



Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας της
Αεροπορίας

**Παράρτημα VII του σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής
για τις «Αεροπορικές δραστηριότητες — OPS»**

Μέρος NCO — εκτελεστικοί κανόνες

Πίνακας περιεχομένων

Μέρος NCO — εκτελεστικοί κανόνες.....	6
Τμήμα A — Γενικές απαιτήσεις.....	6
NCO.GEN.100	Αρμόδια αρχή..... 6
NCO.GEN.101	Μέσα συμμόρφωσης..... 6
NCO.GEN.102	Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και ανεμοπλάνα με κινητήρα..... 6
NCO.GEN.105	Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη..... 7
NCO.GEN.106	Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη — αερόστατα..... 9
NCO.GEN.110	Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες..... 9
NCO.GEN.115	Τροχοδρόμηση αεροπλάνων..... 9
NCO.GEN.120	Ενεργοποίηση στροφείου..... 10
NCO.GEN.125	Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές..... 10
NCO.GEN.130	Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης..... 10
NCO.GEN.135	Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται..... 10
NCO.GEN.140	Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων..... 11
ORO.GEN.145	Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας..... 12
NCO.GEN.150	Μητρώο καταγραφής πτήσης..... 12
NCO.GEN.155	Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού..... 12
Τμήμα B — Επιχειρησιακές διαδικασίες.....	13
NCO.OP.100	Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας..... 13
NCO.OP.105	Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα..... 13
NCO.OP.110	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα..... 13
NCO.OP.111	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — δραστηριότητες NPA, APV, CAT I..... 14
NCO.OP.112	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα..... 16
NCO.OP.113	Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα..... 18
NCO.OP.115	Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα..... 18
NCO.OP.120	Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αεροπλάνα, ελικόπτερα και ανεμοπλάνα με κινητήρα..... 19
NCO.OP.121	Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αερόστατα..... 19

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

NCO.OP.125	Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα.....	19
NCO.OP.126	Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα.....	20
NCO.OP.127	Εφοδιασμός με καύσιμα και έρμα και σχεδιασμός — αερόστατα.....	21
NCO.OP.130	Ενημέρωση επιβατών	21
NCO.OP.135	Προετοιμασία πτήσης.....	21
NCO.OP.140	Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — αεροπλάνα	22
NCO.OP.141	Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — ελικόπτερα.....	23
NCO.OP.145	Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται	23
NCO.OP.150	Μεταφορά επιβατών.....	24
NCO.OP.155	Κάπνισμα στο αεροσκάφος — αεροπλάνα και ελικόπτερα	24
NCO.OP.156	Κάπνισμα στο αεροσκάφος — ανεμοπλάνα και αερόστατα	24
NCO.OP.160	Μετεωρολογικές συνθήκες.....	24
NCO.OP.165	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος.....	24
NCO.OP.170	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση.....	25
NCO.OP.175	Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα	25
NCO.OP.176	Συνθήκες απογείωσης — αερόστατα	25
NCO.OP.180	Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση.....	25
NCO.OP.185	Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση	26
NCO.OP.190	Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου	26
NCO.OP.195	Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους	26
NCO.OP.200	Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)	26
NCO.OP.205	Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα.....	26
NCO.OP.210	Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα.....	26
NCO.OP.215	Επιχειρησιακοί περιορισμοί — αερόστατα θερμού αέρα.....	27
Τμήμα Γ — Επιδόσεις του και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας	28	
NCO.POL.100	Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας.....	28
NCO.POL.105	Ζύγιση — αεροπλάνα και ελικόπτερα.....	28
NCO.POL.110	Επιδόσεις — γενικά	28
Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός	29	
Ενότητα 1 — Αεροπλάνα.....	29	
NCO.IDE.A.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	29
NCO.IDE.A.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση.....	29
NCO.IDE.A.110	Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες	31

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

NCO.IDE.A.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας.....	31
NCO.IDE.A.120	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	31
NCO.IDE.A.125	Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	32
NCO.IDE.A.130	Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)	33
NCO.IDE.A.135	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης	33
NCO.IDE.A.140	Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά.....	33
NCO.IDE.A.145	Κυτίο πρώτων βοηθειών.....	33
NCO.IDE.A.150	Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης.....	34
NCO.IDE.A.155	Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης	34
NCO.IDE.A.160	Πυροσβεστήρες χειρός.....	35
NCO.IDE.A.165	Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο.....	35
NCO.IDE.A.170	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT).....	36
NCO.IDE.A.175	Πτήση πάνω από τη θάλασσα.....	36
NCO.IDE.A.180	Σωσίβιος εξοπλισμός.....	37
NCO.IDE.A.190	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	37
NCO.IDE.A.195	Εξοπλισμός ναυτιλίας	38
NCO.IDE.A.200	Αναμεταδότης.....	38
Ενότητα 2 — Ελικόπτερα	39	
NCO.IDE.H.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	39
NCO.IDE.H.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση.....	39
NCO.IDE.H.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας.....	40
NCO.IDE.H.120	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	40
NCO.IDE.H.125	Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	41
NCO.IDE.H.126	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα.....	41
NCO.IDE.H.135	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης	42
NCO.IDE.H.140	Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά.....	42
NCO.IDE.H.145	Κυτίο πρώτων βοηθειών.....	42
NCO.IDE.H.155	Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης	42
NCO.IDE.H.160	Πυροσβεστήρες χειρός.....	43
NCO.IDE.H.165	Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο.....	43

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

NCO.IDE.H.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT).....	44
NCO.IDE.H.175 Πτήση πάνω από τη θάλασσα.....	44
NCO.IDE.H.180 Σωσίβιος εξοπλισμός.....	45
NCO.IDE.H.185 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσσωση	45
NCO.IDE.H.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	45
NCO.IDE.H.195 Εξοπλισμός ναυτιλίας	46
NCO.IDE.H.200 Αναμεταδότης.....	46
Ενότητα 3 — Ανεμοπλάνα	47
NCO.IDE.S.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	47
NCO.IDE.S.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση.....	47
NCO.IDE.S.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης	48
NCO.IDE.S.120 Πτήσεις εντός των νεφών — όργανα πτήσης και πλοήγησης.....	48
NCO.IDE.S.125 Καθίσματα και συστήματα πρόσδεσης.....	48
NCO.IDE.S.130 Συμπληρωματικό οξυγόνο	49
NCO.IDE.S.135 Πτήση πάνω από τη θάλασσα.....	49
NCO.IDE.S.140 Σωσίβιος εξοπλισμός.....	49
NCO.IDE.S.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	49
NCO.IDE.S.150 Εξοπλισμός ναυτιλίας	50
NCO.IDE.S.155 Αναμεταδότης.....	50
Ενότητα 4 — Αερόστατα.....	51
NCO.IDE.B.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	51
NCO.IDE.B.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση.....	51
NCO.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας.....	52
NCO.IDE.B.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός	52
NCO.IDE.B.120 Κυτίο πρώτων βοηθειών.....	52
NCO.IDE.B.121 Συμπληρωματικό οξυγόνο	53
NCO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός.....	53
NCO.IDE.B.130 Πτήση πάνω από τη θάλασσα.....	53
NCO.IDE.B.135 Σωσίβιος εξοπλισμός.....	53
NCO.IDE.B.140 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού	54
NCO.IDE.B.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	54
NCO.IDE.B.150 Αναμεταδότης.....	54

Μέρος NCO — εκτελεστικοί κανόνες

Τμήμα A — Γενικές απαιτήσεις

NCO.GEN.100 Αρμόδια αρχή

- α) Η αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζει το κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος.
- β) Εάν το αεροσκάφος είναι νηολογημένο σε τρίτη χώρα, η αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζει το κράτος μέλος εγκατάστασης ή διαμονής του αερομεταφορέα.

NCO.GEN.101 Μέσα συμμόρφωσης

Οι αερομεταφορείς μπορεί να χρησιμοποιούν μέσα συμμόρφωσης εναλλακτικά εκείνων που έχει καταρτίσει ο Οργανισμός για την επίτευξη συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ και τους εκτελεστικούς κανόνες του.

NCO.GEN.102 Μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης και ανεμοπλάνα με κινητήρα

- α) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης χρησιμοποιούνται με ικανοποίηση των απαιτήσεων για:
 - (1) τα αεροπλάνα, όταν είναι μηχανοκίνητα μέσω κινητήρα. και
 - (2) τα ανεμοπλάνα, όταν λειτουργούν χωρίς τη χρήση κινητήρα.
- β) Τα μηχανοκίνητα ανεμόπτερα περιήγησης είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα αεροπλάνα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στο τμήμα Δ.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20 ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ. *EE L 79 της 19.3.2008, σ. 1*, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21 ης Οκτωβρίου 2009 *EE L 309 της 24.11.2009, σ. 51*.

- γ) Τα ανεμοπλάνα με κινητήρα, με την εξαίρεση των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, λειτουργούν και είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για τα ανεμοπλάνα.

NCO.GEN.105 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη

- α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος:

- (1) για την ασφάλεια του αεροσκάφους και όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του μεταφερόμενου φορτίου κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.γ. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (2) για την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή πτήσης για λόγους ασφαλείας.
- (3) να διασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι οδηγίες, επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.β. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (4) να αρχίζει την πτήση μόνο εάν έχει βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι περιορισμοί λειτουργίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.α.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ως εξής:
 - i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο.
 - ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως καταχωρημένο.
 - iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης είναι εγκατεστημένα στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν η πτήση με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας επιτρέπεται βάσει των όσων ορίζονται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού ή σε άλλο ισοδύναμο έγγραφο, ανάλογα με την περίπτωση, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ή NCO.IDE.B.105.
 - iv) η μάζα του αεροσκάφους και, με εξαίρεση των αερόστατων, η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες που η πτήση μπορεί να εκτελεστεί εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας.
 - v) όλος ο εξοπλισμός, οι αποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς και εξακολουθεί να είναι δυνατή η εκκένωση έκτακτης ανάγκης· και

- vi) σε κανένα σημείο της πτήσης δεν υπερβαίνονται οι περιορισμοί πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους που ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
- (5) να μην αρχίζει την πτήση εάν είναι ανίκανος/η να εκτελέσει καθήκοντα λόγω τραυματισμού, ασθένειας, κόπωσης ή της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών.
- (6) να μην συνεχίζει την πτήση πέραν του πλησιέστερου αεροδρομίου επιτρεπτών καιρικών συνθηκών ή χώρου λειτουργίας, όταν η ικανότητά του/της να εκτελεί καθήκοντα είναι σημαντικά μειωμένη λόγω κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου.
- (7) να αποφασίζει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ), όπως ισχύει· και
- (8) να καταγράφει δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή πιθανά ελαττώματα κατά το πέρας της πτήσης ή της σειράς πτήσεων στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους ή στο μητρώο καταγραφής πτήσης για το αεροσκάφος.
- β) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης, ή όποτε το κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, κάθε μέλος του πληρώματος κάθεται στη θέση που του έχει ανατεθεί και δεν εκτελεί άλλες δραστηριότητες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του αεροσκάφους.
- γ) Ο κυβερνήτης έχει το δικαίωμα να αρνείται να μεταφέρει ή να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, αποσκευή ή φορτίο, το οποίο μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.
- δ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, μόλις καταστεί εφικτό, στην κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όλες τις επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.
- ε) Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, ο κυβερνήτης προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη βάσει των περιστάσεων σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους προς το συμφέρον της ασφαλείας.
- στ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο κυβερνήτης:
- (1) είναι προσδεμένος/η με τη ζώνη ασφαλείας του ενώ βρίσκεται στη θέση του/της, με εξαίρεση τα αερόστατα· και

- (2) παραμένει συνεχώς στα χειριστήρια του αεροσκάφους, εκτός εάν κάποιος άλλος χειριστής αναλαμβάνει τα χειριστήρια.
- ζ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, αναφορά πράξης παράνομης παρέμβασης στην αρμόδια αρχή και ενημερώνει την αρμόδια τοπική αρχή.
- η) Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την πλησιέστερη κατάλληλη αρχή με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για τυχόν ατύχημα στο οποίο ενέχεται το αεροσκάφος και το οποίο έχει ως συνέπεια το σοβαρό τραυματισμό ή το θάνατο οποιουδήποτε προσώπου, ή σημαντική φθορά του αεροσκάφους ή περιουσίας.

NCO.GEN.106 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη — αερόστατα

Επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο NCO.GEN.105, ο κυβερνήτης ενός αερόστατου είναι υπεύθυνος:

- α) για την ενημέρωση πριν από την εκτέλεση της πτήσης των προσώπων που συνδράμουν στην εμφύσηση και αποφύσηση του φακέλου· και
- β) να διασφαλίζει ότι τα πρόσωπα που συνδράμουν στην εμφύσηση και αποφύσηση του φακέλου φορούν κατάλληλα προστατευτικά ενδύματα.

NCO.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

- α) Ο χειριστής συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών όπου εκτελούνται πτητικές λειτουργίες.
- β) Ο χειριστής είναι εξοικειωμένος με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων του/της, που έχουν καθοριστεί για τις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.α. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

NCO.GEN.115 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

Ένα αεροπλάνο τροχοδρομεί μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

- α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα. ή
- β) έχει οριστεί από τον αερομεταφορέα και:
- (1) έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροσκάφους·
 - (2) έχει εκπαιδευτεί στη χρήση του ραδιοτηλεφώνου, εάν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες·
 - (3) έχει λάβει οδηγίες σχετικά με τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση,

τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου· και

- (4) είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

NCO.GEN.120 Ενεργοποίηση στροφείου

Το στροφείο ενός ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για το σκοπό της πτήσης με χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια.

NCO.GEN.125 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα σε αεροσκάφος που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

NCO.GEN.130 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης

Με την εξαίρεση αεροσκαφών που απογειώνονται και προσγειώνονται στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας, ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων, για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που φέρουν τα αεροσκάφη.

NCO.GEN.135 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται

- α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και οι πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:
 - (1) εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο(-α) έγγραφο(-α).
 - (2) πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης.
 - (3) πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας.
 - (4) πιστοποιητικό θορύβου, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (5) κατάλογος ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (6) άδεια σταθμού αεροσκάφους, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (7) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων.
 - (8) μητρώο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο, για το αεροσκάφος.

- (9) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (10) ενημερωμένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης.
 - (11) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αεροσκάφη παρεμποδίζουν την πορεία και αεροσκάφη των οποίων η πορεία παρεμποδίζεται.
 - (12) ΚΕΕ ή κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση, ανάλογα με την περίπτωση· και.
 - (13) κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη που εμπλέκονται στην πτήση.
- β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), στις πτήσεις:
- (1) με σκοπούμενη απογείωση και προσγείωση στο ίδιο αεροδρόμιο/ χώρο λειτουργίας. ή
 - (2) που παραμένουν εντός απόστασης ή περιοχής που καθορίζει η αρμόδια αρχή,
- τα έγγραφα και τα στοιχεία του στοιχείου α) σημεία 2 έως 8 μπορούν να τηρούνται στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας.
- γ) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), σε πτήσεις με αερόστατα ή ανεμοπλάνα, με την εξαίρεση των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης (TMG), τα έγγραφα και τα στοιχεία του στοιχείου α) σημεία 2 έως 8 και 11 έως 13 μπορούν να μεταφέρονται στο όχημα ανάσυρσης.
- δ) Ο κυβερνήτης παρέχει, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος από τη στιγμή που θα του ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, τα έγγραφα τεκμηρίωσης που πρέπει να μεταφέρονται επί του αεροσκάφους.

NCO.GEN.140 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

- α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων και τυχών προσθηκών ή διορθώσεων.
- β) Τα επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. xxx/XXXX, εκτός εάν:

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

- (1) δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών. ή
 - (2) μεταφέρονται από επιβάτες ή τον κυβερνήτη, ή βρίσκονται σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.
- γ) Ο κυβερνήτης λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή της ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.
- δ) Ο αερομεταφορέας αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του κράτους όπου σημειώθηκε το συμβάν τυχόν ατυχήματα ή περιστατικά κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- ε) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.

ORO.GEN.145 Άμεση αντίδραση σε πρόβλημα ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας:

- α) λαμβάνει κάθε μέτρο ασφαλείας που εντέλει η αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο ARO.GEN.135 στοιχείο γ) και
- β) εφαρμόζει κάθε σχετική υποχρεωτική πληροφορία ασφάλειας που εκδίδει ο Οργανισμός, συμπεριλαμβανομένων οδηγιών αξιοπλοΐας.

NCO.GEN.150 Μητρώο καταγραφής πτήσης

Στοιχεία του αεροσκάφους, του πληρώματός του και κάθε πτήσης τηρούνται για κάθε πτήση ή σειρά πτήσεων, με τη μορφή μητρώου καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμου εγγράφου.

NCO.GEN.155 Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού

Μπορεί να καθοριστεί ΚΕΕ σύμφωνα με την παράγραφο 8.α.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Σε αυτήν την περίπτωση, ο ΚΕΕ και κάθε τροποποίησή του εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή.

Τμήμα Β — Επιχειρησιακές διαδικασίες

NCO.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

Ο κυβερνήτης κάνει χρήση μόνο αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας κατάλληλων για τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

NCO.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα

Για την επιλογή αεροδρομίων εναλλαγής και της πολιτικής καυσίμων, ο κυβερνήτης θεωρεί ένα αεροδρόμιο ως απομονωμένο αεροδρόμιο εάν ο χρόνος πτήσης προς το πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού είναι άνω:

- α) των 60 λεπτών, για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες· ή
- β) των 90 λεπτών, για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες.

NCO.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Για πτήσεις με όργανα (IFR), ο κυβερνήτης επιλέγει και χρησιμοποιεί τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής. Τα εν λόγω ελάχιστα:

- (1) δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το εν λόγω κράτος· και
- (2) όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) τμήμα E του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxx/XXXX.

β) Κατά την επιλογή των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

- (1) τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους.
- (2) τις ικανότητες και την πείρα του/της.
- (3) τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και των περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης που μπορεί να επιλεγούν για χρήση.

- (4) την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων βοηθημάτων εξ όψεως προσέγγισης αεροδρομίου και βοηθημάτων εδάφους μη οπτικής επαφής.
 - (5) τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της οριζοντίωσης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης.
 - (6) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.
 - (7) το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης.
 - (8) τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών. και
 - (9) την τεχνική πτήσης που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια της τελικής προσέγγισης.
- γ) Τα ελάχιστα για έναν συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιούνται εάν:
- (1) λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία.
 - (2) λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροσκάφους.
 - (3) πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων του αεροσκάφους. και
 - (4) το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

NCO.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — δραστηριότητες NPA, APV, CAT I

- α) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που θα χρησιμοποιείται για προσέγγιση μη ακριβείας (NPA) που πραγματοποιείται με την τεχνική τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο (CDFA), διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV) ή για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I (CAT I) δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακόλουθων:
- (1) ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής.

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

- (2) σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους.
 - (3) αποφασιστικό σχετικό ύψος της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (4) ελάχιστο συστήματος που καθορίζεται στον πίνακα 1 ή
 - (5) ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο έγγραφο, εάν αναφέρεται.
- β) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για προσέγγιση μη ακριβείας που πραγματοποιείται χωρίς την τεχνική τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακολούθων:
- (1) σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροσκάφους.
 - (2) ελάχιστο συστήματος που καθορίζεται στον πίνακα 1. ή
 - (3) ελάχιστο ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, εάν αναφέρεται.

Πίνακας 1: Ελάχιστα συστήματος

Εγκατάσταση	Κατώτατο αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)
Σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS)	200
Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS)/Δορυφορικό σύστημα ενίσχυσης (SBAS) (Πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV))	200
GNSS (Πλευρική πλοήγηση (LNAV))	250
GNSS/Βαρο-κατακόρυφη πλοήγηση (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LOC) με ή χωρίς όργανα μέτρησης απόστασης (DME)	250

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

Εγκατάσταση	Κατώτατο αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ NM)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 NM)	300
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ή άνω NM)	350
Πανκατευθυντικός ραδιοφάρος VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Μη κατευθυντικός ραδιοφάρος (NDB)	350
NDB/DME	300
Ανιχνευτής κατεύθυνσης VHF (VDF)	350

NCO.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα

- α) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνο δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακόλουθων:
- (1) δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου.
 - (2) ελάχιστο σχετικό ύψος προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου που προκύπτει από τον πίνακα 1 ή
 - (3) αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.
- β) Η ελάχιστη ορατότητα για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνο είναι η μέγιστη των ακόλουθων:
- (1) δημοσιευμένη ορατότητα προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου για την κατηγορία του αεροπλάνου, εάν έχει δημοσιευτεί.
 - (2) ελάχιστη ορατότητα που προκύπτει από τον πίνακα 2 ή

Παράρτημα VII «Μέρος ΝCΟ»

- (3) ορατότητα διαδρόμου/μεταλλασσόμενη μετεωρολογική ορατότητα (RVR/CMV) της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

Πίνακας 1: Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου και ελάχιστη ορατότητα για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου έναντι κατηγορίας αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα (m)	1.500	1.600	2.400	3.600

NCO.OP.113 **Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα**

Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για επάκτια προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα δεν είναι κατώτερο από 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα δεν είναι κατώτερη των 800 m.

NCO.OP.115 **Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα**

- α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εάν αυτές οι διαδικασίες έχουν δημοσιευτεί για το διάδρομό ή την περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης που θα χρησιμοποιηθεί.
- β) Ο κυβερνήτης μπορεί να παρεκκλίνει από δημοσιευμένη διαδρομή αναχώρησης, διαδρομή άφιξης ή διαδικασία προσέγγισης:
- (1) υπό την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η τήρηση των κριτηρίων αποφυγής εμποδίων, λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες λειτουργίας και τηρείται κάθε άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. ή
 - (2) όταν καθοδηγείται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με χρήση ραντάρ.

NCO.OP.120 Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αεροπλάνα, ελικόπτερα και ανεμοπλάνα με κινητήρα

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις δημοσιευμένες διαδικασίες μείωσης θορύβου για την ελαχιστοποίηση της επίδρασης του θορύβου του αεροσκάφους ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι η ασφάλεια προέχει της μείωσης του θορύβου.

NCO.OP.121 Διαδικασίες μείωσης θορύβου — αερόστατα

Ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τις επιχειρησιακές διαδικασίες για την ελαχιστοποίηση της επίδρασης του θορύβου του συστήματος θέρμανσης ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι η ασφάλεια προέχει της μείωσης του θορύβου.

NCO.OP.125 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα

α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν το αεροπλάνο μεταφέρει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για τα ακόλουθα:

(1) πτήσεις εξ όψεως (VFR):

- i) την ημέρα, απογείωση και προσγείωση στο ίδιο αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας διατηρώντας πάντα οπτική επαφή με το εν λόγω αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας, για την κάλυψη της σκοπούμενης διαδρομής και μετέπειτα για τουλάχιστον 10 λεπτά σε κανονικό ύψος ταξιδίου.
- ii) την ημέρα, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 30 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου. ή
- iii) τη νύκτα, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου.

(2) πτήσεις με όργανα:

- i) όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου. ή
- ii) όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης, προς αεροδρόμιο εναλλαγής και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου.

β) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης ποσότητας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

- (1) η πρόβλεψη των μετεωρολογικών συνθηκών.
 - (2) οι αναμενόμενες διαδρομές του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι καθυστερήσεις κυκλοφορίας.
 - (3) οι διαδικασίες για απώλεια πίεσης ή βλάβη ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή, ανάλογα με την περίπτωση. και
 - (4) κάθε άλλη συνθήκη που ενδέχεται να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροπλάνου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και λιπαντικών.
- γ) Ουδόλως αποκλείεται η τροποποίηση του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης για εκ νέου σχεδιασμό της πτήσης προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων από το σημείο εκ νέου σχεδιασμού της πτήσης.

NCO.OP.126 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν το ελικόπτερο μεταφέρει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για τα ακόλουθα:
- (1) πτήσεις εξ όψεως, για πτήση προς το αεροδρόμιο/το χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας. και
 - (2) πτήσεις με όργανα:
 - i) όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής ή δεν υπάρχει διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, για πτήση προς το αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση 30 λεπτών με ταχύτητα κράτησης σε ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας προορισμού υπό πρότυπες συνθήκες θερμοκρασίας, προσέγγιση και προσγείωση. ή
 - ii) όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής, για πτήση και εκτέλεση προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης στο αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα:
 - (A) για πτήση προς το καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής. και
 - (B) για πτήση 30 λεπτών με ταχύτητα κράτησης σε ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο

εναλλαγής/τον χώρο λειτουργίας υπό πρότυπες συνθήκες θερμοκρασίας, προσέγγιση και προσγείωση.

- β) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης ποσότητας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) η πρόβλεψη των μετεωρολογικών συνθηκών.
 - (2) οι αναμενόμενες διαδρομές του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι καθυστερήσεις κυκλοφορίας.
 - (3) οι διαδικασίες για απώλεια πίεσης ή βλάβη ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή, ανάλογα με την περίπτωση. και
 - (4) κάθε άλλη συνθήκη που ενδέχεται να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροσκάφους ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και λιπαντικών.
- γ) Ουδόλως αποκλείεται η τροποποίηση του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης για εκ νέου σχεδιασμό της πτήσης προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων από το σημείο εκ νέου σχεδιασμού της πτήσης.

NCO.OP.127 Εφοδιασμός με καύσιμα και έρμα και σχεδιασμός — αερόστατα

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν τα εφεδρικά καύσιμα, το αέριο ή το έρμα επαρκεί για πτήση 30 λεπτών.
- β) Οι υπολογισμοί εφοδιασμού με καύσιμα, αέριο ή έρμα βασίζονται τουλάχιστον στις ακόλουθες συνθήκες λειτουργίας υπό τις οποίες θα πραγματοποιηθεί η πτήση:
- (1) δεδομένα που παρέχει ο κατασκευαστής του αερόστατου.
 - (2) αναμενόμενες μάζες.
 - (3) αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες. και
 - (4) διαδικασίες και περιορισμοί του φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

NCO.OP.130 Ενημέρωση επιβατών

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι πριν από την πτήση ή, ανάλογα με την περίπτωση, κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες ενημερώνονται για τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης.

NCO.OP.135 Προετοιμασία πτήσης

- α) Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται χρησιμοποιώντας κάθε εύλογο διαθέσιμο μέσο ότι οι εγκαταστάσεις εδάφους ή/και θαλάσσης,

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων επικοινωνιών και των βοηθημάτων αεροναυτιλίας που είναι διαθέσιμα και απαιτούνται άμεσα για την εν λόγω πτήση, επαρκούν για τον τύπο δραστηριότητας στο πλαίσιο της οποίας θα πραγματοποιηθεί η πτήση.

- β) Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με όλες τις διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία μιας πτήσης σε απόσταση από την περιοχή του τόπου αναχώρησης, και για κάθε πτήση με όργανα, περιλαμβάνει:
- (1) μελέτη των διαθέσιμων ενημερωμένων δελτίων και προγνώσεων καιρού. και
 - (2) τον σχεδιασμό εναλλακτικών ενεργειών για την αντιμετώπιση του ενδεχόμενου μη δυνατότητας ολοκλήρωσης της πτήσης όπως είχε αρχικά σχεδιαστεί λόγω καιρικών συνθηκών.

NCO.OP.140 Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού — αεροπλάνα

Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, εκτός εάν:

- α) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο περιόδους είναι πιο σύντομη, η προσέγγιση και η προσγείωση μπορούν να εκτελεστούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC). ή
- β) ο τύπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
- (1) για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσγείωσης. και
 - (2) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
 - i) βάση νεφών τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης. και
 - ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία.

NCO.OP.141 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — ελικόπτερα

Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, εκτός εάν:

- α) ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο είναι συντομότερη:
 - (1) βάση νεφών τουλάχιστον 120 m (400 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης. και
 - (2) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία. ή
- β) ο τόπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
 - (1) για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσγείωσης.
 - (2) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
 - i) βάση νεφών τουλάχιστον 120 m (400 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.
 - ii) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία. και
 - (3) καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR) σε περίπτωση προορισμού σε απόσταση από την ακτή.

NCO.OP.145 Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται

- α) Κανένα αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με αεροπορικό καύσιμο (AVGAS) ή καύσιμα ευρέως κλάσματος ή μείγμα αυτών των τύπων καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.
- β) Για κάθε άλλο τύπο καυσίμων, κανένα αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες, εκτός εάν βρίσκεται υπό την επίβλεψη από τον κυβερνήτη ή άλλο ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και

να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

NCO.OP.150 Μεταφορά επιβατών

Πλην των αερόστατων, ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι, πριν και κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε το κρίνει απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ασφαλείας ή τον μηχανισμό πρόσδεσης.

NCO.OP.155 Κάπνισμα στο αεροσκάφος — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα στο αεροσκάφος:

- α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, και
- β) κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους.

NCO.OP.156 Κάπνισμα στο αεροσκάφος — ανεμοπλάνα και αερόστατα

Δεν επιτρέπεται το κάπνισμα σε ανεμοπλάνα και αερόστατα.

NCO.OP.160 Μετεωρολογικές συνθήκες

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει μια πτήση εξ όψεως μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό κατά την υπολογιζόμενη ώρα χρήσης, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα για πτήσεις εξ όψεως.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει μια πτήση με όργανα προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- γ) Εάν μια πτήση περιλαμβάνει τμήματα πτήσης εξ όψεως και πτήσης με όργανα, οι μετεωρολογικές πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) ισχύουν εφόσον έχουν σχέση.

NCO.OP.165 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος

Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

NCO.OP.170 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση

- α) Ο κυβερνήτης δεν ξεκινά την πτήση ούτε πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- β) Αν η παγοποίηση υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγοποίησης αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγοποίησης χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο ή/και τη διαδρομή και δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

NCO.OP.175 Συνθήκες απογείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή στο χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) πληρούνται τα καθιερωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

NCO.OP.176 Συνθήκες απογείωσης — αερόστατα

Πριν την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης ενός αερόστατου βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο καιρός στο χώρο λειτουργίας ή το αεροδρόμιο δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση.

NCO.OP.180 Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

- α) Όταν μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο, ο κυβερνήτης δεν εξομοιώνει μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εκτέλεση μη φυσιολογικών διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ή πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC) με τεχνητά μέσα.
- β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), όταν εγκεκριμένος φορέας εκπαίδευσης εκτελεί εκπαιδευτικές πτήσεις, οι εν λόγω καταστάσεις μπορούν να εξομοιώνονται όταν μεταφέρονται μαθητευόμενοι χειριστές.

NCO.OP.185 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

Ο κυβερνήτης ελέγχει ανά τακτά διαστήματα ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου ή του έρματος στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι μικρότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου μέχρι αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών ή χώρο λειτουργίας, με διατήρηση του προγραμματισμένου εφεδρικού καυσίμου όπως απαιτείται από την παράγραφο NCO.OP.125 και την παράγραφο NCO.OP.126.

NCO.OP.190 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι ο ίδιος/ η ίδια και τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιαστών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10.000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13.000 ft.

NCO.OP.195 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από τον κυβερνήτη ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο κυβερνήτης λαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

NCO.OP.200 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Όταν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, αυτό χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011².

NCO.OP.205 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

Πριν αρχίσει η προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή το χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

NCO.OP.210 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης — αεροπλάνα και ελικόπτερα

α) Ο κυβερνήτης μπορεί να αρχίσει μια ενόργανη προσέγγιση ανεξαρτήτως της αναφερόμενης ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας.

² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ΕΕ L 336 της 20.12.2011, σ. 20.

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

- β) Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα δεν συνεχίζεται η προσέγγιση:
- (1) κάτω από 1.000 ft πάνω από το αεροδρόμιο. ή
 - (2) στο τμήμα τελικής προσέγγισης στην περίπτωση που το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος (DA/H) ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) είναι άνω των 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο.
- γ) Όταν δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, οι τιμές της μπορούν να ληφθούν μέσω της μετατροπής της αναφερόμενης ορατότητας.
- δ) Εάν, μετά τα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου.
- ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το κατάλληλο για τον τύπο προσέγγισης και για τον σχετικό διάδρομο σημείο αναφοράς οπτικής επαφής έχει οριστεί και διατηρείται στο αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου.
- στ) Η ορατότητα διαδρόμου στο σημείο επαφής κατά την προσγείωση είναι πάντοτε πρωταρχικό στοιχείο.

NCO.OP.215 Επιχειρησιακοί περιορισμοί — αερόστατα θερμού αέρα

Τα αερόστατα θερμού αέρα μπορούν να πετούν τη νύκτα με την προϋπόθεση ότι μεταφέρουν επαρκή ποσότητα καυσίμου για προσγείωση την ημέρα.

Τμήμα Γ — Επιδόσεις του και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

NCO.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

- α) Η φόρτωση, η μάζα και, με την εξαίρεση των αερόστατων, η θέση του κέντρου βάρους του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο έγγραφο.
- β) Οι πινακίδες, οι κατάλογοι, οι σημάνσεις οργάνων ή συνδυασμός αυτών, περιέχουν τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

NCO.POL.105 Ζύγιση — αεροπλάνα και ελικόπτερα

- α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι η μάζα του αεροσκάφους και, μόνο για αεροπλάνα και ελικόπτερα, το κέντρο βάρους καθορίζονται μέσω πραγματικής ζύγισης πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και να τεκμηριώνονται κατάλληλα. Οι συγκεκριμένες πληροφορίες διατίθενται στον κυβερνήτη. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- β) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.

NCO.POL.110 Επιδόσεις — γενικά

- α) Ο κυβερνήτης πετά το αεροσκάφος μόνο εάν οι επιδόσεις επαρκούν για συμμόρφωση προς τους ισχύοντες κανόνες αέρα και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους που χρησιμοποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης κάθε χρησιμοποιούμενου τοπογραφικού και αεροναυτιλιακού χάρτη.
- β) Ο κυβερνήτης δεν πετά το αεροσκάφος πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή χωριών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση προσώπων, εάν στην περίπτωση βλάβης κινητήρα δεν είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης χωρίς την πρόκληση αδικαιολόγητης καταστροφής σε πρόσωπα και περιουσία στο έδαφος.

Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός

Ενότητα 1 — Αεροπλάνα

NCO.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους NCO.IDE.A.190 και NCO.IDE.A.195. ή
 - (2) είναι εγκατεστημένα στο αεροπλάνο.
- β) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCO.IDE.A.190 και NCO.IDE.A.195. και
 - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- δ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

NCO.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εάν έχει καθιερωθεί. ή

Παράρτημα VII «Μέρος ΝCΟ»

- β) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCO.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

NCO.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα αεροπλάνα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης.
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης.
- γ) φως προσγείωσης.
- δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου.
- ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών.
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών. και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

NCO.IDE.A.120 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

- α) Τα αεροπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίας:
 - (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου, σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα, και
 - (5) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) Τα αεροπλάνα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως τη νύκτα, ή σε συνθήκες όπου το αεροπλάνο δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ένα επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με:

- (1) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - i) των στροφών και κλίσεων,
 - ii) του απόλυτου ύψους,
 - iii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
 - iv) της σταθεροποιημένης πορείας·και
 - (2) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα.
- γ) Τα αεροπλάνα που πετούν σε συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν σε επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον των αναφερόμενων στα στοιχεία α) και β) μέσω, είναι εφοδιασμένα με μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου.

NCO.IDE.A.125 Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με:

- α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (6) των στροφών και κλίσεων,
 - (7) της στάσης,
 - (8) της σταθεροποιημένης πορείας,
 - (9) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και
 - (10) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα. και

- γ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.

NCO.IDE.A.130 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα που είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των εννέα είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους που πληροί τις απαιτήσεις για:

- α) εξοπλισμό κατηγορίας A, σύμφωνα με αποδεκτό πρότυπο, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011· ή
- β) εξοπλισμό κατηγορίας B, σύμφωνα με αποδεκτό πρότυπο, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011.

NCO.IDE.A.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCO.IDE.A.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας δύο ετών και άνω·
 - (2) μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·
 - (3) μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των δύο ετών· και
 - (4) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού που αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο σε κάθε κάθισμα του πληρώματος πτήσης.

NCO.IDE.A.145 Κυτίο πρώτων βοηθειών

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.
- β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
- (1) είναι άμεσα διαθέσιμο για χρήση· και

(2) διατηρείται ενημερωμένο.

NCO.IDE.A.150 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

- α) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- β) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους επιβατών είναι άνω των 10.000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:

(1) όλα τα μέλη του πληρώματος και:

- i) το σύνολο των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15.000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών.
- ii) τουλάχιστον το 30 % των επιβατών, για κάθε χρονική περίοδο όπου, στην περίπτωση απώλειας πίεσης και λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις της πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 14 000 ft και 15.000 ft· και
- iii) τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 14.000 ft.

και

(2) όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο των επιβατών για τουλάχιστον 10 λεπτά, στην περίπτωση αεροπλάνων που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης πάνω από 25.000 ft, ή που πετούν κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος αλλά υπό συνθήκες που δεν τους επιτρέπουν να κατεβούν με ασφάλεια σε απόλυτο ύψος πίεσης 13.000 ft εντός 4 λεπτών.

- γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης άνω των 25.000 ft είναι επιπλέον εφοδιασμένα με συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για οποιαδήποτε απώλεια πίεσης.

NCO.IDE.A.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

- α) Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης όπου απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

- β) Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους επιβατών είναι άνω των 10.000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
- (1) όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 10.000 ft και 13.000 ft. και
 - (2) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο των επιβατών είναι πάνω από 13.000 ft.

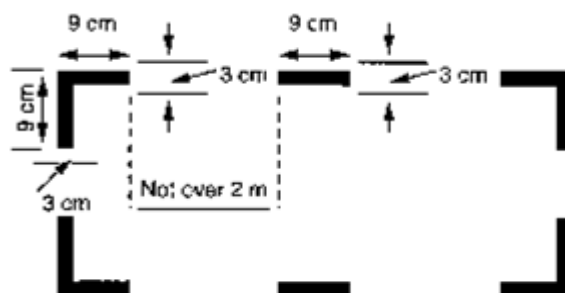
NCO.IDE.A.160 Πυροσβεστήρες χειρός

- α) Τα αεροπλάνα, πλην των μηχανοκίνητων ανεμόπτερων περιήγησης, είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός:
- (1) στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης. και
 - (2) σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από το θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι άμεσα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

NCO.IDE.A.165 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της άτρακτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1: Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCO.IDE.A.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης οποιουδήποτε τύπου, στην περίπτωση που εκδόθηκε για αυτά για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή πριν την 1η Ιουλίου 2008.
 - (2) αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, στην περίπτωση που εκδόθηκε για αυτά για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 1η Ιουλίου 2008. ή
 - (3) σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT(S)) ή προσωπικό ραδιοφάρο εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από τον κυβερνήτη ή κάποιον από τους επιβάτες, όταν είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση έως και έξι θέσεων επιβατών.
- β) Οι πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης οποιουδήποτε τύπου και οι προσωπικοί ραδιοφάροι εντοπισμού έχουν τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

- α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των δύο ετών, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται:
- (1) μονοκινητήρια αεροπλάνα ξηράς όταν:
 - i) πετούν πάνω από τη θάλασσα πέρα από το μήκος πτήσεως χωρίς ισχύ κινητήρα από την ξηρά. ή
 - ii) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά την άποψη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης.
 - (2) υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα. και
 - (3) αεροπλάνα που πετούν σε απόσταση από την ξηρά όπου είναι δυνατή αναγκαστική προσγείωση μεγαλύτερη από την απόσταση που αντιστοιχεί σε πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη.
- β) Τα υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα είναι εφοδιασμένα με:

- (1) μια άγκυρα.
 - (2) μια άγκυρα θαλάσσης (πλωτή), όταν είναι αναγκαία για την υποβοήθηση των ελιγμών. και
 - (3) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.
- γ) Ο κυβερνήτης ενός αεροπλάνου που πετά σε απόσταση από την ξηρά όπου είναι δυνατή αναγκαστική προσγείωση μεγαλύτερη από την απόσταση που αντιστοιχεί σε πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:
- (1) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου.
 - (2) σωσίβιων λέμβων σε επαρκή αριθμό για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροσκάφος, αποθηκευμένων κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. και
 - (3) σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

NCO.IDE.A.180 Σωσίβιος εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με συσκευές σημάτων και σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία θα διεξαχθεί η πτήση.

NCO.IDE.A.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας με δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εάν απαιτείται από το στοιχείο α), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- γ) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μίας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μία είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στο βαθμό που η βλάβη σε μία από αυτές δεν συνεπάγεται βλάβη σε οποιαδήποτε άλλη.

NCO.IDE.A.195 Εξοπλισμός ναυτιλίας

- α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, είναι εφοδιασμένα με κάθε εξοπλισμό ναυτιλίας που είναι αναγκαίος ώστε να τους επιτρέπει να συνεχίζουν την πτήση σύμφωνα με:
- (1) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει. και
 - (2) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό ναυτιλίας για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή ναυτιλία, σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή εκτέλεση της κατάλληλης ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- γ) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο εξοπλισμό με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα παροχής καθοδήγησης για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης και για κάθε καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

NCO.IDE.A.200 Αναμεταδότης

Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

Ενότητα 2 — Ελικόπτερα

NCO.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους NCO.IDE.H.190 και NCO.IDE.H.195. ή
 - (2) είναι εγκατεστημένα στο ελικόπτερο.
- β) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCO.IDE.H.190 και NCO.IDE.H.195. και
 - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ελικοπτερού, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- δ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

NCO.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτερού που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εάν έχει καθιερωθεί. ή
- β) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCO.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα ελικόπτερα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης.
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης.
- γ) φως προσγείωσης.
- δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτερου.
- ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτερου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών.
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών. και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

NCO.IDE.H.120 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

- α) Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα, και
 - (5) των κλίσεων.
- β) Τα ελικόπτερα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως τη νύκτα, ή όταν η ορατότητα είναι μικρότερη των 1 500 m, ή σε συνθήκες όπου το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ένα επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με:
 - (1) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - i) της στάσης,
 - ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
 - iii) της σταθεροποιημένης πορείας
 - και

- (2) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα.
- γ) Τα ελικόπτερα που πετούν όταν η ορατότητα είναι μικρότερη των 1 500 m, ή σε συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν σε επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον των αναφερόμενων στα στοιχεία α) και β) μέσων, είναι εφοδιασμένα με μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου.

NCO.IDE.H.125 Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με:

- α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (6) των κλίσεων,
 - (7) της στάσης,
 - (8) της σταθεροποιημένης πορείας, και
 - (9) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα.
- β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα.
- γ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται από το στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου. και
- δ) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης ως ενδείκτη στάσης.

NCO.IDE.H.126 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

NCO.IDE.H.135 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCO.IDE.H.140 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας δύο ετών και άνω.
 - (2) μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι.
 - (3) για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 31η Ιουλίου 1999, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για κάθε επιβάτη ηλικίας δύο ετών και άνω.
 - (4) μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των δύο ετών. και
 - (5) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτομάτως τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης.
- β) Μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο.

NCO.IDE.H.145 Κυτίο πρώτων βοηθειών

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.
- β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
- (1) είναι άμεσα διαθέσιμο για χρήση. και
 - (2) διατηρείται ενημερωμένο.

NCO.IDE.H.155 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

- α) Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης όπου απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.

- β) Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους επιβατών είναι άνω των 10.000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
- (1) όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 10.000 ft και 13.000 ft· και
 - (2) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο των επιβατών είναι πάνω από 13.000 ft.

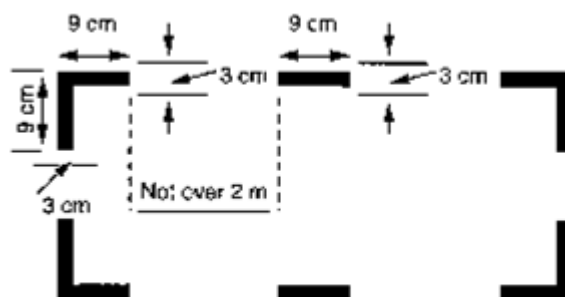
NCO.IDE.H.160 Πυροσβεστήρες χειρός

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός:
- (1) στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης. και
 - (2) σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από το θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι άμεσα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

NCO.IDE.H.165 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1: Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCO.IDE.H.170 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

- α) Τα ελικόπτερα που είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των έξι, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης. και
 - (2) σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT(S)) σε σωσίβια λέμβο ή σωσίβιο γιλέκο, όταν το ελικόπτερο πετά σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών σε κανονική ταχύτητα πλεύσης.
- β) Τα ελικόπτερα που είναι πιστοποιημένα για μέγιστη διαμόρφωση έως και έξι θέσεων επιβατών, είναι εφοδιασμένα με πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης ή προσωπικό ραδιοφάρο εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από τον κυβερνήτη ή κάποιον από τους επιβάτες.
- γ) Οι πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης οποιουδήποτε τύπου και οι προσωπικοί ραδιοφάροι εντοπισμού έχουν τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των δύο ετών, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται, όταν:
- (1) πετούν πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά. ή
 - (2) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο/χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται πάνω από τη θάλασσα.
- β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.
- γ) Ο κυβερνήτης ενός ελικοπτέρου που πετά πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του ελικοπτέρου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:
- (1) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου.
 - (2) σωσίβιων λέμβων σε επαρκή αριθμό για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροσκάφος, αποθηκευμένων κατά

τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. και

- (3) σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.
- δ) Ο κυβερνήτης ελικοπτερου προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του ελικοπτερου σε περίπτωση προσθαλάσωσης, όταν αποφασίζεται αν όλοι οι επιβαίνοντες θα φορέσουν τα σωσίβια γιλέκα που απαιτούνται από το στοιχείο α).

NCO.IDE.H.180 Σωσίβιος εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με συσκευές σημάτων και σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία θα διεξαχθεί η πτήση.

NCO.IDE.H.185 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσωση

Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από τη θάλασσα σε εχθρικό περιβάλλον πέρα από απόσταση 50 NM από την ξηρά είναι:

- α) σχεδιασμένα για προσθαλάσωση σύμφωνα με το σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας.
- β) πιστοποιημένα για προσθαλάσωση σύμφωνα με το σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας. ή
- γ) εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης.

NCO.IDE.H.190 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας με δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εάν απαιτείται από το στοιχείο α), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- γ) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μίας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνιών, κάθε μία είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στο βαθμό που η βλάβη σε μία από αυτές δεν συνεπάγεται βλάβη σε οποιαδήποτε άλλη.
- δ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, επιπλέον του συστήματος ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης που απαιτείται στην παράγραφο NCO.IDE.H.135, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με διακόπτη μετάδοσης στα

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος στην καθορισμένη θέση του/της.

NCO.IDE.H.195 Εξοπλισμός ναυτιλίας

- α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξάγεται με αναφορά σε ευδιάκριτα χαρακτηριστικά σημεία του εδάφους, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας που τους επιτρέπει να συνεχίζουν την πτήση σύμφωνα με:
- (1) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει. και
 - (2) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό ναυτιλίας για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή ναυτιλία, σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή εκτέλεση της κατάλληλης ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- γ) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα παροχής καθοδήγησης για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης και για κάθε καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

NCO.IDE.H.200 Αναμεταδότης

Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

Ενότητα 3 — Ανεμοπλάνα

NCO.IDE.S.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους NCO.IDE.S.145 και NCO.IDE.S.150. ή
 - (2) είναι εγκατεστημένα στο ανεμοπλάνο.
- β) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. και
 - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ανεμοπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- δ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

NCO.IDE.S.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ανεμοπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το ανεμοπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εάν έχει καθιερωθεί. ή
- β) το ανεμοπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCO.IDE.S.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης

- α) Τα ανεμοπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) στην περίπτωση ανεμοπλάνων με κινητήρα, της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης, και
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα.
- β) Τα ανεμοπλάνα που πετούν υπό συνθήκες υπό τις οποίες δεν μπορούν να διατηρηθούν σε επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (2) της στάσης ή των στροφών και των κλίσεων, και
 - (3) της μαγνητικής πορείας.

NCO.IDE.S.120 Πτήσεις εντός των νεφών — όργανα πτήσης και πλοήγησης

Τα ανεμοπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εντός των νεφών είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:

- α) της μαγνητικής πορείας,
- β) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
- γ) του απόλυτου ύψους πίεσης,
- δ) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
- ε) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
- στ) της στάσης ή των στροφών και των κλίσεων.

NCO.IDE.S.125 Καθίσματα και συστήματα πρόσδεσης

- α) Τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) ένα κάθισμα για κάθε επιβαίνοντα· και
 - (2) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για κάθε κάθισμα σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

- β) Μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο.

NCO.IDE.S.130 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Τα ανεμοπλάνα που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μεταφέρει επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:

- α) τα μέλη του πληρώματος για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης είναι μεταξύ 10.000 ft και 13.000 ft και
- β) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης είναι πάνω από 13.000 ft.

NCO.IDE.S.135 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

Ο κυβερνήτης ανεμοπλάνου που πετά πάνω από τη θάλασσα προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του ανεμοπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:

- α) σωσίβιου γιλέκου ή ισοδύναμου ατομικού μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται·
- β) πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) ή προσωπικού ραδιοφάρου εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από τον κυβερνήτη ή κάποιον από τους επιβάτες, με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz· και
- γ) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου, όταν εκτελείται πτήση:
- (1) πάνω από τη θάλασσα πέρα από το μήκος πτήσεως χωρίς ισχύ κινητήρα από την ξηρά· ή
 - (2) όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης.

NCO.IDE.S.140 Σωσίβιος εξοπλισμός

Τα ανεμοπλάνα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με συσκευές σημάτων και σωσίβιο εξοπλισμό αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία θα διεξαχθεί η πτήση.

NCO.IDE.S.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας με δυνατότητα αμφίδρομης

Παράρτημα VII «Μέρος NCO»

επικοινωνίας με τους αεροναυτικούς σταθμούς ή στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.

- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εάν απαιτείται από το στοιχείο α), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Εξοπλισμός ναυτιλίας

Τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με τον εξοπλισμό ναυτιλίας που είναι αναγκαίος για τη συνέχιση της πτήσης σύμφωνα με:

- α) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει, και
- β) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.

NCO.IDE.S.155 Αναμεταδότης

Όταν απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα ανεμοπλάνα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.

Ενότητα 4 — Αερόστατα

NCO.IDE.B.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον προσδιορισμό του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς την παράγραφο NCO.IDE.B.145. ή
 - (2) είναι εγκατεστημένα στο αερόστατο.
- β) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα ή ο εξοπλισμός δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. και
 - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αερόστατου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από την καθορισμένη θέση του μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- δ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

NCO.IDE.B.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αερόστατου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το αερόστατο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον ΚΕΕ, εάν έχει καθιερωθεί. ή
- β) το αερόστατο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCO.IDE.B.110 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα αερόστατα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- α) φώτα θέσης
- β) μέσο που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αερόστατου.
- γ) ανεξάρτητο φορητό φανό. και
- δ) τα ακόλουθα για αερόπλοια θερμού αέρα:
 - (1) φως προσγείωσης. και
 - (2) φως αποφυγής σύγκρουσης.

NCO.IDE.B.115 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αερόστατα που εκτελούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με τα ακόλουθα:

- α) μέσο οπτικής παρουσίασης διεύθυνσης εκτροπής, και
- β) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - (1) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (2) της κατακόρυφης ταχύτητας, εάν απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, και
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης, εάν απαιτείται από το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, από τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου ή όταν είναι αναγκαίος ο έλεγχος του απόλυτου ύψους για τη χρήση οξυγόνου.

NCO.IDE.B.120 Κυτίο πρώτων βοηθειών

- α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.
- β) Το κυτίο πρώτων βοηθειών:
 - (1) είναι άμεσα διαθέσιμο για χρήση. και
 - (2) διατηρείται ενημερωμένο.

NCO.IDE.B.121 Συμπληρωματικό οξυγόνο

Τα αερόστατα που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 10 000 ft είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μεταφέρει επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:

- α) τα μέλη του πληρώματος για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης είναι μεταξύ 10.000 ft και 13.000 ft. και
- β) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης είναι πάνω από 13.000 ft.

NCO.IDE.B.125 Πυροσβεστήρες χειρός

- α) Τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο αερόστατο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων για τους επιβαίνοντες του αερόστατου.

NCO.IDE.B.130 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

Ο κυβερνήτης αερόστατου που πετά πάνω από τη θάλασσα προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του αερόστατου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:

- α) σωσίβιου γιλέκου για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των δύο ετών, που φορά ο επιβαίνοντας ή είναι αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από τη θέση του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται.
- β) όταν μεταφέρει περισσότερα από έξι άτομα, πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.
- γ) όταν μεταφέρουν έως και έξι άτομα, πομπού εντοπισμού έκτακτης ανάγκης ή προσωπικού ραδιοφάρου εντοπισμού (PLB), που μεταφέρεται από τον κυβερνήτη ή κάποιον από τους επιβάτες, με δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz. και
- δ) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου.

NCO.IDE.B.135 Σωσίβιος εξοπλισμός

Τα αερόστατα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με συσκευές σημάτων και σωσίβιο εξοπλισμό αναλόγως της περιοχής επάνω από την οποία θα διεξαχθεί η πτήση.

NCO.IDE.B.140 Διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

Τα αερόστατα θερμού αέρα και τα μικτά αερόστατα είναι εφοδιασμένα με:

- α) εναλλακτική πηγή ανάφλεξης.
- β) μέσο που δείχνει υπερβολική θερμοκρασία φακέλλου.
- γ) μέσο μέτρησης και ένδειξης της ποσότητας καυσίμου.
- δ) προστατευτικά γάντια για κάθε μέλος του πληρώματος.
- ε) μαχαίρι με λεπίδα σε σχήμα γάντζου.
- στ) πυρίμαχη κουβέρτα ή πυρίμαχο κάλυμμα. και
- ζ) σχοινί διάσωσης μήκους τουλάχιστον 25 m.

NCO.IDE.B.145 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Όπου απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας με δυνατότητα αμφίδρομης επικοινωνίας με τους αεροναυτικούς σταθμούς ή στις συχνότητες που πληρούν τις απαιτήσεις του εναέριου χώρου.
- β) Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, εάν απαιτείται από το στοιχείο α), έχει τη δυνατότητα επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Αναμεταδότης

Όταν απαιτείται από τον εναέριο χώρο όπου εκτελούνται οι πτήσεις, τα αερόστατα είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) με όλες τις απαιτούμενες δυνατότητες.