidlet. Derved tillades den fortsatte brug af haloner i overgangsperioden.

**Udstyrskrav for helikoptere, der opereres over vand og offshore**

121. Følgende krav er blevet ændret og omarbejdet for at sikre overensstemmelse med de tilsvarende CAT.IDE-regler, idet der skal tages de samme sikkerhedshensyn for denne type operationer for CAT og NCC:

- NCC.IDE.H.225 Redningsveste
- NCC.IDE.H.226 Overlevelsesdragter til besætningen
- NCC.IDE.H.227 Redningsflåder, overlevelsesnødkalibreringssendere og overlevelsesudstyr til længere flyvninger over vand
- NCC.IDE.H.230 Overlevelsesudstyr
- NCC.IDE.H.231 Yderligere krav til helikoptere, der gennemfører offshoreoperationer i et fjendtligt havområde
- NCC.IDE.H.232 Helikoptere certificeret til operation på vand – diverse udstyr
- NCC.IDE.H.235 Alle helikoptere, der flyver over vand – landing på vand.

122. Følgende skal især bemærkes:

- De fleste af disse krav er i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II.

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 af 16. september 2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget (EUT L 286 af 31.10.2009, s. 1).

- De krav, der er strengere end ICAO, er NCC.IDE.H.226 og NCC.IDE.H.231, hvor der i overensstemmelse med CAT.IDE er taget højde for resultaterne af eksisterende undersøgelser og tidligere JAA NPA'er om overlevelsestid i koldt vand.

123. Nogle aktører mente, at ovenstående krav var ude af proportioner for ikke-erhvervsmæssige operationer. Der er taget højde for dette i forbindelse med kravene vedrørende lange flyvninger over vand og nødlanding på vand for helikoptere. Den højere sikkerhedsstandard med hensyn til udstyr blev imidlertid opretholdt for kravene vedrørende offshoreoperationer.

124. Endvidere er det for at imødekomme nogle bemærkninger blevet præciseret, at redningsveste ikke nødvendigvis skal anbringes på steder, hvor de er lettilgængelige, men også kan bæres af de personer, de skal bruges af.

#### ***NCC.IDE.A/H.240 Hovedtelefon***

125. Der er indført et særligt krav om hovedtelefoner ud over ICAO-kravene i overensstemmelse med operationelt krav NCC.OP.165 om anvendelse af hovedtelefoner.

#### ***NCC.IDE.A/H.250 Navigationsudstyr***

126. Følgende supplerende krav er blevet indført i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II, 3.7.1:

- mulighed for at udføre tovejskommunikation med henblik på flyvekontrol
- mulighed for at modtage meteorologiske oplysninger på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen.

#### ***NCC.IDE.A.260 Styring af elektroniske navigationsdata***

127. Litra a) i denne regel indeholder det generelle formål med reglen, og den tilhørende AMC fastlægger, at hvis elektroniske data anvendes til støtte for en applikation som det primære navigationsmiddel, kræves der en godkendelse ("Letter of Acceptance" (LoA)). Der kræves godkendelse for alle andre applikationer, der skal bruges til støtte for SPA-operationer. Dette er præciseret i litra b).

**Bilag VI – Del-NCO (A.H.S.B)****I. Anvendelsesområde**

128. Del-NCO skal læses sammen med:

- rammeforordningen om flyveoperationer, navnlig vedrørende gyldighedsdatoer og overgangsperioder
- bilag I – definitioner af termer i bilag II-VIII
- bilag II – del-ARO, som bl.a. indeholder myndighedskravene til NCO-operatører vedrørende tilsynsforpligtelser og listen over specifikke godkendelser
- bilag V – del-SPA, som indeholder kravene til operationer, der kræver specifik godkendelse.

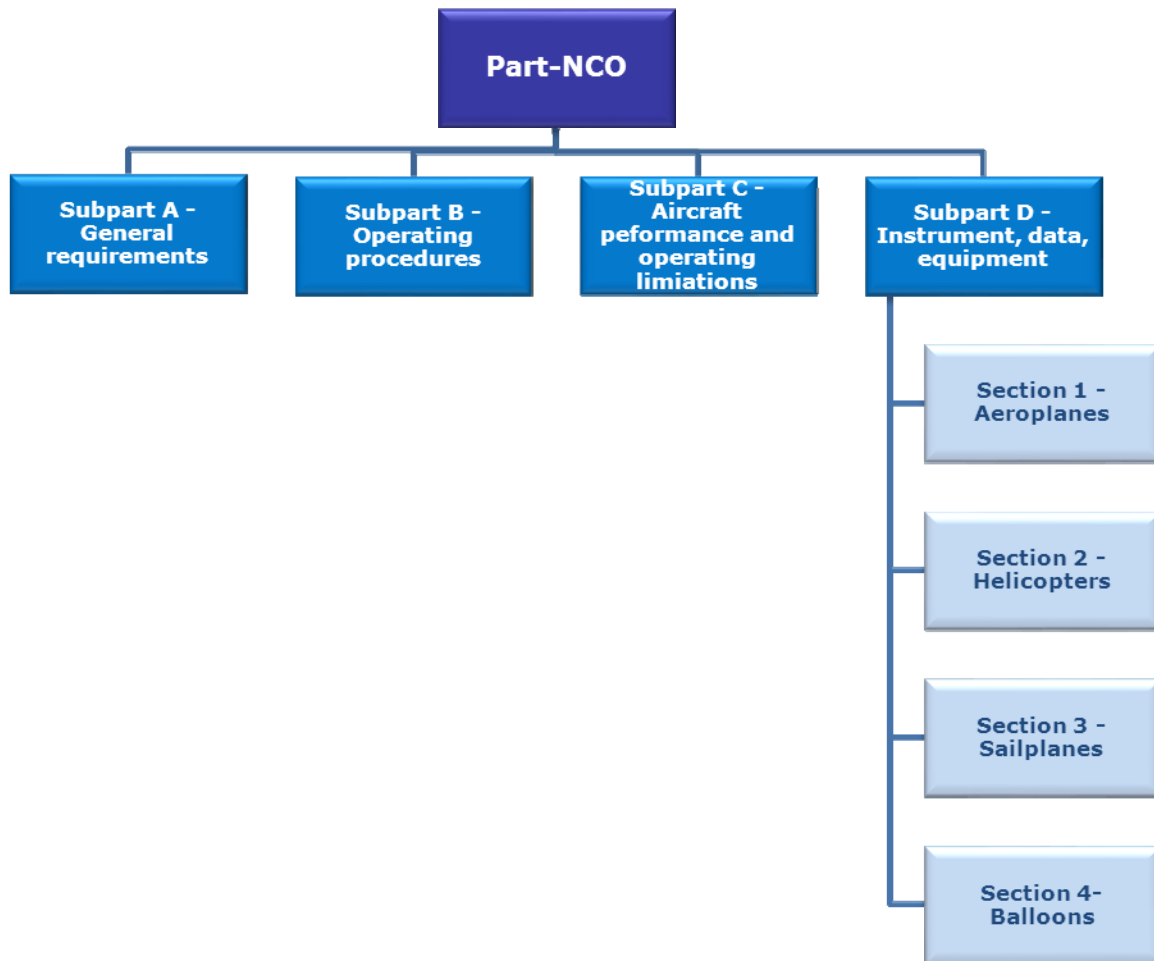
129. Del-NCO indeholder de tekniske krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne flyvemaskiner, helikoptere, svæveflyvere og balloner. Den består af fire subparter, hvor den om instrumenter, data og udstyr igen er opdelt i afsnit, som er specifikke for de enkelte luftfartøjskategorier.

130. Strukturen i subparterne svarer til strukturen i de væsentlige krav i bilag IV til grundforordningen og ICAO-bilag 6.

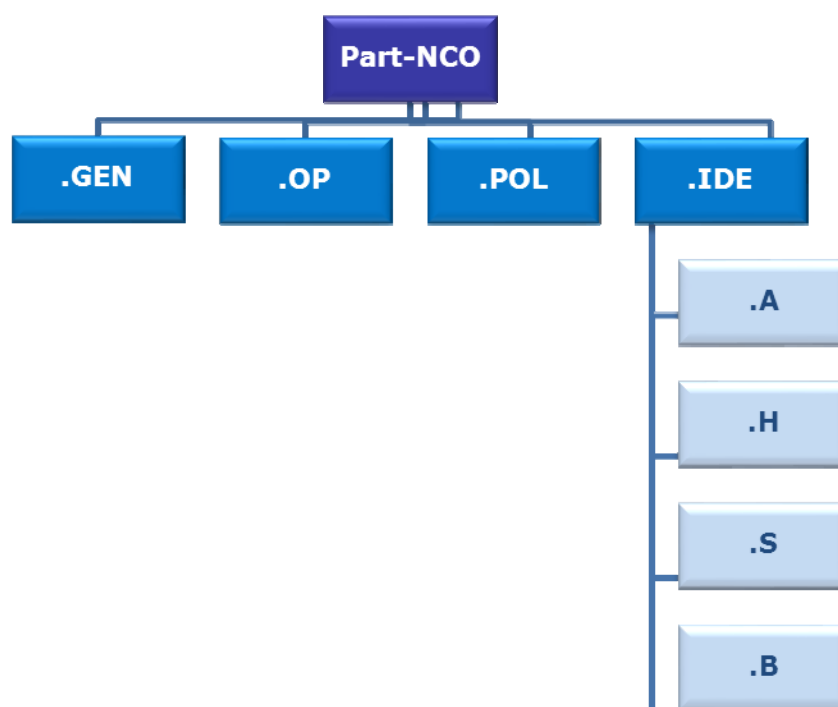
131. Regelstrukturen – og navnlig afsnittene – er udformet, så krav vedrørende yderligere luftfartøjskategorier eller specifikke operationer senere kan tilføjes, uden at den eksisterende regeltekst eller struktur skal ændres. Det skal bemærkes, at krav til luftskibe, forankrede balloner og ubemandede antennesystemer vil blive udviklet i fremtidige regelfastsættelsesopgaver.

132. Figur 7 og figur 8 viser strukturen i del-NCO.

Figur 7: Strukturen i del-NCO – Overskrifter



Figur 8: Strukturen i del-NCO – Regel-id'er



## II. Oversigt over bemærkninger

133. Der blev modtaget 450 bemærkninger fra 50 aktører om del-NCO.

134. Generelt ønskede aktørerne meget lempeligere krav for NCO i forhold til del-NCC og foreslog yderligere lempelser for lette og meget lette luftfartøjer, navnlig med hensyn til udstyr.

135. RG04 fremsendte fælles bemærkninger for at fremhæve nogle kontroversielle emner, hvor der ikke blevet opnået enighed på møderne, samt for at fremhæve yderligere forskelle mellem den tekst, der blev drøftet på mødet, og den endelige version af CRD, som stammer fra den kontrol af konsekvensen, som agenturet foretog for de forskellige dele af OPS. Selv om agenturet anerkender begrundelsen for anmodningerne, skal det bemærkes, at der bør opretholdes en balance mellem sikkerhed, proportionalitet for almenflyvning og overholdelse af ICAO's standarder og anbefalede praksis. De specifikke emner er beskrevet nedenfor.

136. Der var flere bemærkninger om genindførelse af visse lempelser, der oprindeligt var givet i NPA 2009-2b, f.eks. for kunstflyvninger. De fleste af disse lempelser er slettet i del-NCO, da de vil indgå i del-SPO.

137. Én medlemsstat understregede, at termen "MOPSC" (maksimal kabinekonfiguration for operation) er brugt flere steder i del-NCO, men at dette ikke er hensigtsmæssigt, fordi NCO-operationer ikke skal udføres i overensstemmelse med en driftshåndbog, hvor MOPSC ville være fastsat. Termen er blevet erstattet af "certificeret maksimal kabinekonfiguration".

### III. Oversigt over forskelle

#### **Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6**

138. Følgende tabel er en oversigt over de standarder i ICAO-bilag 6, del II, afsnit 2, og del III, afsnit 3, som vurderes enten ikke at være gennemført eller at være gennemført på en måde, som ikke er i overensstemmelse med de tilsvarende standarder i ICAO-bilag 6.

**Tabel 7: Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6**

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Bilag 6, del III, afsnit III 4.3.2.1 b)	NCO.IDE.H.175(c)(2)	Hvorvidt der skal medbringes redningsflåder, bestemmes af luftfartøjschefen på grundlag af en risikovurdering af den planlagte flyvning.

### V. NCO.GEN: Subpart A – Generelle krav

139. Denne subpart indeholder generelle krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer (NCO).

#### **Generelt**

140. Der er rejst bekymring om den relevante kompetente myndighed for luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland. Forordning (EF) nr. 216/2008 finder anvendelse på luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland og opereres i EU. Fastlæggelse af den kompetente myndighed er baseret på luftfartøjets registreringsstat. For luftfartøjer registreret i et tredjeland er kriteriet, i hvilken stat operatøren er etableret eller har bopæl. Operatøren kan enten være en enhed (flyveklub) eller en fysisk person, således at der ved fastlæggelsen af den kompetente myndighed skal tages højde for begge situationer, hvor enheden er etableret, eller piloten har bopæl. NCO.GEN.100 er blevet udarbejdet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

141. Agenturet modtog flere bemærkninger om, at der skulle indføres flere lempelser i NCO.GEN.135 om dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord, som følge af den begrænsede plads i cockpittet i nogle NCO-luftfartøjer. Det skal bemærkes, at NCO.GEN.135 allerede indeholder en mulighed for, at flyvninger, der starter og ankommer samme sted, kan opbevare det meste af den krævede dokumentation på flyvepladsen eller driftsstedet.

142. Nogle bemærkninger anmodede om en præcisering af NCO.GEN.125 om bærbart elektronisk udstyr (PED). Der vil blive udarbejdet en ny AMC/GM for at give yderligere vejledning om PED.

143. Flere aktører kommenterede kravet om, at MEL skal godkendes, selv om MEL ikke er obligatorisk i henhold til NCO.GEN.155. Agenturet mener, at hvis en MEL kræves, skal den fortsat være underlagt den kompetente myndigheds eller, hvis luftfartøjet er registreret i et tredjeland, registreringsstatens kontrol. MEL giver mulighed for undtagelser fra reglerne, der kræver passende tilsyn.
144. Som følge af bemærkningerne om NCO.GEN.135(a)(1) vil der blive udarbejdet en AMC for at give mulighed for at opfylde kravet om, at AFM skal forefindes om bord, for ballonoperationer.
145. Eftersom et luftdygtighedsbevis (CofA) kun betragtes som gyldigt med et medfølgende luftdygtighedseftersynsbevis (ARC), og i betragtning af at det allerede er anført på CofA, at et aktuelt ARC skal være vedhæftet CofA, er ARC ikke medtaget på det dokument, der skal bæres i henhold til NCO.GEN.135, for at undgå overlappning.
146. Der blev modtaget mange bemærkninger, der bad om flere undtagelser i NCO.GEN.140 for at kunne medtage genstande om bord, som normalt betragtes som farligt gods. Agenturet har nogle bekymringer vedrørende disse supplerende undtagelser og mener ikke, at de undtagelser, der allerede findes i ICAO's tekniske instruktioner, bør udvides.

#### ***NCO.GEN. 101 Måder for overensstemmelse***

147. Eftersom del-ORO ikke finder anvendelse på NCO-operatører, er der tilføjet ny regeltekst om, at operatørerne kan anvende alternative måder for overensstemmelse i forhold til dem, som agenturet har vedtaget. Disse alternative måder for overensstemmelse kræver ikke forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed.

#### ***NCO.GEN. 102 Motorsvæveflyvere til rejsebrug og motorsvæveflyvere***

148. Formålet med dette krav er at præcisere de gældende regler om motorsvæveflyvere til rejsebrug, idet de nogle gange opereres som svæveflyvere og nogle gange som flyvemaskiner.

#### ***NCO.GEN. 105 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser***

#### ***NCO.GEN. 106 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser – balloner***

149. I overensstemmelse med de nye principper for regeludarbejdelse indeholder gennemførelsesbestemmelserne en henvisning til de væsentlige krav i bilag IV i grundforordningen, hvor disse krav er beskrevet nærmere i gennemførelsesbestemmelserne.
150. Der er udarbejdet et separat krav om luftfartøjschefens yderligere ansvar på en ballon.
151. Der er tilføjet et nyt krav, som indfører konceptet flyvningens kritiske fase, for at sikre, at det kun er sikkerhedsrelaterede aktiviteter, der udføres under disse faser.

***NCO.GEN. 115 Taxiing af flyvemaskiner***

152. Udpegelse af de personer, der har ret til at taxie en flyvemaskine, er nu operatørens ansvar.
153. Som følge af de modtagne bemærkninger, navnlig vedrørende kravet om, at man skal være uddannet i brug af radiotelefonen, er reglerne lempet for flyvepladser, hvor radiokommunikation ikke er krævet. Denne ændring stemmer også overens med kravet i ICAO-bilag 6, del II.
154. På foranledning af nogle bemærkninger vil der blive tilføjet en GM med vejledning om de kvalifikationer og den viden, der kræves for at være i stand til at opfylde de operationelle normer for sikker manøvrering af flyvemaskinen på flyvepladsen.

***NCO.GEN. 120 Rotortilkobling***

155. Teksten beskriver betingelserne for rotortilkobling af flyve- og vedligeholdelsesårsager og er tilpasset del-CAT, CAT.GEN.MPA.130.

***NCO.GEN. 125 Bærbart elektronisk udstyr***

156. Teksten kræver, at der ikke anvendes PED, som kan have negativ indvirkning på luftfartøjet, og er tilpasset del-CAT, CAT.GEN.MPA.135.

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

157. Som følge af de modtagne bemærkninger er kravet om, at der til enhver tid skal forefindes en liste over nødudstyr, blevet lempet. Luftfartøjer, der starter og lander på samme flyveplads/driftssted, behøver ikke at opfylde dette krav.

***NCO.GEN. 140 Transport af farligt gods***

158. Dette krav omhandler omstændighederne for transport af farligt gods uden godkendelse i overensstemmelse med SPA.DG. De vedrører f.eks. genstande, der medbringes i passagerers bagage, som normalt betragtes som farligt gods.
159. Rapporteringskravet for ikke-angivet eller forkert angivet farligt gods er blevet fjernet, fordi det ikke betragtes som relevant for ikke-erhvervsmæssige operationer.
160. Agenturet tager udgangspunkt i en dynamisk reference til ICAO's tekniske instruktioner, der findes i NPA'en. Denne reference er anført i gennemførelsesbestemmelserne. Uddrag af de tekniske instruktioner er generelt ikke anført i disse bestemmelser. Kun krav, der angiver særligt ansvar for operatøren, gentages fra de tekniske instruktioner.
161. Begrebet "tekniske instruktioner" er defineret i bilag I (som offentliggjort i udtalelse nr. 04/2011).



**NCO.GEN. 145 Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem**

162. Agenturet finder det nødvendigt at indføre en forpligtelse for operatører, der udfører NCO-operationer, til at gennemføre de sikkerhedsforanstaltninger, som den kompetente myndighed har foreskrevet, samt obligatoriske sikkerhedsoplysninger udstedt af agenturet, som f.eks. luftdygtighedsdirektiverne.

**NCO.GEN. 155 Minimumsudstysrliste**

163. I princippet kræves der ikke en MEL til NCO-operationer. Det kan imidlertid frivilligt vælges at have en. I det tilfælde skal MEL godkendes af den kompetente myndighed. MEL for et luftfartøj, der er registreret i et tredjeland, skal godkendes af registreringsstaten.

**VI. NCO.OP: Subpart B – Operationelle procedurer**

164. Denne subpart indeholder krav til operationelle procedurer i forbindelse med ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer (NCO).

**Generelt**

165. Kravene om LVTO er tilpasset forslaget til del-CAT og del-SPA, som kræver en del-SPA-godkendelse for en start under 400 m.

166. Der blev modtaget mange bemærkninger med krav om ændring af metoden til beregning af operationelle minima samt bedre tilpasning til NCO-operationer. Det skal bemærkes, at denne metode, som er tilpasset metoden i CAT og NCC, er blevet indsat i vejledende materiale (GM3-NCO.OP.110) og derfor kun er orienterende. Luftfartøjschefen kan anvende andre metoder.

167. Nogle aktører krævede, at agenturet i NCO.OP.125/126 skulle fjerne kravet om ekstra brændstof til tilfælde af tryktab eller motorfejl i én motor under flyvningen. Med udgangspunkt i væsentligt krav 2.(a)(7), hvor det kræves, at operatører skal medtage reservebrændstof for at tage højde for nødsituationer, mener agenturet, at disse betingelser er en del af disse nødsituationer og vigtige for flyvningens sikkerhed. Derfor er dette NCO-krav blevet bevaret i overensstemmelse med NCC-kravet.

168. Flere aktører anmodede om en ændring af NCO.OP.165 for at tillade, at en VFR-flyvning kan starte, selv om vejrforholdene på vejen til destinationen ikke er forenelige med VFR-reglerne, forudsat at en alternativ rute til én eller flere alternative flyvepladser opfylder de krævede VFR-betingelser. Hvis dette blev imødekommet, ville kravet ikke opfylde ICAO's sikkerhedsstandarder. Agenturet agter ikke at gå under ICAO's krav og ville ikke kunne finde overbevisende sikkerhedsargumenter for sådanne flyvninger.

169. Mange aktører har udtrykt bekymring over NCC.OP.155 og NCC.OP.156 vedrørende valget af ankomstalternative flyvepladser for flyvemaskiner og helikoptere. Det er ikke, som angivet i bemærkningerne, hensigten med reglen at kræve, at ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser skal være flyvepladser, hvor

vejrforholdene tillader landing, samtidig. Som nævnt i reglerne, skal en alternativ flyveplads vælges i overensstemmelse med de gældende vejrkrav, hvis vejret på ankomstflyvepladsen ligger under minimum.

170. Agenturet modtog en række bemærkninger med krav om ændring af litra a), nr. 11, i NCO.OP.135 om de meteorologiske oplysninger, der skal bruges af luftfartøjschefen, ved at fjerne ordet "luftfarts-". Kravet i ICAO-bilag 6, del II, er baseret på aktuelle og passende kort, som faktisk henviser til definitionen af luftfartskort i ICAO-bilag 4. Ikke desto mindre forhindrer dette krav ikke operatørerne i at bruge andre tilgængelige kort ud over de aktuelle luftfartskort, som er de eneste kort, der indeholder alle de nødvendige luftfartsoplysninger.
171. Efter bemærkninger om anvendelsen af DA(H) under flyvning af ikke-præcisionsindflyvninger med Continuous Descent Final Approach-teknikken, som kan betyde, at der flyves under MDA(H) i tilfælde af en afbrudt indflyvning, vil der blive tilføjet en AMC til NCC.OP.111 for at præcisere operatørens forpligtelse til at udarbejde procedurer til at forhindre flyvninger under MDA/MDH i forbindelse med circling/afbrudt indflyvning.

#### ***NCO.OP.105 Specifikation af isolerede flyvepladser – flyvemaskiner***

172. Reglen er blevet forenklet og henviser kun til flyvetiden til den nærmeste egnede alternative flyveplads.
173. Det bør bemærkes, at termen ikke er defineret for helikopteroperationer, og det er givet, at operatøren skal angive udvælgelseskriterierne i driftsmanualen. Agenturet mener, at det som følge af helikopteres karakteristika ikke er nødvendigt at tilføje en specifik definition af en isoleret flyveplads.

#### ***NCO.OP.110 Flyvepladsens operationelle minima – flyvemaskiner og helikoptere***

174. Dette krav har til formål at afspejle NCO-operationer samt sikre overholdelse af proportionalitetsprincippet.
175. Operatøren er ikke forpligtet til at fastsætte flyvepladsens minima, men kan bruge almindeligt tilgængelige operationelle minima. Dette er tilpasset ICAO-bilag 6, del II, afsnit 2.

#### ***NCO.OP.111 Flyvepladsens operationelle minima – NPA-, APV-, CAT I-operationer***

#### ***NCO.OP.112 Flyvepladsens operationelle minima – cirklingsoperationer med flyvemaskiner***

#### ***NCO.OP.113 Flyvepladsens operationelle minima – cirklingsoperationer med helikoptere***

176. Disse krav er tilpasset NCC-reglen.

***NCO.OP.120 Procedurer for støjbegrænsning – flyvemaskiner, helikoptere og motorsvæveflyvere***

177. Teksten er opdelt i luftfartøjsspecifikke regler. Regler om procedurer for støjbegrænsning for flyvemaskiner/helikoptere/motorsvæveflyvere og balloner er rettet mod luftfartøjschefen og omfatter en målsætning om, at sikkerhedshensyn skal prioriteres højere end støjbekæmpelse. Den er baseret på anbefalingerne i ICAO-bilag 6, del II og III.

***NCO.OP.125 Brændstof- og olieforsyning – flyvemaskiner******NCO.OP.126 Brændstof- og olieforsyning – helikoptere***

178. Teksten er opdelt i luftfartøjsspecifikke regler og er tilpasset ICAO-bilag 6, del II og III.

179. For at imødekomme nogle af de modtagne bemærkninger er kravene vedrørende flyvepladser, der starter og lander på samme flyveplads og forbliver inden for synsvidde af flyvepladsen, blevet lempet. I dette tilfælde er brændstofkravet blevet reduceret til 10 min. ud over det brændstof, der er nødvendigt for at vende tilbage til flyvepladsen.

***NCO.OP.130 Instruktion af passagerer***

180. Teksten er tilpasset NCO-operationer og fastlægger, at passagererne skal instrueres før eller under flyvningen.

***NCO.OP.135 Forberedelse af flyvning***

181. Som resultat af de modtagne bemærkninger vil der blive tilføjet en GM, som skal indeholde vejledning om den mulige anvendelse af en operationel flyveplan (OFP) for at opfylde kravet vedrørende forberedelse af flyvning. ICAO kræver heller ikke en OFP til ikke-erhvervsmæssige operationer.

***NCO.OP.140 Ankomstalternative flyvepladser – flyvemaskiner******NCO.OP.141 Ankomstalternative flyvepladser – helikoptere***

182. Teksten om ankomstalternative flyvepladser er opdelt i luftfartøjsspecifikke krav.

183. For at præcisere teksten og sikre konsekvens er NCO.OP.141(a) blevet ændret for at medtage et krav om en instrumentindflyvningsprocedure på ankomstflyvepladsen, eftersom reglen henviste til minimum for instrumentproceduren.

184. I forbindelse med en isoleret flyveplads for helikopteroperationer er der indført en gyldighedsperiode for de vejrforhold, der skal være på destinationen. Det er tilpasset kravet i litra a), to timer før til to timer efter det forventede ankomsttidspunkt.

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

185. Efter en række bemærkninger er muligheden for at påfylde brændstof, mens passagerne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde, blevet genindført med samme begrænsninger som NCC.

***NCO.OP.170 Is og andre former for kontaminering – jordprocedurer***  
***NCO.OP.175 Is og andre former for kontaminering – flyveprocedurer***

186. Isprocedurerne er omhandlet i to krav: et krav om jordprocedurer og et krav om flyveprocedurer. Det er foreneligt med de væsentlige krav (2.a.5 i bilag IV) og giver luftfartøjschefen ansvaret.

***NCO.OP.185 Simulerede unormale situationer under flyvning***

187. Der blev modtaget mange bemærkninger, som anmodede om fjernelse af det specifikke krav om ikke at simulere IMC-flyvning med kunstige midler med passagerer om bord. Agenturet finder stadig, at det vil bringe sikkerheden i fare at simulere sådanne situationer med passagerer om bord, hvorfor dette krav er blevet bevaret.

188. Eftersom NCO finder anvendelse på godkendte træningsorganisationer, der udfører træningsflyvninger med ikke-komplekse luftfartøjer, og som følge af de modtagne bemærkninger, er denne regel imidlertid blevet lempet for at give mulighed for at simulere unormale situationer og IMC-flyvning med kunstige midler under træningsflyvninger med flyveelever om bord.

***NCO.OP.190 Brændstofstyring under flyvning***

189. Efter en række bemærkninger og af hensyn til konsekvensen er termen endelig brændstofreserve, som ikke er defineret i NCO-teksten, blevet fjernet, og en henvisning til brændstofkravet for flyvemaskiner og helikoptere er blevet tilføjet for at præcisere kravet. Hensigten med reglen er at sikre, at den resterende brændstofmængde efter landing ikke er mindre end den brændstofmængde, der kræves i NCO.OP.125 og NCO.OP.126.

***NCO.OP.200 Sporing af jordens nærhed***

190. Med udgangspunkt i ICAO-bilag 6, del II, er det kun nogle NCO-flyvemaskiner, der skal være udstyret med et TAWS. Derfor omhandler dette krav det operationelle krav om brugen af TAWS. Teksten er tilpasset del-NCC.

***NCO.OP.205 Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System – ACAS)***

191. Dette krav er tilføjet for at sikre, at et ACAS, når det er installeret, anvendes i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1332/2011.

**VII. NCO.POL: Subpart C – Præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for luftfartøjer*****Generelt***

192. Denne subpart indeholder regler om luftfartøjers præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer.

***NCO.POL.100 Operationelle begrænsninger***

193. NPA-teksten er gengivet i den nye regeltekst med tilføjelse af et afsnit om visning af skilte, fortegnelser og instrumentangivelser, som indeholder de operationelle begrænsninger.

***NCO.POL.105 Vejning – flyvemaskiner og helikoptere***

194. Det blev i mange bemærkninger understreget, at kravet ikke bør være at finde i OPS-reglerne, men i reglerne i del-M. Kravet om vejning af luftfartøjer er blevet bevaret i denne forordning for at undgå smuthuller i lovgivningen, da det i øjeblikket ikke findes i del-M. Det kan overvejes at gøre dette til genstand for fremtidige regelfastsættelsesopgaver.

195. Muligheden for periodisk at veje luftfartøjer igen er blevet fjernet, eftersom betingelserne for dette allerede er beskrevet grundigt i det nye litra a).

**VIII: NCO.IDE: Subpart D – Instrumenter, data og udstyr**

196. Denne subpart indeholder instrument-, data- og udstyrskrav for ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer. Den består af fire afsnit:

- afsnit 1 – Flyvemaskiner
- afsnit 2 – Helikoptere
- afsnit 3 – Svævefly
- afsnit 4 – Balloner.

197. Teksten er generelt udformet, så præstationsbaserede krav er bevaret, hvor det har været praktisk muligt, dvs. på regelniveau, og med angivelse af system-/udstyrsspecifikationer og måder for overensstemmelse på AMC-niveau.

198. Udstyrskrav er adskilt fra rent operationelle krav, f.eks. brugen af udstyr, der er omhandlet i NCO.OP.
199. Bestemmelserne er nummereret fortløbende i hvert afsnit, så det samme nummer og den samme titel gives til det samme emne for flyvemaskiner og helikoptere. Når en bestemmelse alene vedrører flyvemaskiner, er dette nummer sprunget over for helikoptere og omvendt.
200. Der er indført et nyt krav (NCO.IDE.A/H.105 Minimumsudstyr til flyvning) for at tage højde for operationer med udstyr, der er ude af drift eller mangler.
201. Eftersom der ikke fandtes en ICAO-reference for svæveflyvere og balloner, er udstyrs- og instrumentkravene for disse to luftfartøjskategorier blevet udarbejdet med hjælp fra eksperter og med udgangspunkt i eksisterende nationale standarder og regler.

### ***NCO.IDE.A/H/S/B.100 Instrumenter og udstyr – generelt***

202. Kravene om godkendelse er blevet præciseret i overensstemmelse med kravene i del-21. Der er tilføjet yderligere krav for at sikre, at instrumenter og udstyr, der ikke kræves i henhold til del-NCO, og som ikke skal godkendes i henhold til del-21, ikke bruges til sikkerhedsfunktioner og ikke påvirker luftdygtigheden. Endvidere er anvendelsesområdet for luftdygtighedskravene for udstyrsgodkendelse på luftfartøjer, der er registreret i tredjelande, blevet præciseret. Der er blevet udarbejdet en GM med dette formål. Bestemmelserne om godkendt og ikke-godkendt udstyr er blevet præciseret nærmere i overensstemmelse med nogle bemærkninger.

### ***NCO.IDE.A.110 Reservesikringer***

203. Der er indført et særligt krav om reservesikringer for flyvemaskiner fra den tidligere NPA-bestemmelse i OPS.CAT.407. Dette er i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II, 2.4.2.2. Som i CAT.IDE og NCC.IDE er der ikke foreslået noget tilsvarende krav for helikoptere.

### ***NCO.IDE.A/H.120 og 125 VFR-/IFR-flyvninger – flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr***

204. De foreslåede regler er udarbejdet ud fra den grundlæggende antagelse, at flyvereglerne vedrørende VFR vil omfatte VMC, og at flyvning under IMC skal udføres i henhold til IFR.
205. Der er tilføjet en AMC for lokale flyvninger, i overensstemmelse med CAT.IDE, som indeholder supplerende måder for overensstemmelse for nogle instrumenter på flyvemaskiner.
206. For helikoptere er kravet om sigtbarhed under 1 500 m blevet tilføjet for dem, der kræver ekstra udstyr for operationer i henhold til VFR.
207. Der er tilføjet en AMC om metoder til at måle og vise magnetisk retning.

208. Der er tilføjet et krav om en anordning, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed for visse operationer i henhold til VFR, i overensstemmelse med ICAO-bilag 6. I overensstemmelse med visse bemærkninger er det blevet præciseret, at dette krav ikke gælder for VFR-flyvninger om natten, men kun under forhold, hvor flyvemaskinen ikke kan holdes på en ønsket flyvevej uden yderligere instrumenter, og hvor sigtbarheden er under 1 500 m.
209. Der er tilføjet en AMC om anordninger, der forhindrer funktionssvigt for systemer til visning af flyvehastighed som følge af kondens eller isdannelse.

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

210. Det foreslås, at der tilføjes et krav om en autopilot med mindst højdehold og fast kursstilling for helikoptere, der opereres i henhold til IFR, baseret på eksisterende certificeringskrav om stabilitetsforstærkning samt på sikkerhedsanbefalingen fra AAIB i Det Forenede Kongerige i havarirapporten AAIB 4/97.

#### ***NCO.IDE.A/H.140 Sæder, sikkerhedsbælter, sikkerhedsseler og fastspændingsanordninger***

##### ***NCO.IDE.S.125 Sæder og sikkerhedsseler***

211. Der er indført et særligt krav vedrørende sæder, bælter og fastspændingssystemer. Der gives også en definition af "sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso", for at sikre fleksibilitet for eksisterende konstruktionsløsninger. Gennemgangen af bemærkninger viste tydeligt, at termen "sele" ikke blev brugt konsekvent. Der er tilsyneladende enighed om, at en sikkerhedssеле omfatter et sikkerhedsbælte og to skulderstropper, men der er en række flyvemaskiner, som ikke opfylder de gældende krav. Flere bemærkninger ønskede at få godkendt brugen af sikkerhedsbælter med en diagonal skulderstrop på flyvemaskiner, hvis en firepunktsselse ikke kan monteres. Det vurderes, især for NCO-operationer, at et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, med én skulderstrop (f.eks. en sikkerhedsselse med en diagonal skulderstrop) vil opfylde kravet.
212. Bemærkninger til CRD krævede i nogle få tilfælde startdatoer for anvendelsen af kravene om sikkerhedsbælter, der fastholder den siddende persons torso, på flyvebesætningens sæder. Dette blev ikke imødekommet, da hensigten med reglen efter sikkerhedsanbefalinger er også at styrke sikkerheden for den eksisterende flåde. Endvidere giver muligheden for at bruge diagonale seler i NCO til opfyldelse af kravet tilstrækkelig fleksibilitet.

#### ***Udstyrskrav vedrørende ilt***

213. Følgende regler var genstand for mange bemærkninger og drøftelser:
- NCO.IDE.A.150 Supplerende ilt – trykregulerede flyvemaskiner
  - NCO.IDE.A/H.155 Supplerende ilt – ikke-trykregulerede flyvemaskiner.

214. Agenturet modtog flere bemærkninger, som foreslog, at disse regler blev lempet for NCO, på grundlag af den aktuelle praksis i nogle medlemsstater og ICAO's standarder og anbefalede praksis (primært bilag 6, del II, 2.2.3.8).
215. Undersøgelingsgruppe 04 fremlagde dokumentation for, at der i Europa ikke er rapporteret om uheld som følge af manglende ilt under 14 000 ft, og udtrykte også bekymring for reglen om, at luftfartøjet skal holdes på lave flyveniveauer ved flyvning under sky- og isforhold, hvis luftfartøjet ikke er udstyret med ilt.
216. Agenturet gennemgik alle bemærkningerne og alt materialet om dette emne og påpegede følgende:
- Kravene vedrørende trykregulerede helikoptere er fjernet som i CAT.IDE og NCC.IDE, eftersom der ikke er nogle trykregulerede helikoptere, der opereres i EU.
  - Kravene vedrørende ikke-trykregulerede helikoptere er i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del III, afsnit III 2.9, som kræver, at der medføres ilt, når der flyves i mere end 30 minutter mellem 10 000 ft og 13 000 ft samt for enhver periode, hvor højden er over 13 000 ft.
  - Den aktuelt foreslåede tekst for flyvemaskiner er stadig tilpasset kravene i NCC.IDE og er helt bevidst strengere end ICAO's aktuelle standarder. Faktisk henholder ICAO-standarderne sig fuldstændig til luftfartøjschefens vurdering og giver dermed i teorien mulighed for flyvninger i enhver højde uden ilt. Dette vurderes at være for lempeligt, eftersom luftfartøjet deler luftrummet med anden flytrafik. Derfor kunne hypoxi hos piloten føre til farlige situationer, som ville udgøre en uacceptabel risiko for tredjeparter.
  - Agenturet tog især hensyn til, at menneskets fysiologi ikke ændrer sig efter de udførte operationers art (erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig) eller luftfartøjets kompleksitet. Derfor gennemfører den foreslåede tekst indholdet i tillæg 2.A i ICAO-bilag 6, del II, og indeholder et krav om, at der medføres supplerende ilt, som det også kræves i del-CAT og del-NCC.
  - Agenturet anerkender også ICAO's vurdering af dette emne, som findes i doc. 8984 i den senest ændrede version fra 2008. Dette dokument indeholder navnlig en beskrivelse af virkningerne af hypoxi i forskellige højder og bekræfter, at dette krav er nødvendigt.
  - Det anerkendes, at piloter med stor flyveerfaring i visse bjergregioner fysiologisk kan have vænnet sig til højderne. Baseret på ovennævnte medicinske undersøgelser er agenturet imidlertid også bekymret for sikkerheden på flyvninger, hvor iltmangel kan medføre kognitive forstyrrelser eller (delvis) uarbejdsdygtighed hos piloten. Desuden kan passagerer med eksisterende lidelser blive berørt af iltmangel.
  - Lempelser skal håndteres via artikel 14 i grundforordningen og skal derfor være baseret på specifikke afbødende foranstaltninger (f.eks. operatørens erfaring og pilotens fysiologiske tilpasning til visse højder). Endvidere kan de normalt kun opnås i visse regioner (dvs. bjergområder).
217. Desuden er den andel af passagerne, der skal forsynes med ilt på trykregulerede flyvemaskiner, fastsat.



***NCO.IDE.A/H. 160 & NCO.IDE.B. 125 Manuelle ildslukkere***

218. Bestemmelserne om manuelle ildslukkere vedrørende brug af slukningsmidlet halon er slettet for at overholde forordning (EF) nr. 1005/2009, der forbyder brugen heraf. Bestemmelsen indeholder et generelt sikkerhedsmål om effektiviteten af slukningsmidlet. Derved tillades den fortsatte brug af haloner i overgangsperioden.
219. Agenturet vurderede et forslag fra undersøgelsesgruppen, sammen med andre modtagne bemærkninger, om at fritage lette flyvemaskiner og helikoptere (med en maksimal startmasse på højst 2 000 kg) fra kravet om at medføre en ildslukker. En sådan fritagelse ville imidlertid betyde, at NCO-reglerne ikke ville opfylde bilag 6, del II (2.4.2.2), og del III, afsnit III (4.1.3.1). Agenturet tog også højde for, at kun to medlemsstater i overensstemmelse med det seneste tillæg til bilag 6 indberettede en forskel i forhold til ICAO-standarden, og antog, at flertallet af medlemsstaterne derfor gennemførte denne regel i deres nationale bestemmelser. Derfor er reglen blevet bevaret.
220. Motorsvæveflyvere til rejsebrug (TMG) og svæveflyvere er imidlertid blevet fritaget for kravet af følgende grunde:
- der er begrænset plads i cockpittet eller, for nogle typer, slet ingen plads, eller
  - ildslukkeren vil kun kunne monteres bag pilotens hoved, hvilket kunne bringe piloten i fare.

***NCO.IDE.A/H. 170 Nødløkaliseringsender (ELT)  
NCO.IDE.S. 135 og NCO.IDE.B. 130 Flyvning over vand***

221. På grundlag af modtagne bemærkninger har agenturet vurderet muligheden for at bruge en personpositionsbestemmelsessender (PLB) i stedet for en nødløkaliseringsender for visse små luftfartøjer og bekræftede, at der opnås samme sikkerhedsniveau. Der er også tilføjet relevante AMC og GM om PLB'er. Selv om der opnås samme sikkerhedsniveau, vil dette adskille sig fra standarderne og den anbefalede praksis om ELT i ICAO-bilag 6. Det præciseres endvidere, at PLB'er er et alternativ til ELT'er, som fortsat kan anvendes på små luftfartøjer, hvis det ønskes.

***NCO.IDE.H. 175 Flyvning over vand***

222. Endvidere er det for at imødekomme nogle bemærkninger blevet præciseret, at redningsveste ikke nødvendigvis skal anbringes på steder, hvor de er lettilgængelige, men også kan bæres af de personer, de skal bruges af.

***NCO.IDE.S. 110 Operationslys***

223. Dette krav er blevet slettet for svæveflyvere, da der i del-FCL ikke er nogen natterating for denne luftfartøjskategori.

**AKRONYMER/FORKORTELSER ANVENDT I del-NCC OG del-NCO**

– kun til reference –

AAC	Aeronautical Administrative Communication
AAD	tildelt højdeafvigelse
AAL	over flyvepladsens niveau
AC	vekselstrøm
ACAS II	luftbåret antikollisionssystem II
ADF	automatisk radiopejler
ADG	luftdrevet generator
ADS	afhængig automatisk overvågning
ADS-B	afhængig automatisk overvågning – udsendelse
ADS-C	afhængig automatisk overvågning – kontrakt
AeMC	flyvemedicinsk center
AEO	alle motorer i drift
AFCS	automatisk flykontrolsystem
AFM	flyvehåndbog
AFN	flyvemeddelelse
AFN	meddelelse om ATS-faciliteter
AGL	højde over terræn
AHRS	referencesystem for flyvestilling/styret kurs
AIS	luftfartsinformationstjeneste
ALS	indflyvningslyssystem
ALSF	indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser
AMC	acceptable måder for overensstemmelse
AMSL	højde over middelvandstand
ANP	faktisk navigationsnøjagtighed
AOC	operatørens driftstilladelse
APCH	indflyvning
APU	hjælpemotoranordning
APV	indflyvningsprocedure med vertikal vejledning
AR	ATS-rute
AR	tilladelse krævet
AR	myndighedskrav

ARA	indflyvning med luftbåret radar
ASC	Udvalget for Luftfartssikkerhed
ASDA	acceleration-stop distance til rådighed
ATC	flyvekontrolltjeneste
ATO	godkendt uddannelsesorganisation
ATPL	lufttransportpilotcertifikat
ATQP	alternativt trænings- og kvalifikationsprogram
ATS	lufttrafiktjenester
AVGAS	flybrændstof
AVTAG	wide-cut-brændstof
B-RNAV	grundlæggende områdenavigation
BALS	enkelt indflyvningslyssystem
CAP	parametre for registeransvarliges adgang
CDFA	Continuous Descent Final Approach
CDL	konfigurationsafvigelsesliste
CFIT	kontrolleret flyvning imod terræn
CG	tyngdepunkt
cm	centimeter
CM	konfiguration/kontekststyring
CMA	tilgang til kontinuerlig overvågning
CMV	omregnet meteorologisk sigtbarhed
CMPA	komplekse motordrevne luftfartøjer
CofA	luftdygtighedsbevis
CPA	mindste passageafstand
CPDLC	datalink-kommunikation mellem controller og pilot
CPL	erhvervsmæssigt pilotcertifikat
CRM	forvaltning af besætningsressourcer
CRT	Comment Response Tool
CVR	cockpit voice-rekorder
DA	beslutningshøjde
D-ATIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service
DC	jævnstrøm
DCL	klarering til udflyvning
DDM	forskel i modulationsgrad
D-FIS	datalink til flyveinformationstjeneste
DGOR	indberetning om en hændelse med farligt gods
DH	beslutningshøjde

DME	afstandsmåleudstyr
D-OTIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service
DR	beslutningsinterval
DSTRK	ønsket spor
EASP	Det Europæiske Luftfartssikkerhedsprogram
EC	Europa-Kommissionen
EFB	elektronisk "flight bag"
EFIS	elektronisk flyveinstrumentsystem
EGT	udstødningstemperatur
ELT(AD)	nødlokaliseringssender (automatisk anvendelse)
ELT(AF)	nødlokaliseringssender (automatisk indbygget)
ELT(AP)	nødlokaliseringssender (automatisk bærbar)
ELT(S)	overlevelsesnødlokaliseringssender
EPE	estimeret positionsfejl
EPR	motortrykforhold
EPU	estimeret positionsusikkerhed
ERA	rutealternativ (lufthavn)
ESSG	European SAFA Steering Group
ETOPS	operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner
ETSO	European Technical Standards Order
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment – den europæiske specifikationsorganisation for civilflyvning
EVS	synsforstærkende system
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	slutindflyvningens fixhøjde
FAK	førstehjælpskasse
FALS	fuldt indflyvningslyssystem
FANS	Future Air Navigation System
FAP	punkt for slutindflyvning
FATO	indflyvnings- og startområde
FDM	monitorering af flyvedata
FDR	flyvedatarekorder
FFS	fuldtudbygget flyvesimulator
FI	flyveinstruktør
FL	flyveniveau
FM	frekvensmodulator
FMS	system til lufttrafikregulering

FOR	synsfelt
FOV	synsfelt
FSTD	flyvesimulatræningsanordning
ft	fod
FTD	flyvetræningsanordning
g	gram
g	tyngdekraft
GBAS	landbaseret forstærkningssystem
GCAS	advarselssystem for kollisioner på landjorden
GIDS	isdetektionssystem til brug på landjorden
GLS	GBAS-landingssystem
GM	vejledende materiale
GNSS	globalt satellitnavigationssystem
GPS	globalt positioneringssystem
GPWS	advarselssystem til terrænnærhed
HEMS	ambulanceflyvninger med helikopter
HF	højfrekvens
HI/MI	højintensitet/mellemintensitet
HIALS	indflyvningslyssystem med høj intensitet
HLL	begrænsningsliste til helikopterdæk
HoT	tilbageholdelsestid
hPa	hektopascal
HUD	frontrudeprojektion
HUDLS	landingssystem med frontrudeprojektion
IAF	fastsættelse af indledende indflyvning
IALS	lyssystem til mellemindflyvning
ICAO	Organisationen for International Civil Luftfart
IF	fastsættelse af mellemliggende indflyvning
IFR	instrumentflyverreglerne
IGE	inden for terrænpåvirkning
ILS	instrumentlandingsystem
IMC	instrumentvejrforhold
inHg	tommer kviksølv
INS	inertnavigationssystem
IORS	internt hændelsesrapporteringssystem
IP	mellemliggende punkt
IR	gennemførelsesbestemmelse

IRNAV/IAN	integreret områdenavigation
IRS	inertireferencesystem
ISA	international standardatmosfære
IV	intravenøs
JAA	Organisationen af Fælles Luftfartsmyndigheder
JAR	fælles luftfartskrav
JET 1 / A / A1	jetbrændstof af petroleumstypen
JET B	wide-cut-brændstof
JIP	fælles gennemførelsesprocedure
JP-4	wide-cut-brændstof
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii-formel
kt	knob
LAT/LONG	bredde/længde
LED	lysdiode
LIFUS	linjeflyvning under tilsyn
LNAV	lateral navigation
LoA	aftaledokument
LOC	Localizer
LOE	linjeorienteret evaluering
LOFT	linjeorienteret flyvetræning
LOS	overflade med begrænsede hindringer
LOUT	laveste driftstemperatur
LP	localizerydelse
LPV	indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning
LRNS	langdistancenavigationssystem
LVO	operationer i lav sigtbarhed
LVP	procedurer ved lav sigtbarhed
LVTO	start i lav sigtbarhed
m	meter
MALS	indflyvningslyssystem med mellemintensitet
MALSF	indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser med mellemintensitet
MALSR	indflyvningslyssystem med mellemintensitet med baneindikatorlys
MAPt	punkt for afbrudt indflyvning
MCTOM	maksimal certificeret startmasse

MDA	mindste indflyvningshøjde
MDA/H	mindste nedstigningshøjde
MDH	minimumsbeslutningshøjde
MEA	minimumshøjde for sikker rute
MEL	minimumsudstyrliste
METAR	meteorologisk rapport for flyveplads
MGA	mindste sikre gitterflyvehøjde
MHz	megahertz
MID	midtpunkt
ml	milliliter
MLS	mikrobølgelandingssystem
MMEL	masterminimumsudstyrliste
MNPS	minimumsspecifikationer for navigationsnøjagtighed
MOC	minimumshindringsfrihed
MOCA	højde for minimumshindringsfrihed
MOPS	minimumsstandard for driftsydelse
MORA	minimumshøjde for off-route
MPSC	maksimal kabinekonfiguration
mSv	millisievert
NADP	procedure for støjbegrænsning ved start
NALS	intet indflyvningslyssystem
NAV	navigation
NDB	rundstrålende radiofy
N <sub>F</sub>	turbineomdrejninger ved tomgang
NM	sømil
NOTAM	meddelelse til flyvere
NPA	ikke-præcisionsindflyvning
NVG	natkikkert
OAT	lufttemperaturen udenfor
OCH	hindringsfri højde
OCL	oceanisk klarering
ODALS	retningsuafhængigt indflyvningslyssystem
OEI	en motor ude af drift
OFS	hindringsfri overflade
OGE	uden for terrænpåvirkning
OIP	forskudt initieringspunkt
OM	driftshåndbog

ONC	operationelt navigationskort
OSD	data om operationel egnethed
otCMPA	ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer
PAPI	præcisionsindflyvningsbaneindikator
PAR	præcisionsindflyvningsradar
PBE	åndedrætsværn
PBN	performancebaseret navigation
PCDS	Personnel Carrying Device System
PDP	foruddefineret punkt
PNR	grænsepunkt for mulig tilbagevenden – point of no return
POH	pilotens driftshåndbog
PRM	bevægelseshæmmet person
QFE	atmosfærisk tryk ved flyvepladshøjde (eller på landingsbanetærskel)
QNH	højdemålerindstilling sat til visning af højde over havet, når man holder på jorden
R/T	radio/telefon
RA	beslutningsmelding
RAT	Ram Air-turbine
RCC	redningscentral
RCF	begrænset brændstof til ruterreserve
RCLL	midtbanelys
RFC	Route Facility Chart
RNAV	områdenavigation
RNAV 5	B-RNAV, grundlæggende områdenavigation
RNP	krævet navigationspræstation
RNPX	krævet navigationspræstation X
ROD	nedstigningshastighed
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	banelys ved touchdownzone
RVR	banesynsvidde
RVSM	reducerede vertikale adskillelsesminima
SACA	sikkerhedsvurdering af EU-fly
SAFA	sikkerhedsvurdering af tredjelandsfly
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	enkelt indflyvningslyssystem
SALSF	kort indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser



SAP	Stabilised Approach
SAP	parametre for systemadgang
SAR	eftersøgning og redning
SBAS	satellitbaseret forstærkningssystem
SCP	særlige passagergrupper
SID	standardinstrumentudflyvning
SMS	sikkerhedsledelsessystem
SPECI	Aviation Selected Special Aviation Report
SRA	indflyvning med overvågningsradar
SRE	overvågningsradarelement
SSALF	lyssystem med lys blinkende i sekvenser til forenklet kort indflyvning
SSALR	lyssystem med baneindikatorlys til forenklet kort indflyvning
SSALS	lyssystem til forenklet kort indflyvning
SSP	statsikkerhedsprogram
SSR	sekundær overvågningsradar (tryk-højde-rapportering)
STC	supplerende typecertifikat
SVS	system til syntetisk syn
TA	lufttrafikerådgivningstjeneste
TAC	terminalindflyvningskort
TAFS	vejrudsigter for flyvepladsen
TAS	faktisk flyvehastighed
TAWS	terrænadvarselssystem
TCAS	trafikalarmsystem og system til forebyggelse af kollisioner
TCCA	Canadas civile luftfartsmyndigheder
TDP	beslutningspunktet ved start
TDZ	touchdownzone
THR	tærskel
TODA	startdistance til rådighed
TORA	startbane til rådighed
TRI	typerettighedsinstruktør
TSE	total systemfejl
TVE	total vertikal fejl
TWIP	Terminal Weather Information for Pilots
UMS	system for anvendelsesovervågning
UTC	koordineret universal tid
UTR	bælte, der fastholder den siddende persons torso

V <sub>AT</sub>	flyvehastighed ved tærskel
VDF	VHF-radiopejler
VFR	visuelflyveregler
VHF	meget høj frekvens
VIS	sigtbarhed
VMC	visuelle vejrforhold
V <sub>MO</sub>	maksimal flyvehastighed
VNAV	vertikal navigation
VOR	VHF rundstrålende radioledefyr
V <sub>S1G</sub>	1 g stallingshastighed
V <sub>SO</sub>	stallingshastighed
V <sub>Y</sub>	bedste stigeastighed
WAC	luftfartsverdenskort
WXR	vejrradar
ZFT	nul-flyvetid
ZFTT	nul-flyvetidsuddannelse

Köln, den 1. februar 2012

P. GOUDOU  
Administrerende direktør