



**Europejska Agencja Bezpieczeństwa
Lotniczego**

**Załącznik VI do projektu rozporządzenia Komisji
w sprawie „Operacji lotniczych – OPS”**

Część NCC – IR

Spis treści

Część NCC – IR	8
Podczęść A – Wymogi ogólne	8
NNC.GEN.100 Właściwy organ.....	8
NCC.GEN.105 Obowiązki załogi	8
NCC.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy	9
NCC.GEN.110 Przestrzeganie praw, przepisów i procedur	11
NCC.GEN.115 Wspólny język	12
NCC.GEN.120 Kołowanie samolotu	12
NCC.GEN.125 Uruchomienie wirnika	12
NCC.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne	12
NCC.GEN.135 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym	12
NCC.GEN.140 Dokumenty, instrukcje pokładowe oraz informacje przewożone na pokładzie	13
NCC.GEN.145 Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych.....	14
NCC.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych.....	15
Podczęść B – Procedury operacyjne	16
NCC.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych	16
NCC.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty	16
NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – ogólne	16
NCC.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia w kategorii I, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego	17
NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach	19
NCC.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem	19

Załącznik VI „Część NCC”

NCC.OP.115	Procedury odlotu i podejścia	20
NCC.OP.120	Procedury ochrony przed hałasem	20
NCC.OP.125	Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR	20
NCC.OP.130	Zapasy paliwa i oleju – samoloty.....	20
NCC.OP.131	Zapasy paliwa i oleju – śmigłowce.....	21
NCC.OP.135	Rozmieszczenie bagażu i ładunku	22
NCC.OP.140	Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów	22
NCC.OP.145	Przygotowanie lotu	23
NCC.OP.150	Zapasy lotniska startu – samoloty	23
NCC.OP.151	Zapasy lotniska docelowe – samoloty	24
NCC.OP.152	Zapasy lotniska docelowe – śmigłowce	24
NCC.OP.155	Uzupełnianie paliwa w czasie wsiadania pasażerów, przebywania na pokładzie lub wysiadania.....	25
NCC.OP.160	Użycie słuchawek nagłownych	25
NCC.OP.165	Przewóz pasażerów	26
NCC.OP.170	Zabezpieczenie kabiny pasażerskiej i kuchni	26
NCC.OP.175	Palenie tytoniu na pokładzie	27
NCC.OP.180	Warunki meteorologiczne	27
NCC.OP.185	Lód i inne zanieczyszczenia – procedury naziemne	27
NCC.OP.190	Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury w locie	28
NCC.OP.195	Warunki do startu	28
NCC.OP.200	Symulowanie sytuacji nietypowych w czasie lotu	28
NCC.OP.205	Gospodarka paliwem w locie	28
NCC.OP.210	Użycie dodatkowego tlenu	29
NCC.OP.215	Wykrywanie bliskości ziemi	29
NCC.OP.220	Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)	29
NCC.OP.225	Warunki podejścia i lądowania	29

Załącznik VI „Część NCC”

NCC.OP.230	Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia	29
Podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych		31
NCC.POL.100	Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne	31
NCC.POL.105	Masa i wyważenie, załadunek	31
NCC.POL.110	Dane i dokumentacja masy i wyważenia	34
NCC.POL.111	Dane i dokumentacja masy i wyważenia – odstępstwa	35
NCC.POL.115	Osiągi – postanowienia ogólne	35
NCC.POL.120	Ograniczenia masy startowej – samoloty	35
NCC.POL.125	Start – samoloty	36
NCC.POL.130	Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – samoloty	36
NCC.POL.135	Lądowanie – samoloty	36
Podczęść D – Przyrządy, dane i wyposażenie		38
Sekcja 1 – Samoloty		38
NCC.IDE.A.100	Przyrządy i wyposażenie – postanowienia ogólne	38
NCC.IDE.A.105	Minimalne wyposażenie do lotu	39
NCC.IDE.A.110	Zapasowe bezpieczniki elektryczne	39
NCC.IDE.A.115	Światła operacyjne	39
NCC.IDE.A.120	Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	40
NCC.IDE.A.125	Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	41
NCC.IDE.A.130	Wyposażenie dodatkowe do lotów według wskazań przyrządów (IFR) z jednym pilotem.....	42
NCC.IDE.A.135	Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)	42
NCC.IDE.A.140	Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)	43
NCC.IDE.A.145	Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.....	43
NCC.IDE.A.150	Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia nocą	43

Załącznik VI „Część NCC”

NCC.IDE.A.155	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	43
NCC.IDE.A.160	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie	43
NCC.IDE.A.165	Pokładowy rejestrator parametrów lotu	44
NCC.IDE.A.170	Zapisy łącza danych	45
NCC.IDE.A.175	Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie	46
NCC.IDE.A.180	Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci	46
NCC.IDE.A.185	Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia	47
NCC.IDE.A.190	Apteczka pierwszej pomocy	47
NCC.IDE.A.195	Tlen dodatkowy – samoloty z kabiną ciśnieniową	48
NCC.IDE.A.200	Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną bez hermetyzacji	48
NCC.IDE.A.205	Gaśnice ręczne	49
NCC.IDE.A.206	Topory i łomy awaryjne	49
NCC.IDE.A.210	Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba	49
NCC.IDE.A.215	Nadajnik ratunkowy (ELT)	50
NCC.IDE.A.220	Loty nad obszarami wodnymi	50
NCC.IDE.A.230	Wyposażenie ratunkowe	51
NCC.IDE.A.240	Słuchawki nagłowne	52
NCC.IDE.A.245	Wyposażenie łączności radiowej	52
NCC.IDE.A.250	Wyposażenie nawigacyjne	52
NCC.IDE.A.255	Transponder	53
NCC.IDE.A.260	Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi	53
Sekcja 2 – Śmigłowce		54
NCC.IDE.H.100	Przyrządy i wyposażenie – postanowienia ogólne	54
CAT.IDE.H.105	Minimalne wyposażenie do lotu	55
CAT.IDE.H.115	Światła operacyjne	55

Załącznik VI „Część NCC”

NCC.IDE.H.120	Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	55
NCC.IDE.H.125	Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	56
NCC.IDE.H.130	Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem.....	58
NCC.IDE.H.145	Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.....	58
NCC.IDE.H.150	Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia nocą.....	58
NCC.IDE.H.155	System telefonu pokładowego załogi lotniczej.....	58
NCC.IDE.H.160	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie	58
NCC.IDE.H.165	Pokładowy rejestrator parametrów lotu	59
NCC.IDE.H.170	Zapisy łącza danych.....	59
NCC.IDE.H.175	Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie	60
NCC.IDE.H.180	Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci	61
NCC.IDE.H.185	Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia	61
NCC.IDE.H.190	Apteczka pierwszej pomocy	61
NCC.IDE.H.200	Dodatkowy tlen – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji	62
NCC.IDE.H.205	Gaśnice ręczne	62
NCC.IDE.H.210	Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba	62
NCC.IDE.H.215	Nadajnik ratunkowy (ELT).....	63
NCC.IDE.H.225	Kamizelki ratunkowe	63
NCC.IDE.H.226	Kombinezony ratunkowe członków załogi	64
NCC.IDE.H.227	Tratwy ratunkowe, nadajniki ratunkowe ELT oraz wyposażenie ratunkowe podczas wydłużonych lotów nad obszarami wodnymi	64
NCC.IDE.H.230	Wyposażenie ratunkowe	65
NCC.IDE.H.231	Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjaznym środowisku	65

Załącznik VI „Część NCC”

NCC.IDE.H.232 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi – wyposażenie różne	66
NCC.IDE.H.235 Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi – wodowanie	66
NCC.IDE.H.240 Słuchawki nagłowne	66
NCC.IDE.H.245 Wyposażenie łączności radiowej	67
NCC.IDE.H.250 Wyposażenie nawigacyjne	67
NCC.IDE.H.255 Transponder	68

Część NCC – IR

Podczęść A – Wymogi ogólne

NNC.GEN.100 Właściwy organ

Właściwy organ wyznacza państwo członkowskie, w którym mieści się główne miejsce prowadzenia działalności lub miejsce pobytu operatora.

NCC.GEN.105 Obowiązki załogi

- a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które są:
 - 1) związane z bezpieczeństwem statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie oraz
 - 2) wyszczególnione w zaleceniach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.
- b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje na wyznaczonym mu stanowisku w pozycji siedzącej i nie wykonuje żadnych czynności poza wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
- c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku ma zapięty pas bezpieczeństwa.
- d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego musi znajdować się zawsze przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.
- e) Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie statku powietrznego:
 - 1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7. f. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008¹, bądź

¹ Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.03.2008, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione

Załącznik VI „Część NCC”

czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu lub

- 2) pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w innych okolicznościach, o których mowa w pkt 7.g. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:
- 1) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów wypoczynku zgodnie z załącznikiem III (część ORO), podczęść FTL do rozporządzenia (UE) nr xxx/XXXX oraz
 - 2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.
- g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:
- 1) każdą awarię, błąd, nieprawidłowość, niesprawność lub usterkę, która może – w jego ocenie – stanowić ograniczenie zdatności statku powietrznego do lotu bądź bezpieczeństwa jego eksploatacji, w tym mającą związek z systemami oraz
 - 2) każdy incydent, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa operacji.

NCC.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

- a) Pilot dowódca odpowiada za:
- 1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na jego pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - 2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu w interesie bezpieczeństwa;
 - 3) zapewnienie, by wszystkie instrukcje, procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych były wykonywane zgodnie z instrukcją operacyjną oraz pkt 1.b. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - 4) rozpoczęcie lotu tylko wtedy, gdy upewni się, że spełniono wszystkie wymogi operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, a mianowicie:
 - (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu;

rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

Załącznik VI „Część NCC”

- (ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;
 - (iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z nie działającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu, zgodnie z NCC.IDE.A.105 lub NCC.IDE.H.105;
 - (iv) masa statku powietrznego i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu w granicach przewidzianych w dokumentacji zdatości do lotu;
 - (v) cały bagaż kabinowy, bagaż znajdujący się w luku bagażowym oraz ładunek zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone;
 - (vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie, nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;
 - (vii) każdy członek załogi lotniczej posiada ważną licencję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1178/2011² oraz
 - (viii) członkowie załogi lotniczej posiadają odpowiednie dopuszczenia i spełniają wszystkie wymagania dotyczące kompetencji oraz bieżącej praktyki;
- 5) nierozpoczęcie lotu, jeżeli którykolwiek z członków załogi lotniczej jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z takich przyczyn, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;
- 6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem pogodowym, w przypadku gdy zdolność któregośkolwiek z członków załogi lotniczej do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z takich przyczyn, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;
- 7) podjęcie decyzji o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odstępstw od konfiguracji (CDL) bądź wykazu wyposażenia minimalnego (MEL);
- 8) odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów w dzienniku technicznym lub dzienniku podróży statku powietrznego oraz

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. *Dz.U. L 311 z 25.11.2011., s. 1.*

Załącznik VI „Część NCC”

- 9) dopilnowanie, żeby rejestratory pokładowe:
- (i) nie były zablokowane lub wyłączone podczas lotu oraz
 - (ii) w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu:
 - A) nie zostały celowo skasowane;
 - B) zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu oraz
 - C) zostały ponownie włączone tylko za zgodą organu prowadzącego dochodzenie.
- b) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby bądź każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
- c) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.
- d) Niezależnie od lit. a) pkt 6) podczas wykonywania lotu w załodze wieloosobowej pilot dowódca może kontynuować lot poza najbliższe lotnisko dopuszczalne pod względem pogodowym, jeżeli wdrożone zostały odpowiednie procedury łagodzące ryzyko.
- e) W sytuacji niebezpieczeństwa wymagającej natychmiastowej decyzji i działań pilot dowódca podejmuje wszelkie czynności, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
- f) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.
- g) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego skutkującego poważnym zranieniem lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

NCC.GEN.110 Przestrzeganie praw, przepisów i procedur

- a) Pilot dowódca przestrzega praw, przepisów i procedur państw, w których użytkowany jest statek powietrzny.
- b) Pilot dowódca jest zaznajomiony z obowiązującymi prawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania jego obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi ma się lot odbywać, dla lotnisk lub miejsc operacji lotniczych,

które planuje się wykorzystać oraz dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 1.a. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

NCC.GEN.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się jednym językiem.

NCC.GEN.120 Kołowanie samolotu

Operator zapewnia, by kołowanie samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się tylko, gdy osoba zasiadająca za sterami:

- a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem lub
- b) została wyznaczona przez operatora oraz:
 - 1) jest przeszkolona w zakresie kołowania samolotem;
 - 2) jest przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;
 - 3) otrzymała instrukcje dotyczące układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (ATC) oraz
 - 4) spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

NCC.GEN.125 Uruchomienie wirnika

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się tylko, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

NCC.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego.

NCC.GEN.135 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym

Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie, były zawsze dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych.

NCC.GEN.140 Dokumenty, instrukcje pokładowe oraz informacje przewożone na pokładzie

- a) O ile nie zostanie to określone w inny sposób, podczas każdego lotu na pokładzie statku powietrznego znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
- 1) instrukcja użytkowania w locie (AFM) lub równoważny dokument/dokumenty;
 - 2) oryginał świadectwa rejestracji;
 - 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
 - 4) świadectwo hałasu;
 - 5) oświadczenie przewidziane w załączniku III (część ORO), ORO.DEC.100, do rozporządzenia (UE) nr xxx/XXXX;
 - 6) wykaz zatwierdzeń szczególnych (w stosownych przypadkach);
 - 7) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej (w stosownych przypadkach);
 - 8) polisa/polisy ubezpieczenia OC;
 - 9) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;
 - 10) szczegóły planu lotu złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) (w stosownych przypadkach);
 - 11) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
 - 12) procedury i wizualne sygnały informacyjne wykorzystywane przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne;
 - 13) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych operujących w obszarze planowanego lotu;
 - 14) aktualne części instrukcji operacyjnej dotyczące obowiązków członków załogi, które są dla nich łatwo dostępne;
 - 15) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) lub wykaz odstępstw od konfiguracji (CDL);
 - 16) właściwa dokumentacja NOTAM i AIS;
 - 17) właściwa dokumentacja meteorologiczna;
 - 18) manifest ładunkowy i/lub pasażerski (w stosownych przypadkach) oraz

Załącznik VI „Część NCC”

- 19) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu, lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- b) W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2)–8) dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można uzyskać dokumenty zastępcze.

NCC.GEN.145 Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych

- a) W razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu operator statku powietrznego przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.
- b) Operator przeprowadza kontrole i oceny operacyjne zapisów znajdujących się na pokładowych rejestratorach parametrów lotu (FDR), pokładowych rejestratorach rozmów w kabinie (CVR) oraz zapisów łącza danych w celu zapewnienia nieprzerwanej sprawności tych urządzeń.
- c) Operator zachowuje zapisy przez okres użytkowania FDR zgodnie z wymaganiami określonymi w NCC.IDE.A.165 lub NCC.IDE.H.165, z zastrzeżeniem, że dla potrzeb prób i obsługi FDR dopuszcza się skasowanie podczas prób jednej godziny najstarszego zapisu.
- d) Operator prowadzi dokumentację zawierającą aktualne informacje niezbędne do przekształcenia przechowywanych danych na parametry wyrażone w jednostkach inżynierskich.
- e) Operator na żądanie właściwego organu udostępnia wszelkie zachowane zapisy rejestratora pokładowego.
- f) Bez uszczerbku dla stosownych przepisów krajowego prawa karnego:
- 1) zapisy znajdujące się na CVR są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, tylko jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego oraz
 - 2) zapisy znajdujące się na FDR lub łączu danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, tylko jeżeli zapisy te są:
 - (i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdadności do lotu lub obsługą techniczną;
 - (ii) pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lotu lub
 - (iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

NCC.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych

- a) Transport materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej z późniejszymi zmianami wraz z przepisami *Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą* (ICAO Doc 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.
- b) Materiały niebezpieczne są transportowane tylko przez operatora zatwierdzonego zgodnie z postanowieniami załącznika V (część SPA), podczęść G do rozporządzenia (WE) nr xxx/XXXX, chyba że:
 - 1) nie podlegają one przepisom instrukcji technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji;
 - 2) są przenoszone przez pasażerów lub członków załogi albo znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 instrukcji technicznych.
- c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu uniemożliwienia nieumyślnego wniesienia materiałów niebezpiecznych na pokład.
- d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędne informacje umożliwiające wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.
- e) W zakresie wymaganym przepisami instrukcji technicznych operator niezwłocznie zgłasza każdy wypadek lub incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa, w którym wystąpiło zdarzenie.
- f) Operator zapewnia, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.
- g) Operator zapewnia, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.

Podczęść B – Procedury operacyjne

NCC.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

Operator korzysta tylko z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu statku powietrznego i wykonywanej operacji.

NCC.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki paliwowej operator uznaje dane lotnisko za lotnisko izolowane, jeżeli czas lotu do najbliższego odpowiedniego zapasowego lotniska docelowego wynosi ponad:

- a) 60 minut – dla samolotów napędzanych silnikami tłokowymi lub
- b) 90 minut – dla samolotów napędzanych silnikami turbinowymi.

NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – ogólne

- a) Dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) operator określa minima operacyjne dla każdego lotniska startu, docelowego i zapasowego. Minima te:
 - 1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym znajduje się dane lotnisko, chyba że państwo to wydało na to wyraźną zgodę oraz
 - 2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA), podczęść E, do rozporządzenia (UE) nr xxx/XXXX.
- b) Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotniska operator bierze pod uwagę:
 - 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) skład, fachowość i doświadczenie załogi lotniczej;
 - 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych i stref końcowego podejścia i startu (FATO), które mogą być wybrane do użycia;
 - 4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;

Załącznik VI „Część NCC”

- 5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji i/lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
 - 6) przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych;
 - 7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;
 - 8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych oraz
 - 9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.
- c) Minima dla danej procedury podejścia i lądowania mają zastosowanie tylko, jeżeli spełniono następujące warunki:
- 1) działa wyposażenie naziemne wymagane do wykonania zamierzonej procedury;
 - 2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane do wykonania danego rodzaju podejścia;
 - 3) spełniono wymagane kryteria osiągnięć statku powietrznego oraz
 - 4) załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.

NCC.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia w kategorii I, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego

- a) Wysokość decyzji (DH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem (CDFA), procedury podejścia z prowadzeniem pionowym (APV) lub operacji podejścia w kategorii I nie może być niższa niż największa z następujących wartości:
- 1) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego;
 - 2) względna wysokość przewyższenia nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 3) w stosownych przypadkach wysokość decyzji opublikowanej procedury podejścia;
 - 4) minimum systemu przewidziane w tabeli 1 lub
 - 5) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.

Załącznik VI „Część NCC”

b) Minimalna wysokość względna zniżania (MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFA nie może być mniejsza niż największa z następujących wartości:

- 1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;
- 2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1 lub
- 3) MDH określona w AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1. Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System ILS	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/Satelitarny system wspomagania (SBAS) (podejścia LPV)	200
System GNSS (prowadzenie poziome LNAV)	250
System GNSS/Prowadzenie pionowe z wysokościomierza barycznego (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiolatarnia kierunku (LOC) z radiodalmierzem (DME) lub bez	250
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozorowania (SRA) (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolatarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

- a) MDH dla podejścia z okrążenia wykonywanego samolotem nie może być mniejsza niż największa z następujących wartości:
- 1) publikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
 - 2) minimalna wysokość podejścia z kręgu z tabeli 1 lub
 - 3) DH/MDH poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego samolotem jest najwyższą z następujących wartości:
- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli jest publikowana;
 - 2) minimalna widzialność z tabeli 2 lub
 - 3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

Tabela 1. MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna widzialność meteorologiczna (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcu nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp, przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

NCC.OP.115 Procedury odlotu i podejścia

- a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo, na terytorium którego znajduje się lotnisko, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, jaka ma być wykorzystana.
- b) Niezależnie od lit. a) pilot dowódca akceptuje zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na odstępstwo od ogłoszonej procedury, tylko jeżeli:
 - 1) spełniono kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione lub
 - 2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.
- c) W każdym przypadku końcowe podejście wykonuje się z widocznością lub zgodnie z ustanowioną procedurą podejścia.

NCC.OP.120 Procedury ochrony przed hałasem

Operator opracowuje takie procedury operacyjne uwzględniające potrzebę minimalizacji hałasu wywoływanego przez statki powietrzne, które jednocześnie zapewniają pierwszeństwo bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu.

NCC.OP.125 Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

- a) Operator określa metodę ustalania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, które pozwalają na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR.
- b) Pilot dowódca ustala minimalne wysokości bezwzględne lotu dla każdego lotu wykonywanego w oparciu o tę metodę. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości ogłaszanych przez państwo, nad terytorium którego odbywa się lot.

NCC.OP.130 Zapas paliwa i oleju – samoloty

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, tylko jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:
 - 1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):
 - (i) wykonywanych w dzień na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu lub

Załącznik VI „Część NCC”

- (ii) wykonywanych nocą na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;
- 2) w przypadku lotów IFR:
 - (i) jeżeli nie jest wymagane zapasowe lotnisko docelowe na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu lub
 - (ii) jeżeli jest wymagane zapasowe lotnisko docelowe na lot do lotniska planowanego lądowania, do lotniska zapasowego i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.
- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:
 - 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub awarii jednego silnika (w stosownych przypadkach) oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, są spełnione wszystkie wymagania.

NCC.OP.131 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, tylko jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:
 - 1) w przypadku lotów VFR na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie i dalej na lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu oraz
 - 2) w przypadku lotów IFR:
 - (i) jeżeli nie jest wymagane zapasowe lotnisko docelowe lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem pogodowym, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym jest planowane lądowanie, i dalej na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1500 stóp) nad docelowym lotniskiem/miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie lub

Załącznik VI „Część NCC”

- (ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe na przyłot i wykonanie procedury nieudanego podejścia na lotnisku zamierzonego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym jest planowane lądowanie, i dalej:
 - (A) na lot do określonego lotniska zapasowego oraz
 - (B) na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na 450 m (1 500 stóp) nad zapasowym lotniskiem/miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.
- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:
 - 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub awarii jednego silnika (w stosownych przypadkach) oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie statku powietrznego lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, są spełnione wszystkie wymagania.

NCC.OP.135 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Operator ustanawia procedury zapewniające, aby:

- a) do kabiny pasażerskiej był wnoszony tylko taki bagaż podręczny, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony; oraz
- b) cały bagaż i ładunek na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść, był rozmieszczany w sposób zapobiegający przesunięciom.

NCC.OP.140 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca zapewnia, by:

- a) przed startem pasażerowie zostali zapoznani z lokalizacją i sposobem użycia:
 - 1) pasów bezpieczeństwa,
 - 2) wyjść awaryjnych oraz

3) kart bezpieczeństwa,

a także (w stosownych przypadkach):

4) kamizelek ratunkowych,

5) wyposażenia tlenowego,

6) tratw ratunkowych oraz

7) pozostałego wyposażenia awaryjnego przewidzianego do użycia przez pasażerów;

oraz

b) w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie pasażerowie zostali poinstruowani o sposobie postępowania odpowiednio do okoliczności.

NCC.OP.145 Przygotowanie lotu

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że instalacje naziemne i/lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, były odpowiednie do operacji, w ramach której lot będzie wykonywany.

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca został zaznajomiony ze wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu z dala od najbliższego otoczenia miejsca odlotu, a także dla każdego lotu IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi oraz

2) planowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

NCC.OP.150 Zapasowe lotniska startu – samoloty

a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno zapasowe lotnisko startu dopuszczalne pod względem pogodowym, jeżeli warunki pogodowe na lotnisku odlotu są takie same lub niższe od stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.

b) Zapasowe lotnisko startu jest położone w następującej odległości od lotniska odlotu:

Załącznik VI „Część NCC”

- 1) dla samolotów dwusilnikowych nie dalej niż odległość odpowiadająca jednej godzinie lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem w standardowych warunkach ciszy oraz
 - 2) dla samolotów napędzanych co najmniej trzema silnikami nie dalej niż odległość odpowiadająca dwóm godzinom lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, podaną w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w standardowych warunkach ciszy.
- c) Dane lotnisko może zostać wybrane jako zapasowe lotnisko startu, jeżeli dostępne informacje wskazują, że warunki pogodowe panujące w przewidywanym czasie użycia będą spełniać lub przewyższać minima operacyjne lotniska obowiązujące dla wykonywanej operacji.

NCC.OP.151 Zapasowe lotniska docelowe – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno zapasowe lotnisko docelowe dopuszczalne pod względem pogodowym, chyba że:

- a) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują na to, że w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu lub od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) podejście i lądowanie można będzie wykonać w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) lub
- b) miejsce zamierzonego lądowania jest izolowane oraz:
 - 1) dla lotniska zamierzonego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów oraz
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują na to, że w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 300 m (1 000 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów oraz
 - (ii) widzialność co najmniej 5,5 km lub 4 km powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.

NCC.OP.152 Zapasowe lotniska docelowe – śmigłowce

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno zapasowe lotnisko docelowe dopuszczalne pod względem pogodowym, chyba że:

Załącznik VI „Część NCC”

- a) dla lotniska zamierzonego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują na to, że w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu lub od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) będą panować następujące warunki meteorologiczne:
 - 1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury lub
- b) miejsce zamierzonego lądowania jest izolowane oraz:
 - 1) dla lotniska zamierzonego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów oraz
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują na to, że w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;
 - (ii) widzialność co najmniej 1500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury oraz
 - 3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem został określony punkt bez powrotu (PNR).

NCC.OP.155 Uzupełnianie paliwa w czasie wsiadania pasażerów, przebywania na pokładzie lub wysiadania

- a) W czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełnia się ani nie usuwa ze zbiorników statku powietrznego benzyny lotniczej (AVGAS) lub paliw typu wide-cut bądź mieszanek tych rodzajów paliwa.
- b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a statek powietrzny musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.

NCC.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

- a) Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, ma na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne

Załącznik VI „Część NCC”

odpowiadające im urządzenie. Słuchawek nagłownych używa się jako podstawowego urządzenia do prowadzenia łączności głosowej ze służbami ATS:

- 1) na ziemi:
 - (i) do odbioru pozwolenia na start od kontroli ruchu lotniczego (ATC) drogą łączności głosowej oraz
 - (ii) podczas pracy silników;
 - 2) w trakcie lotu:
 - (i) poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej lub
 - (ii) poniżej 10 000 stóp, w zależności od tego, która z tych wartości jest wyższa;

oraz
 - 3) za każdym razem, gdy dowódca uzna to za konieczne.
- b) W sytuacjach przewidzianych w lit. a) mikrofon pałkowy lub jego odpowiednik znajduje się w pozycji pozwalającej na jego wykorzystanie na potrzeby dwustronnej łączności radiowej.

NCC.OP.165 Przewóz pasażerów

Operator ustanawia procedury zapewniające, by:

- a) pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli pomocni i nie utrudniali ewakuacji z statku powietrznego;
- b) przed rozpoczęciem i po rozpoczęciu kołowania, startu i lądowania, a także zawsze, kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub koję i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system przytrzymujący;
- c) sytuacje, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń i przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i niemowlę, zostali prawidłowo zabezpieczeni dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.

NCC.OP.170 Zabezpieczenie kabiny pasażerskiej i kuchni

Pilot dowódca zapewnia, by:

- a) przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i dróg ewakuacji nie było zablokowane oraz

Załącznik VI „Część NCC”

- b) przed startem i lądowaniem oraz zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa całe wyposażenie i bagaż były prawidłowo unieruchomione.

NCC.OP.175 Palenie tytoniu na pokładzie

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

- a) zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa;
- b) podczas uzupełniania paliwa statku powietrznego;
- c) kiedy statek powietrzny znajduje się ziemi, chyba że operator określił procedury ograniczające ryzyko podczas operacji naziemnych;
- d) poza wyznaczonymi miejscami dla palących, w przejściu(-ach) i toalecie(-tach);
- e) w przedziałach bagażowych i/lub innych miejscach, gdzie jest przewożony ładunek nieumieszczony w ogniotrwałych pojemnikach albo nieprzykryty ogniotrwałą tkaniną oraz
- f) w częściach kabiny pasażerskiej, w których korzysta się z tlenu.

NCC.OP.180 Warunki meteorologiczne

- a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, tylko jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują na to, że warunki pogodowe panujące na trasie oraz na zamierzonym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.
- b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, tylko jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują na to, że warunki pogodowe na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym zapasowym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.
- c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i lit. b), stosuje się odpowiednio.

NCC.OP.185 Lód i inne zanieczyszczenia – procedury naziemne

- a) Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladania i przeciwdziałania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz związanych z tym kontroli w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
- b) Pilot dowódca przystępuje do startu, tylko jeżeli ze statku powietrznego zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji, mogących ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w lit. a) i zgodnie z instrukcją użytkowania w locie (AFM).

NCC.OP.190 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury w locie

- a) Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.
- b) Pilot dowódca rozpoczyna lot lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie, tylko jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- c) W sytuacji gdy oblodzenie przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, gdzie występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość i/lub trasę oraz, w razie konieczności, zgłaszając to służbom ATC.

NCC.OP.195 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) według dostępnych informacji, warunki pogodowe na lotnisku startu lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do użycia drogi startowej bądź FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu oraz
- b) zostaną spełnione stosowne minima operacyjne lotniska.

NCC.OP.200 Symulowanie sytuacji nietypowych w czasie lotu

- a) Podczas przewozu pasażerów lub ładunku pilot dowódca nie symuluje sytuacji nietypowych lub awaryjnych, wymagających zastosowania procedur postępowania w sytuacjach nietypowych lub awaryjnych, ani nie symuluje przy użyciu sztucznych środków lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów (IMC).
- b) Niezależnie od lit. a) takie sytuacje mogą być symulowane, w przypadku gdy lot jest wykonywany przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy, a na pokładzie znajdują się uczniowie-piloci.

NCC.OP.205 Gospodarka paliwem w locie

- a) Operator zapewnia, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem.
- b) Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego nie jest mniejsza od ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem pogodowym, bez naruszania zaplanowanej rezerwy paliwa wymaganej przepisami NCC.OP.130 i NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Użycie dodatkowego tlenu

Pilot dowódca zapewnia, by on sam oraz członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 13000 stóp.

NCC.OP.215 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

NCC.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

Operator ustanawia procedury operacyjne i programy szkoleniowe zapewniające, by w przypadku zainstalowanego i sprawnego systemu ACAS był on używany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011³.

NCC.OP.225 Warunki podejścia i lądowania

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się na podstawie dostępnych informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan planowanej do lądowania drogi startowej bądź FATO nie uniemożliwiają bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia.

NCC.OP.230 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

- a) Pilot dowódca może przystąpić do rozpoczęcia podejścia według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/widzialności (RVR/VIS).
- b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej wysokości 1000 stóp nad poziomem lotniska lub
 - 2) do segmentu ostatecznego podejścia, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość

³ Rozporządzenie (UE) nr 1332/2011 ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu, Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20.

Załącznik VI „Część NCC”

bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1000 stóp nad poziomem lotniska.

- c) Kiedy wartość RVR nie jest dostępna, to może być ona obliczona przez przeliczenie podawanej widzialności.
- d) Jeżeli po zejściu poniżej 1000 stóp nad poziomem lotniska, podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
- e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i planowanej do użycia drogi startowej.
- f) Wartość RVR w strefie przyziemienia ma zawsze charakter decydujący.

Podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych

NCC.POL.100 Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne

- a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości statku powietrznego są zgodne z ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania w locie lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.
- b) W statku powietrznym umieszcza się tabliczki, listy i oznaczenia przyrządów lub ich zestawienia, przedstawiające w sposób wizualny obowiązujące ograniczenia operacyjne przewidziane w instrukcji użytkowania w locie.

NCC.POL.105 Masa i wyważenie, załadunek

- a) Operator ustala masę oraz położenie środka ciężkości każdego statku powietrznego poprzez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio udokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę oraz wyważenie. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.
- b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną firmę obsługową.
- c) Operator określa, poprzez ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów statku powietrznego oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej statku powietrznego. Określany jest wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości statku powietrznego. Do określenia suchej masy operacyjnej statku powietrznego za pomocą mas standardowych stosuje się następujące wartości dla członków załogi:
 - 1) 85 kg łącznie z bagażem podręcznym dla członków załogi lotniczej/personelu technicznego oraz
 - 2) 75 kg dla członków personelu pokładowego.
- d) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy ustalenie masy przewożonego ładunku, w tym balastu, przez:
 - 1) rzeczywiste zważenie;
 - 2) określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu lub

Załącznik VI „Część NCC”

- 3) obliczenie masy pasażerów na podstawie deklaracji złożonej przez każdego pasażera osobiście bądź też w jego imieniu oraz poprzez dodanie wcześniej określonej stałej wartości uwzględniającej bagaż podręczny oraz ubranie, jeżeli liczba miejsc pasażerskich na pokładzie:
- (i) w przypadku samolotów jest mniejsza niż 10 lub
 - (ii) w przypadku śmigłowców jest mniejsza niż sześć.
- e) Przy stosowaniu mas standardowych używa się następujących wartości:
- 1) pasażerowie – wartości z tabeli 1 i 2, w których uwzględniono masy bagażu podręcznego i niemowląt zajmujących miejsce pasażerskie razem z osobą dorosłą:

Tabela 1. Standardowe masy pasażerów – statki powietrzne z łączną liczbą miejsc pasażerskich co najmniej 20

Miejsca pasażerskie:	co najmniej 20		co najmniej 30
	Mężczyźni	Kobiety	Wszyscy dorośli
Dorośli	88 kg	70 kg	84 kg
Dzieci	35 kg	35 kg	35 kg

Tabela 2. Standardowe masy pasażerów – statki powietrzne z łączną liczbą miejsc pasażerskich 19 lub mniej

Miejsca pasażerskie	1-5	6-9	10-19
Mężczyźni	104 kg	96 kg	92 kg
Kobiety	86 kg	78 kg	74 kg
Dzieci	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) bagaż:
 - (i) dla samolotów z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą co najmniej 20 standardowe wartości masy dla bagażu rejestrowanego z tabeli 3;

Tabela 3. Standardowe masy bagażu – samoloty z łączną liczbą miejsc pasażerskich co najmniej 20

Rodzaj lotu	Standardowa masa bagażu
Krajowy	11 kg
W obszarze europejskim	13 kg
Międzykontynentalny	15 kg
Pozostałe	13 kg

- (ii) dla śmigłowców z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą co najmniej 20 standardowa masa bagażu rejestrowanego wynosi 13 kg;
- f) W przypadku statków powietrznych z liczbą miejsc pasażerskich nieprzekraczającą 19 rzeczywistą masę rejestrowanego bagażu ustala się przez:
- 1) zważenie lub
 - 2) obliczenie na podstawie deklaracji złożonej przez każdego pasażera osobiście bądź też w jego imieniu. Jeżeli nie jest to wykonalne, stosuje się standardową masę minimalną wynoszącą 13 kg.
- g) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy określenie masy ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.
- h) Pilot dowódca zapewnia, by załadunek:
- 1) statku powietrznego odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu oraz
 - 2) przewożony ładunek był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.
- i) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy przestrzeganie dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo oraz ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.
- j) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. a)–i). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.

NCC.POL.110 Dane i dokumentacja masy i wyważenia

- a) Przed każdym lotem operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie w taki sposób, że limity masy i wyważenia statku powietrznego nie są przekroczone. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:
- 1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego,
 - 2) numer oraz data rejsu (stosownie do przypadku),
 - 3) nazwisko pilota dowódcy,
 - 4) nazwisko osoby, która sporządziła dokument,
 - 5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego,
 - 6) masa paliwa przy starcie oraz masa paliwa na przelot,
 - 7) masa materiałów zużywalnych, innych niż paliwo (stosownie do przypadku),
 - 8) elementy ładunku z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu,
 - 9) masa do startu, masa do lądowania oraz masa bez paliwa,
 - 10) stosowane położenia środka ciężkości statku powietrznego oraz
 - 11) ograniczenia wartości masy i położenia środka ciężkości samolotu.
- b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia jest tworzona przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator sprawdza spójność otrzymanych danych.
- c) W przypadku gdy załadunek statku powietrznego nie jest nadzorowany przez pilota dowódcę osoba nadzorująca załadunek potwierdza własnoręcznym podpisem (lub jego odpowiednikiem) zgodność ładunku i jego rozmieszczenia z dokumentacją dotyczącą masy i wyważenia sporządzoną przez pilota dowódcę. Dowódca potwierdza akceptację tego dokumentu własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem.
- d) Operator określa procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili w celu zapewnienia, by:
- 1) wszelkie zmiany wprowadzane w ostatniej chwili po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia były wprowadzane do dokumentów planowania lotu zawierających dokumentację masy i wyważenia;
 - 2) została określona maksymalna możliwa do przyjęcia zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku oraz
 - 3) została sporządzona nowa dokumentacja masy i wyważenia, jeżeli powyższa wartość maksymalna zostanie przekroczona.

NCC.POL.111 Dane i dokumentacja masy i wyważenia – odstępstwa

Niezależnie od postanowień NCC.POL.110 lit. a) pkt 5) określenie środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli da się wykazać, że podczas planowanych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, oddzielnie od faktycznej masy ładunku.

NCC.POL.115 Osiągi – postanowienia ogólne

- a) Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, tylko jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.
- b) Pilot dowódca nie użytkuje statku powietrznego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, jeżeli w przypadku niesprawności silnika nie będzie możliwe wylądowanie bez wywoływania niepotrzebnego zagrożenia dla osób lub mienia na ziemi.

NCC.POL.120 Ograniczenia masy startowej – samoloty

Operator zapewnia, by:

- a) masa samolotu przy rozpoczęciu startu nie przekraczała ograniczeń dla:
 - 1) startu, przewidzianych w NCC.POL.125;
 - 2) lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym, przewidzianych w NCC.POL.130 oraz
 - 3) lądowania, przewidzianych w NCC.POL.135,uwzględniając spodziewaną wraz z postępem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa;
- b) masa samolotu przy starcie nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajduje się lotnisko lub miejsce operacji lotniczych oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy startowej oraz
- c) szacunkowa masa samolotu w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczych zamierzonych do lądowania, a także na dowolnym zapasowym lotnisku docelowym nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji użytkowania w locie dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajdują się te lotniska lub miejsca operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków

atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy do lądowania.

NCC.POL.125 Start – samoloty

- a) Ustalając maksymalną masę startową, pilot dowódca bierze pod uwagę następujące wymagania:
- 1) obliczona długość startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości startu, przy długości zabezpieczenia startu kontynuowanego nie większej niż połowa rozporządzalnej długości rozbiegu;
 - 2) obliczona długość rozbiegu nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu;
 - 3) dla startu przerwanoego i kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1 określoną w instrukcji użytkownika w locie oraz
 - 4) masa do startu z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie może przekroczyć masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na drodze startowej suchej.
- b) W przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca zapewnia, by:
- 1) samolot, dla którego w instrukcji użytkownika w locie określono wartość V_1 , mógł przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości startu przerwanoego oraz
 - 2) samolot, dla którego w instrukcji użytkownika w locie określono praktyczny tor wznoszenia po starcie, mógł kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – samoloty

Pilot dowódca zapewnia, by w przypadku wystąpienia niesprawności silnika w dowolnym punkcie trasy samolot wielosilnikowy mógł kontynuować lot do odpowiedniego lotniska lub miejsca operacji lotniczych bez schodzenia poniżej minimalnej bezwzględnej wysokości przewyższenia nad przeszkodami.

NCC.POL.135 Lądowanie – samoloty

Pilot dowódca zapewnia, by na każdym lotnisku lub miejscu operacji lotniczych, po ominięciu wszystkich przeszkód na torze podejścia z bezpiecznym zapasem, samolot mógł wylądować i zatrzymać się, a wodnosamolot mógł zejść do zadowalająco małej prędkości w granicach rozporządzalnej długości lądowania. Należy uwzględnić spodziewane różnice

Załącznik VI „Część NCC”

w technikach podejścia i lądowania, jeżeli nie uwzględniono ich podczas planowania osiąarów.

Podczęść D – Przyrządy, dane i wyposażenie

Sekcja 1 – Samoloty

NCC.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie – postanowienia ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli:
- 1) są używane przez załogę lotniczą do kierowania torem lotu, aby uzyskać zgodność z NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 lub
 - 2) są zainstalowane w samolocie.
- b) Następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) zapasowe bezpieczniki,
 - 2) niezależne przenośne źródła światła,
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu,
 - 4) uchwyt na mapy,
 - 5) apteczki pierwszej pomocy,
 - 6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne,
 - 7) kotwica morska i wyposażenie do cumowania oraz
 - 8) urządzenie przytrzymujące dla dziecka.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, spełnia następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub niesprawności.

- d) Przyrządy i wyposażenie można łatwo obsługiwać i są łatwo dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, są rozmieszczone tak, by umożliwić mu łatwe obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej zwykle przy obserwacji toru lotu przed sobą.
- f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCC.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się, kiedy jakikolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub go brakuje, chyba że:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) opracowanym przez operatora;
- b) operator uzyskuje od właściwego organu zezwolenie na użytkowanie samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) lub
- c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCC.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów, w celu wymiany tych, które można wymienić podczas lotu.

NCC.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;
- e) zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;

- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi oraz
- g) w przypadku użytkowania samolotu jako wodnosamolotu światła wymagane zgodne z międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu kolizjom na morzu.

NCC.IDE.A.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Samoloty użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia pomiarowe i wyświetlające:
 - 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową,
 - 5) ślizg oraz
 - 6) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.
- b) Samoloty użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez widoczności lądu lub w warunkach VMC w nocy bądź w warunkach, w których samolotu nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do co najmniej jednego dodatkowych przyrządów, są – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – wyposażone w:
 - 1) urządzenia pomiarowe i wyświetlające:
 - (i) zakręt i ślizg,
 - (ii) położenie przestrzenne,
 - (iii) prędkość pionową oraz
 - (iv) ustabilizowany kurs lotu,
 - 2) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych oraz
 - 3) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4) spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.
- c) Zawsze gdy do wykonania operacji konieczni są dwaj piloci, samoloty wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające:
 - 1) barometryczną wysokość bezwzględną,

Załącznik VI „Część NCC”

- 2) prędkość przyrządową,
- 3) ślizg lub zakręt i ślizg (stosownie do przypadku),
- 4) położenie przestrzenne, jeżeli jest to wymagane,
- 5) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane,
- 6) ustabilizowany kurs lotu, jeżeli jest to wymagane, oraz
- 7) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, jeżeli jest to wymagane.

NCC.IDE.A.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane w lotach IFR wyposaża się w:

- a) urządzenia pomiarowe i wyświetlające:
 - 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową,
 - 5) prędkość pionową,
 - 6) zakręt i ślizg,
 - 7) położenie przestrzenne,
 - 8) ustabilizowany kurs lotu,
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego oraz
 - 10) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;
- b) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych;
- c) zawsze kiedy do wykonania danej operacji konieczni są dwaj piloci dodatkowi, oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:
 - 1) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 2) prędkość przyrządową,
 - 3) prędkość pionową,

Załącznik VI „Część NCC”

- 4) zakręt i ślizg,
 - 5) położenie przestrzenne,
 - 6) ustabilizowany kurs lotu oraz
 - 7) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, jeżeli jest to wymagane;
- d) wymagane w lit. a) pkt 4) i lit. c) pkt 2) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;
- e) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;
- f) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie lotów w nocy;
- g) drugie, niezależne urządzenie mierzące i wyświetlające wysokość bezwzględna oraz
- h) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania uruchamia się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.

NCC.IDE.A.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów według wskazań przyrządów (IFR) z jednym pilotem

Samoloty użytkowane w lotach IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kursu.

NCC.IDE.A.135 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)

Samoloty z napędem turbinowym o certyfikowanej maksymalnej masie startowej (MCTOM) większej niż 5700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

- a) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r., lub
- b) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2011 r.

NCC.IDE.A.140 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

O ile przepisy rozporządzenia (UE) nr 1332/2011 nie stanowią inaczej, samoloty z napędem turbinowym o MCTOM większej niż 5700 kg lub z MOPSC większą niż 19 wyposaża się w system ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Następujące samoloty wyposaża się w pokładowe urządzenia do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) na obszarach, gdzie na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

- a) samoloty z kabiną ciśnieniową;
- b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MCTOM większej niż 5700 kg oraz
- c) samoloty z kabiną bez hermetyzacji z MOPSC większą niż 9.

NCC.IDE.A.150 Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia nocą

- a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia wyposaża się w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.
- b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie obowiązków przez członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.155 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie

- a) Następujące samoloty wyposaża się w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR):
 - 1) samoloty o MCTOM większej niż 27000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdolności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r. oraz

Załącznik VI „Część NCC”

- 2) samoloty o MCTOM większej niż 2250 kg:
 - (i) certyfikowane do lotów z minimalną załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów;
 - (ii) wyposażone w silnik(-i) turboodrzurowy(-e) lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy oraz
 - (iii) dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.
- b) Rejestrator CVR musi być zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin jego działania.
- c) W odniesieniu do skali czasowej CVR rejestruje:
 - 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce oraz
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach bądź głośniku.
- d) CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Oprócz wymagań określonych w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe, podczas sprawdzania kabiny pilotów przed uruchomieniem silników na początku lotu i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilotów po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- f) CVR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.A.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

- a) Samoloty o MCTOM większej niż 5700 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r. wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.

Załącznik VI „Część NCC”

- b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkowania samolotu oraz jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.
- c) Dane muszą pochodzić z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- d) FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim samolot jest zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu oraz kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) FDR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.A.170 Zapisy łącza danych

- a) Samoloty, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r. i które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza danych oraz są objęte wymogiem posiadania rejestratora CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, stosownie do przypadku:
 - 1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza danych związane z łącznością między służbami ATS i samolotem, w tym komunikaty dotyczące następujących aplikacji:
 - (i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza danych;
 - (ii) łączność między kontrolerem a pilotem;
 - (iii) dozór adresowany;
 - (iv) informacje o locie;
 - (v) biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny (w miarę możliwości);
 - (vi) biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące kontroli operacyjnej statku powietrznego (w miarę możliwości) oraz
 - (vii) biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne (w miarę możliwości);
 - 2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza danych, które są przechowywane poza samolotem, oraz
 - 3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.

Załącznik VI „Część NCC”

- b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.
- c) Rejestrator jest zdolny do zachowania zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla rejestratorów CVR w NCC.IDE.A.160.
- d) Rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.
- e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same, jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora CVR zawarte w NCC.IDE.A.160 lit. d) i lit. e).

NCC.IDE.A.175 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie

Wymogi dotyczące rejestratorów CVR i FDR mogą być spełnione, jeżeli samolot zostanie wyposażony w:

- a) jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie, jeżeli w danym samolocie wymagany jest rejestrator CVR lub FDR bądź
- b) dwa zespolone pokładowe rejestratory parametrów lotu i rozmów w kabinie, jeżeli w danym samolocie wymagane są rejestratory CVR oraz FDR.

NCC.IDE.A.180 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

- a) Samoloty wyposaża się w:
 - 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku co najmniej 24 miesięcy;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
 - 3) urządzenie przytrzymujące dla dziecka (CDR) dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;
 - 4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:
 - (i) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej i na każdym siedzeniu ulokowanym obok siedzenia pilota oraz
 - (ii) na każdym siedzeniu obserwatora ulokowanym w kabinie załogi lotniczej;

a także

Załącznik VI „Część NCC”

- 5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1980 r.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia:
- 1) posiada jeden punkt zwalniania oraz
 - 2) na siedzeniach załogi lotniczej, wszystkich siedzeniach ulokowanych obok siedzenia pilota oraz na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmuje dwie taśmy barkowe oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

NCC.IDE.A.185 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Samoloty, na których z kabiny załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, wyposaża się w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

NCC.IDE.A.190 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Samoloty wyposaża się w apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1. Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy

Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich	Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 lub więcej	6

- b) Apteczki pierwszej pomocy są:
- 1) łatwo dostępne do użytku oraz
 - 2) utrzymywane w stanie wymaganym na daną chwilę.

NCC.IDE.A.195 Tlen dodatkowy – samoloty z kabiną ciśnieniową

- a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), posiadają wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej wynosi ponad 10000 stóp, posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
 - 1) wszystkich członków załogi oraz:
 - (i) 100% pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny przekracza 15000 stóp, ale w żadnym przypadku nie krócej niż na 10 minut;
 - (ii) co najmniej 30% pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 14000–15000 stóp w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu oraz
 - (iii) co najmniej 10% pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 10000–14000 stóp;
 - 2) wszystkich osób znajdujących się w kabinie pasażerskiej na czas nie krótszy niż 10 minut, w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13000 stóp w czasie 4 minut.
- c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25000 stóp są dodatkowo wyposażane w:
 - 1) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku utraty hermetyzacji oraz
 - 2) maski dla członków załogi lotniczej umożliwiające szybkie założenie.

NCC.IDE.A.200 Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną bez hermetyzacji

- a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), posiadają wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej wynosi ponad 10000 stóp, posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

Załącznik VI „Część NCC”

- 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10% pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 10000–13000 stóp oraz
- 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej jest większa niż 13000 stóp.

NCC.IDE.A.205 Gaśnice ręczne

- a) Samoloty wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
 - 1) w kabinie załogi lotniczej oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach odpowiadają rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

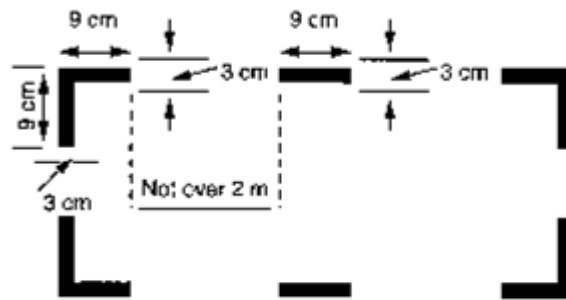
NCC.IDE.A.206 Topory i łomy awaryjne

- a) Samoloty o MCTOM większej niż 5700 kg lub z MOPSC większą niż dziewięć są wyposażane w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi lotniczej.
- b) W przypadku samolotów z MOPSC większą niż 200 dodatkowy topór lub łom awaryjny jest umieszczany w najbardziej wysuniętej do tyłu samolotu kuchni lub w jej pobliżu.
- c) Topory i łomy awaryjne rozmieszczone w kabinie pasażerskiej są niewidoczne dla pasażerów.

NCC.IDE.A.210 Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba przeznaczone do wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej są oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1. Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCC.IDE.A.215 Nadajnik ratunkowy (ELT)

- a) Samoloty, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r., wyposaża się w nadajnik ratunkowy ELT dowolnego typu.
- b) Samoloty, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po dniu 1 lipca 2008 r., wyposaża się w automatyczny nadajnik ratunkowy ELT.
- c) Nadajnik ELT dowolnego typu jest zdolny do jednoczesnej transmisji na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Loty nad obszarami wodnymi

- a) Następujące samoloty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla użytku której są one przeznaczone:
 - 1) samoloty lądowe użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości większej niż 50 mil morskich od brzegu albo startujące lub lądujące na lotnisku bądź miejscu operacji lotniczych, gdzie – w opinii pilota dowódcy – tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania; a także
 - 2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi.
- b) Każda kamizelka ratunkowa lub równoważny indywidualny środek pływający są wyposażone w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.
- c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi są wyposażane w:

Załącznik VI „Część NCC”

- 1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, wagi i cech obsługi oraz
 - 2) wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu kolizjom na morzu, w stosownych przypadkach.
- d) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniej do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich (przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości) określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:
- 1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
 - 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie samolotu, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; a także
 - 3) wyposażenie do przetrwania obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCC.IDE.A.230 Wyposażenie ratunkowe

- a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, są wyposażane w:
- 1) urządzenia sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
 - 2) co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT(S) oraz
 - 3) dodatkowy sprzęt ratunkowy, właściwy dla zamierzonej trasy lotu, uwzględniający ilość osób na pokładzie.
- b) Dodatkowe wyposażenie ratunkowe, o którym mowa w lit. a) pkt 3), nie musi być przewożone, jeżeli samolot:
- 1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:
 - (i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym (OEI) dla samolotów zdolnych do kontynuowania lotu do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika krytycznego bądź
 - (ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową dla wszystkich innych samolotów

lub

- 2) pozostaje w odległości od obszarów umożliwiających wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadająca 90 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownym standardem dotyczącym zdolności do lotu.

NCC.IDE.A.240 Słuchawki nagłowne

- a) Samoloty są wyposażane w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub jego odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego miejscu pracy w kabinie załogi lotniczej.
- b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w przycisk nadawania na urządzeniu ręcznego sterowania położeniem samolotu używanym przez każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.245 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy bądź stosownie do wymagań dotyczących danej przestrzeni powietrznej posiadają wyposażenie łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:
 - 1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;
 - 2) otrzymywanie informacji meteorologicznych w dowolnym momencie lotu;
 - 3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez właściwy organ oraz
 - 4) łączność na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.
- b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej sztuki wyposażenia łączności są one od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednego nie powoduje niesprawności pozostałych.

NCC.IDE.A.250 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Samoloty wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
 - 1) planem lotu ATS (stosownie do przypadku) oraz
 - 2) odpowiednimi wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W samolotach znajduje się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia, by w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów

Załącznik VI „Część NCC”

wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwiły bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczne wykonanie działań awaryjnych.

- c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), posiadają odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to zapewnia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym zamierzone jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Samoloty są wyposażane we wtórny radar dozoru (SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz posiadający inne możliwości transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

NCC.IDE.A.260 Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi

- a) Operator używa wyłącznie tych elektronicznych danych nawigacyjnych, które obsługują aplikacje nawigacyjne spełniające standardy spójności odpowiednie dla zamierzonego wykorzystania tych danych.
- b) W sytuacji użycia elektronicznych danych nawigacyjnych do aplikacji nawigacyjnej wymaganej do wykonania operacji, która podlega zatwierdzeniu na mocy postanowień załącznika V (część SPA) do rozporządzenia (WE) nr xxx/XXX, operator wykazuje przed właściwym organem, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają standardy spójności odpowiednie dla zamierzonego wykorzystania tych danych.
- c) Operator nieprzerwanie monitoruje spójność zarówno procesu, jak i danych, robiąc to bezpośrednio lub przez monitorowanie zgodności usługodawców zewnętrznych.
- d) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących oraz niezmienionych elektronicznych danych nawigacyjnych we wszystkich statkach powietrznych, w których jest to wymagane.

Sekcja 2 – Śmigłowce

NCC.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie – postanowienia ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli:
- 1) są używane przez załogę lotniczą do kierowania torem lotu, aby uzyskać zgodność z NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 lub
 - 2) są zainstalowane w śmigłowcu.
- b) Następujące elementy wyposażenia zgodne z przepisami niniejszej podczęści nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) samodzielne przenośne źródła światła,
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu,
 - 3) uchwyt na mapy,
 - 4) apteczka pierwszej pomocy,
 - 5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne,
 - 6) kotwica morska i wyposażenie do cumowania oraz
 - 7) urządzenie przytrzymujące dla dziecka.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, spełnia następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli ulegną awarii lub niesprawności.
- d) Przyrządy i wyposażenie można łatwo obsługiwać i są łatwo dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, są rozmieszczone tak, by umożliwić mu łatwe obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie

minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej zwykle przy obserwacji toru lotu przed sobą.

- f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

CAT.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się, kiedy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub go brakuje, chyba że:

- a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) opracowanym przez operatora;
- b) operator uzyskuje od właściwego organu zezwolenie na użytkowanie śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) lub
- c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu.

CAT.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;
- e) zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi oraz
- g) światła wymagane, zgodne z międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu kolizjom na morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

NCC.IDE.H.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Śmigłowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia pomiarowe i wyświetlające:

Załącznik VI „Część NCC”

- 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową oraz
 - 5) ślizg.
- b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez widoczności lądu lub w warunkach VMC w nocy bądź w warunkach, w których śmigłowca nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, są – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – wyposażane w:
- 1) urządzenia pomiarowe i wyświetlające:
 - (i) położenie przestrzenne,
 - (ii) prędkość pionową oraz
 - (iii) ustabilizowany kurs lotu,
 - 2) urządzenia sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych oraz
 - 3) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości, wymaganego w lit. a) pkt 4), spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.
- c) Zawsze gdy do wykonania operacji konieczni są dwaj piloci, śmigłowce wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające:
- 1) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 2) prędkość przyrządową,
 - 3) ślizg,
 - 4) położenie przestrzenne, jeżeli jest to wymagane,
 - 5) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane oraz
 - 6) ustabilizowany kurs lotu, jeżeli jest to wymagane.

NCC.IDE.H.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane w lotach IFR wyposaża się w:

Załącznik VI „Część NCC”

- a) urządzenia pomiarowe i wyświetlające:
 - 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową,
 - 5) prędkość pionową,
 - 6) ślizg,
 - 7) położenie przestrzenne,
 - 8) ustabilizowany kurs lotu oraz
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego;
- b) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych;
- c) zawsze kiedy do wykonania danej operacji konieczni są dwaj piloci dodatkowi, oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:
 - 1) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 2) prędkość przyrządową,
 - 3) prędkość pionową,
 - 4) ślizg,
 - 5) położenie przestrzenne oraz
 - 6) ustabilizowany kurs lotu;
- d) wymagane w lit. a) pkt 4) i lit. c) pkt 2) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;
- e) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;
- f) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie lotów w nocy oraz
- g) dodatkowe urządzenie pomiarowe i wyświetlające położenie przestrzenne (jako przyrząd rezerwowo).

NCC.IDE.H.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach IFR z jednym pilotem są wyposażane w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kursu.

NCC.IDE.H.145 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Śmigłowce z MOPSC większą niż 9 użytkowane według IFR lub w nocy są wyposażane w pokładowe urządzenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne meldunki meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

NCC.IDE.H.150 Wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia nocą

- a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia są wyposażane w urządzenia do oświetlania bądź wykrywania tworzącego się lodu.
- b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie obowiązków przez członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.H.155 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.H.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie

- a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 7000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdolności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w rejestrator CVR.
- b) Rejestrator CVR musi być zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin jego działania.
- c) W odniesieniu do skali czasowej CVR rejestruje:
 - 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;

Załącznik VI „Część NCC”

- 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu załogi oraz
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych bądź podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku.
- d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Oprócz wymagań określonych w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe, podczas sprawdzania kabiny pilotów przed uruchomieniem silników na początku lotu i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilotów po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- f) CVR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.H.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

- a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 3175 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkownika śmigłowca i jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin jego pracy.
- c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- d) Rejestrator FDR automatycznie rozpoczyna zapis danych, zanim śmigłowiec jest zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Rejestrator FDR jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.H.170 Zapisy łącza danych

- a) Śmigłowce, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza danych i które są objęte wymogiem posiadania

Załącznik VI „Część NCC”

rejestratora CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, stosownie do przypadku:

- 1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza danych związane z łącznością między służbami ATS i śmigłowcem, w tym komunikaty dotyczące następujących aplikacji:
 - (i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza danych;
 - (ii) łączność między kontrolerem a pilotem;
 - (iii) dozór adresowany;
 - (iv) informacje o locie;
 - (v) biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny (w miarę możliwości);
 - (vi) biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące kontroli operacyjnej statku powietrznego (w miarę możliwości) oraz
 - (vii) biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne (w miarę możliwości);
 - 2) informacje umożliwiające korelację ze wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza danych, które są przechowywane poza śmigłowcem oraz
 - 3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.
- b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.
 - c) Rejestrator jest zdolny do zachowania zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres, jaki został określony dla rejestratorów CVR w NCC.IDE.H.160.
 - d) Rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.
 - e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same, jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora CVR zawarte w NCC.IDE.H.160 lit. d) i lit. e).

NCC.IDE.H.175 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie

Wymogi dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie zostanie zainstalowany jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie.

NCC.IDE.H.180 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

- a) Śmigłowce wyposaża się w:
- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku co najmniej 24 miesięcy;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
 - 3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 lipca 1999 r., pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;
 - 4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka (CDR) dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;
 - 5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz
 - 6) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1980 r.;
- b) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia:
- 1) posiada jeden punkt zwalniania oraz
 - 2) na siedzeniach załogi lotniczej, wszystkich siedzeniach ulokowanych obok siedzenia pilota oraz na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmuje dwie taśmy barkowe oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

NCC.IDE.H.185 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Śmigłowce, na których z siedzenia/siedzeń kabiny załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, wyposaża się w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

NCC.IDE.H.190 Apteczka pierwszej pomocy

- a) W śmigłowcu znajduje się co najmniej jedna apteczka pierwszej pomocy.

- b) Apteczka pierwszej pomocy jest:
 - 1) łatwo dostępna do użytku oraz
 - 2) utrzymywane w stanie wymaganym na daną chwilę.

NCC.IDE.H.200 Dodatkowy tlen – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji

- a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b) posiadają wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania wymaganych ilości tlenu.
- b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej wynosi ponad 10000 stóp posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
 - 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10% pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 10000–13000 stóp oraz
 - 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej jest większa niż 13000 stóp.

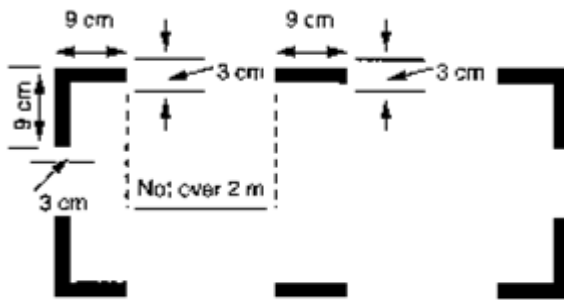
NCC.IDE.H.205 Gaśnice ręczne

- a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
 - 1) w kabinie załogi lotniczej oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach odpowiadają rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCC.IDE.H.210 Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba przeznaczone do wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej są oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1. Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCC.IDE.H.215 Nadajnik ratunkowy (ELT)

- a) W śmigłowcu znajduje się co najmniej jeden automatyczny ELT.
- b) Śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi do wsparcia operacji w nieprzyjnym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, gdzie w przypadku niesprawności krytycznego silnika śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu, są wyposażane w automatycznie uruchamiany ELT (ELD (AD)).
- c) Nadajnik ELT dowolnego typu jest zdolny do jednoczesnej transmisji na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Kamizelki ratunkowe

- a) Śmigłowce są wyposażane w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku są one przeznaczone, podczas:
 - 1) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, gdzie w przypadku niesprawności krytycznego silnika, śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu;
 - 2) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, gdzie w przypadku niesprawności krytycznego silnika śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu bądź
 - 3) startu lub lądowania na lotnisku albo miejscu operacji lotniczych, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.
- b) Każda kamizelka ratunkowa lub równoważny środek pływający są wyposażone w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

NCC.IDE.H.226 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi ma na sobie kombinezon ratunkowy podczas:

- a) użytkownika w lotach nad obszarami wodnymi do wsparcia operacji morskich, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, gdzie w przypadku niesprawności krytycznego silnika śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu, w sytuacji gdy:
 - 1) dostępne pilotowi dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż plus 10°C bądź
 - 2) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż szacowany czas przeżycia

lub

- b) kiedy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:
 - 1) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, w sytuacji gdy w przypadku niesprawności krytycznego silnika śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, a dostępne pilotowi dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż plus 10°C.

NCC.IDE.H.227 Tratwy ratunkowe, nadajniki ratunkowe ELT oraz wyposażenie ratunkowe podczas wydłużonych lotów nad obszarami wodnymi

Śmigłowce użytkowane:

- a) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, gdzie w przypadku niesprawności krytycznego silnika śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu bądź
- b) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, gdzie w przypadku niesprawności krytycznego silnika śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, a także kiedy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka, są wyposażane:
 - 1) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób w co najmniej jedną tratwę o pojemności znamionowej nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;
 - 2) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób w co najmniej dwie tratwy ratunkowe, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie

Załącznik VI „Część NCC”

użycie w sytuacji awaryjnej, o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób, które można zabrać na pokład, przy czym w przypadku utraty jednej z tratw, pozostałe muszą dysponować odpowiednią przeciążalnością umożliwiającą zabranie wszystkich osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca;

- 3) w co najmniej jeden nadajnik ratunkowy ELT (ELT(S)) dla każdej wymaganej tratwy ratunkowej oraz
- 4) w sprzęt ratunkowy obejmujący środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCC.IDE.H.230 Wyposażenie ratunkowe

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, są wyposażane w:

- a) urządzenia sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
- b) co najmniej jeden ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) oraz
- c) dodatkowe wyposażenie ratunkowe, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

NCC.IDE.H.231 Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjnym środowisku

Śmigłowce użytkowane w operacjach morskich w nieprzyjnym środowisku, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, spełniają następujące wymagania:

- a) W sytuacji gdy dostępne pilotowi dowódcy meldunki lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż plus 10°C lub gdy szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia bądź gdy lot ma być realizowany nocą wszystkie osoby na pokładzie mają na sobie kombinezony ratunkowe.
- b) Wszystkie tratwy ratunkowe przewożone zgodnie z NCC.IDE.H.227 są umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trzymowania w celu spełnienia wymagań certyfikacyjnych dotyczących wodowania.
- c) Śmigłowiec jest wyposażony w posiadający niezależne źródło zasilania system oświetlenia awaryjnego zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.
- d) Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, a także urządzenia służące do ich otwierania, są oznaczone w sposób widoczny w celu zapewnienia osobom na pokładzie odniesień wzrokowych w świetle dziennym i w ciemności.

Załącznik VI „Część NCC”

Oznaczenia te są projektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne po kapotowaniu śmigłowca i zanurzeniu kabiny pod wodę.

- e) Wszystkie drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, posiadają urządzenia zabezpieczające je w pozycji otwartej w taki sposób, że nie przeszkadzają osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy każdym stanie morza, aż do maksymalnych warunków ocenianych na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.
- f) Wszystkie drzwi, okna lub inne otwory w przedziale pasażerskim ocenione jako odpowiednie dla potrzeb ewakuacji pod wodą są wyposażane tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.
- g) Kamizelki ratunkowe są noszone przez cały czas, chyba że dany pasażer lub członek załogi ma na sobie zintegrowany kombinezon ratunkowy spełniający połączony wymóg dotyczący kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.

NCC.IDE.H.232 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi – wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi są wyposażane w:

- a) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, wagi i cech obsługi oraz
- b) wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych przewidziane międzynarodowymi przepisami o zapobieganiu kolizjom na morzu, tam gdzie ma to zastosowanie.

NCC.IDE.H.235 Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi – wodowanie

(Śmigłowiec jest projektowany do lądowania na wodzie lub certyfikowany do wodowania zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu bądź wyposażony w awaryjny sprzęt pływający, jeżeli jest użytkowany w locie nad obszarem wodnym w nieprzyjnym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.)

NCC.IDE.H.240 Słuchawki nagłowne

Zawsze kiedy wymagany jest system łączności radiowej i/lub radionawigacji, śmigłowiec jest wyposażany w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota i/lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCC.IDE.H.245 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Śmigłowce użytkowane w lotach IFR lub w nocy bądź stosownie do wymagań dotyczących danej przestrzeni powietrznej posiadają wyposażenie łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:
 - 1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;
 - 2) otrzymywanie informacji meteorologicznych;
 - 3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez właściwy organ oraz
 - 4) łączność na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.
- b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej sztuki wyposażenia łączności, są one od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednego nie powoduje niesprawności pozostałych.
- c) W przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej, oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisami NCC.IDE.H.155, śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota i/lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCC.IDE.H.250 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
 - 1) planem lotu ATS, stosownie do przypadku oraz
 - 2) odpowiednimi wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W śmigłowcach znajduje się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia, by w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwiały bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczne wykonanie działań awaryjnych.
- c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), posiadają odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to zapewnia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym zamierzone jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Śmigłowce są wyposażane we wtórny radar dozoru (SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz posiadający inne możliwości transpondera SSR wymagane na trasie lotu.