



**Europees Agentschap voor de
veiligheid van de luchtvaart**

**Bijlage VII bij de ontwerpverordening van de Commissie
inzake ‘vluchtuitvoeringen — OPS’**

Deel NCO — IR

Inhoud

Deel NCO — IR	6
Subdeel A — Algemene bepalingen	6
NCO.GEN.100 Bevoegde autoriteit	6
NCO.GEN.101 Wijzen van naleving	6
NCO.GEN.102 Zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen	6
NCO.GEN.105 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder	7
NCO.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder — luchtballonnen.....	9
NCO.GEN.110 Naleving van wetten, voorschriften en procedures	9
NCO.GEN.115 Taxiën van vleugelvliegtuigen	9
NCO.GEN.120 Rotorinschakeling	9
NCO.GEN.125 Draagbare elektronische apparaten.....	10
NCO.GEN.130 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord	10
NCO.GEN.135 Aan boord mee te nemen documenten, handboeken en informatie	10
NCO.GEN.140 Vervoer van gevaarlijke goederen.....	11
NCO.GEN.145 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	12
NCO.GEN.150 Journaal	12
NCO.GEN.155 Minimumuitrustingslijst	12
Subdeel B — Vluchtuitvoeringsprocedures	13
NCO.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden	13
NCO.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen.....	13
NCO.OP.110 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen en helikopters...	13
NCO.OP.111 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — NPA-, APV-, CAT I-vluchten	14
NCO.OP.112 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen.....	16
NCO.OP.113 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen met helikopters ..	16
NCO.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures — vleugelvliegtuigen en helikopters	16
NCO.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder — vleugelvliegtuigen, helikopters en gemotoriseerde zweefvliegtuigen.....	17
NCO.OP.121 Procedures ter beperking van geluidshinder — luchtballonnen	17
NCO.OP.125 Brandstof- en olievoorraad — vleugelvliegtuigen.....	17
NCO.OP.126 Brandstof- en olievoorraad — helikopters	18

Bijlage VII 'Deel NCO'

NCO.OP.127	Brandstof- en ballastvoorraad en -planning — luchtballonnen	19
NCO.OP.130	Voorlichting van passagiers	19
NCO.OP.135	Vluchtvoorbereiding	19
NCO.OP.140	Bestemmingsuitwijkhavens — vleugelvliegtuigen	20
NCO.OP.141	Bestemmingsuitwijkhavens — helikopters	20
NCO.OP.145	Bijtanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan	21
NCO.OP.150	Vervoer van passagiers	21
NCO.OP.155	Roken aan boord — vleugelvliegtuigen en helikopters	21
NCO.OP.156	Roken aan boord — zweefvliegtuigen en luchtballonnen.....	22
NCO.OP.160	Weersomstandigheden	22
NCO.OP.165	IJs en andere verontreinigingen — procedures op de grond	22
NCO.OP.170	IJs en andere verontreinigingen — vliegprocedures.....	22
NCO.OP.175	Startomstandigheden — vleugelvliegtuigen en helikopters.....	23
NCO.OP.176	Startomstandigheden — luchtballonnen	23
NCO.OP.180	Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht.....	23
NCO.OP.185	Brandstofbeheer tijdens de vlucht	23
NCO.OP.190	Gebruik van extra zuurstof.....	23
NCO.OP.195	Grondnaderingmelding	24
NCO.OP.200	Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)	24
NCO.OP.205	Omstandigheden bij nadering en landing — vleugelvliegtuigen en helikopters	24
NCO.OP.210	Inzet en voortzetting van de nadering — vleugelvliegtuigen en helikopters.....	24
NCO.OP.215	Operationele beperkingen — heteluchtballonnen	25
Subdeel C — Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen		26
NCO.POL.100	Vluchtuitvoeringsbeperkingen	26
NCO.POL.105	Weging — vleugelvliegtuigen en helikopters.....	26
NCO.POL.110	Prestaties — algemeen	26
Subdeel D — Instrumenten, gegevens en uitrusting		27
Sectie 1 — vleugelvliegtuigen		27
NCO.IDE.A.100	Instrumenten en uitrusting — algemeen	27
NCO.IDE.A.105	Minimumuitrusting voor de vlucht	27
NCO.IDE.A.110	Reservezekeringen	28
NCO.IDE.A.115	Luchtvaartuiglichten	28

Bijlage VII 'Deel NCO'

NCO.IDE.A.120	VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting.....	28
NCO.IDE.A.125	IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting.....	29
NCO.IDE.A.130	Terreinsigalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS).....	30
NCO.IDE.A.135	Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel	30
NCO.IDE.A.140	Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssysteem en veiligheidstuig voor kinderen ...	30
NCO.IDE.A.145	Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken	30
NCO.IDE.A.150	Extra zuurstof — vleugelvliegtuigen met drukcabine	31
NCO.IDE.A.155	Extra zuurstof — vleugelvliegtuigen zonder drukcabine	31
NCO.IDE.A.160	Handbrandblussers	32
NCO.IDE.A.165	Markering van openhakplaatsen	32
NCO.IDE.A.170	Plaatsaanduidende noodzender (ELT).....	32
NCO.IDE.A.175	Vluchten boven water	33
NCO.IDE.A.180	Overlevingsuitrusting	34
NCO.IDE.A.190	Radiocommunicatieapparatuur	34
NCO.IDE.A.195	Navigatieapparatuur	34
NCO.IDE.A.200	Beantwoorder	35
Sectie 2 — Helikopters	36	
NCO.IDE.H.100	Instrumenten en uitrusting — algemeen	36
NCO.IDE.H.105	Minimumuitrusting voor de vlucht	36
NCO.IDE.H.115	Luchtvaartuiglichten	36
NCO.IDE.H.120	VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting.....	37
NCO.IDE.H.125	IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting.....	38
NCO.IDE.H.126	Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot	38
NCO.IDE.H.135	Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel	39
NCO.IDE.H.140	Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssysteem en veiligheidstuig voor kinderen ...	39
NCO.IDE.H.145	Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken	39
NCO.IDE.H.155	Extra zuurstof — helikopters zonder drukcabine	39
NCO.IDE.H.160	Handbrandblussers	40
NCO.IDE.H.165	Markering van openhakplaatsen	40
NCO.IDE.H.170	Plaatsaanduidende noodzender (ELT).....	40
NCO.IDE.H.175	Vluchten boven water	41
NCO.IDE.H.180	Overlevingsuitrusting	42
NCO.IDE.H.185	Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water ...	42

Bijlage VII 'Deel NCO'

NCO.IDE.H.190	Radiocommunicatieapparatuur	42
NCO.IDE.H.195	Navigatieapparatuur	42
NCO.IDE.H.200	Beantwoorder	43
NCO.IDE.S.100	Instrumenten en uitrusting — algemeen	44
NCO.IDE.S.105	Minimumuitrusting voor de vlucht.....	44
NCO.IDE.S.115	VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten	44
NCO.IDE.S.120	Wolkenvluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten	45
NCO.IDE.S.125	Stoelen en beveiligingssystemen	45
NCO.IDE.S.130	Extra zuurstof	46
NCO.IDE.S.135	Vluchten boven water.....	46
NCO.IDE.S.140	Overlevingsuitrusting	46
NCO.IDE.S.145	Radiocommunicatieapparatuur	46
NCO.IDE.S.150	Navigatieapparatuur	47
NCO.IDE.S.155	Beantwoorder	47
Sectie 4 — Luchtballonnen		48
NCO.IDE.B.100	Instrumenten en uitrusting — algemeen.....	48
NCO.IDE.B.105	Minimumuitrusting voor de vlucht	48
NCO.IDE.B.110	Luchtvaartuiglichten.....	48
NCO.IDE.B.115	VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting.....	49
NCO.IDE.B.120	Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken	49
NCO.IDE.B.121	Extra zuurstof	49
NCO.IDE.B.125	Handbrandblussers	50
NCO.IDE.B.130	Vluchten boven water	50
NCO.IDE.B.135	Overlevingsuitrusting.....	50
NCO.IDE.B.140	Diverse uitrusting	50
NCO.IDE.B.145	Radiocommunicatieapparatuur.....	51
NCO.IDE.B.150	Beantwoorder	51

Deel NCO — IR

Subdeel A — Algemene bepalingen

NCO.GEN.100 Bevoegde autoriteit

- a) De bevoegde autoriteit is de instantie die daartoe is aangewezen door de lidstaat waar het luchtvaartuig is geregistreerd.
- b) Als het luchtvaartuig in een derde land is geregistreerd, is de bevoegde autoriteit de instantie die daartoe is aangewezen door de lidstaat waar de exploitant is gevestigd of verblijft.

NCO.GEN.101 Wijzen van naleving

In plaats van de door het Agentschap aangenomen wijzen van naleving mag een exploitant gebruikmaken van alternatieve wijzen van naleving om in overeenstemming te zijn met Verordening (EG) nr. 216/2008¹ en de uitvoeringsvoorschriften daarvan.

NCO.GEN.102 Zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

- a) Zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen worden gebruikt in overeenstemming met de voorschriften voor:
 - (1) vleugelvliegtuigen wanneer zij door een motor worden aangedreven; en
 - (2) zweefvliegtuigen wanneer zij zonder motoraandrijving worden gebruikt.
- b) Tenzij anders vermeld in subdeel D, moeten zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen worden uitgerust in overeenstemming met de voorschriften die van toepassing zijn op vleugelvliegtuigen.

¹ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG. *PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1*, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009, *PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51*.

- c) Gemotoriseerde zweefvliegtuigen, anders dan zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen, moeten worden gebruikt en uitgerust in overeenstemming met de voorschriften die van toepassing zijn op zweefvliegtuigen.

NCO.GEN.105 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder

- a) De gezagvoerder draagt de verantwoordelijkheid:
- (1) voor de veiligheid van het luchtvaartuig en van alle bemanningsleden, passagiers en vracht aan boord tijdens vluchtuitvoeringen als bedoeld in punt 1.c. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;
 - (2) voor het inzetten, voortzetten, beëindigen of uitwijken van een vlucht in het belang van de veiligheid;
 - (3) ervoor te zorgen dat alle uitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd als bedoeld in punt 1.b. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;
 - (4) niet aan een vlucht te beginnen tenzij hij/zij ervan overtuigd is dat wordt voldaan aan alle in punt 2.a.3. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 genoemde operationele beperkingen, te weten:
 - i) het vliegtuig is luchtwaardig;
 - ii) het vliegtuig is op de juiste wijze geregistreerd;
 - iii) de instrumenten en uitrusting die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de vlucht, zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en operationeel, tenzij bij de minimumuitrustingslijst (MUL) of een gelijkwaardig document ontheffing van de betreffende eis is verleend, indien van toepassing, zoals voorgeschreven door NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 of NCO.IDE.B.105;
 - iv) de massa en, behalve in het geval van luchtballonnen, de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten;
 - v) alle uitrusting, bagage en vracht is op passende wijze geladen en vastgezet en een noodevacuatie blijft mogelijk; en
 - vi) de beperkingen voor vluchtuitvoering met het luchtvaartuig als vermeld in het vlieghandboek (AFM) zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden;
 - (5) niet aan een vlucht te beginnen als hij/zij het vermogen verliest om zijn/haar taken uit te voeren als gevolg van letsel, ziekte, vermoeidheid of andere soortgelijke oorzaken of het onder invloed zijn van psychoactieve stoffen;

Bijlage VII 'Deel NCO'

- (6) een vlucht niet voort te zetten voorbij het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweerd of exploitatiegebied wanneer zijn/haar vermogen om taken uit te voeren aanzienlijk is beperkt als gevolg van vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek;
 - (7) te beslissen of hij/zij een vliegtuig accepteert met gebreken die zijn toegestaan volgens de configuratie-afwijkingenlijst (CDL) of de minimumuitrustingslijst (MUL), indien van toepassing; en
 - (8) ervoor te zorgen dat gebruiksgegevens en alle storingen die zich naar zijn/haar weten of vermoeden in het luchtvaartuig hebben voorgedaan op het moment dat de vlucht, of een reeks vluchten, wordt beëindigd, worden opgetekend in het technische logboek of journaal van het luchtvaartuig.
- b) Tijdens kritieke vluchtfasen of wanneer hij/zij dit nodig acht in het belang van de veiligheid, zorgt de gezagvoerder ervoor dat alle bemanningsleden zijn gezeten op de hun toegewezen werkplekken en geen andere werkzaamheden verrichten dan die welke zijn voorgeschreven voor het veilige gebruik van het luchtvaartuig.
 - c) De gezagvoerder heeft de bevoegdheid om te weigeren personen, bagage of vracht te vervoeren of om deze uit het luchtvaartuig te verwijderen indien zij de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen.
 - d) De gezagvoerder meldt gevaarlijke weers- of vliegomstandigheden die zich voordoen tijdens de vlucht en die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van andere luchtvaartuigen zo spoedig mogelijk aan de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten (ATS).
 - e) De gezagvoerder doet in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen is vereist, alles wat hij/zij nodig acht onder die omstandigheden in overeenstemming met punt 7.d. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.
 - f) De gezagvoerder moet tijdens de vlucht:
 - (1) op zijn/haar post zijn/haar veiligheidsgordel dragen, behalve in luchtballonnen; en
 - (2) te allen tijde aan de stuurorganen van het luchtvaartuig blijven, tenzij een andere piloot de bediening van het luchtvaartuig overneemt.
 - g) De gezagvoerder dient onverwijld een rapport over een daad van onwettige inmenging in bij de bevoegde autoriteit en stelt de aangewezen plaatselijke overheidsinstantie daarvan in kennis.
 - h) De gezagvoerder moet de dichtstbijzijnde toepasselijke dienst, met de snelste beschikbare middelen, inlichten over elk ongeluk waarbij het luchtvaartuig is betrokken en waarbij sprake is van ernstige verwonding of overlijden van enig persoon, aanzienlijke schade aan het luchtvaartuig of andere aanzienlijke materiële schade.

NCO.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder — luchtballonnen

De gezagvoerder van een luchtballon draagt in aanvulling op NCO.GEN.105 de verantwoordelijkheid:

- a) voor de briefing voorafgaand aan de vlucht van de personen die helpen bij het opblazen en laten leeglopen van de ballon; en
- b) ervoor te zorgen dat de personen die helpen bij het opblazen en laten leeglopen van de ballon gepaste beschermende kleding dragen.

NCO.GEN.110 Naleving van wetten, voorschriften en procedures

- a) De gezagvoerder moet voldoen aan de wetten, voorschriften en procedures van de staten waarin luchtverkeer plaatsvindt.
- b) De gezagvoerder is bekend met de voor de uitoefening van zijn/haar taken toepasselijke wetten, voorschriften en procedures die gelden in het luchtruim waarin zal worden gevlogen, op de luchtvaartterreinen of exploitatiegebieden waarvan gebruik zal worden gemaakt, en op de luchtnavigatiefaciliteiten die hiermee verband houden, als bedoeld in punt 1.a. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

NCO.GEN.115 Taxiën van vleugelvliegtuigen

Een vleugelvliegtuig mag uitsluitend worden getaxied in de verkeerszone van een luchtvaartterrein indien de persoon die het vleugelvliegtuig bedient:

- a) een naar behoren gekwalificeerde piloot is; of
- b) door de exploitant is aangewezen, en:
 - (1) is opgeleid om het vleugelvliegtuig te taxiën;
 - (2) is opgeleid in het gebruik van de radiotelefoon indien radiocommunicatie is vereist;
 - (3) onderricht heeft gekregen met betrekking tot de inrichting van het luchtvaartterrein, de routes, de signalisatie, de markeringen, de lichten, de signalen en instructies van de luchtverkeersleiding (ATC), het verkeersleidingsjargon en de verkeersleidingsprocedures; en
 - (4) in staat is de operationele normen voor veilige vliegtuigmanoeuvres op het luchtvaartterrein na te leven.

NCO.GEN.120 Rotorinschakeling

Een helikopterrotor mag enkel met een gekwalificeerde piloot aan de stuurorganen worden ingeschakeld voor een vlucht.

NCO.GEN.125 Draagbare elektronische apparaten

De gezagvoerder mag niet toestaan dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruikmaakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de goede werking van de systemen en uitrusting van het luchtvaartuig kan verstoren.

NCO.GEN.130 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord

Behalve voor luchtvaartuigen die opstijgen van en landen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatiegebied, zorgt de exploitant ervoor dat er te allen tijde lijsten zijn met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord, die direct beschikbaar gesteld dienen te kunnen worden aan reddingscoördinatiecentra.

NCO.GEN.135 Aan boord mee te nemen documenten, handboeken en informatie

- a) Tenzij anders aangegeven, worden bij iedere vlucht originelen of kopieën van de volgende documenten, handboeken en informatie aan boord meegenomen:
- (1) het vlieghandboek (AFM) of gelijkwaardige documenten;
 - (2) het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;
 - (3) het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;
 - (4) het geluidscertificaat, indien van toepassing;
 - (5) de lijst van specifieke goedkeuringen, indien van toepassing;
 - (6) het bewijs van zendmachtiging, indien van toepassing;
 - (7) de verklaring(en) van verzekering voor wettelijke aansprakelijkheid;
 - (8) het journaal of gelijkwaardige documentatie voor het luchtvaartuig;
 - (9) gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
 - (10) actuele en geschikte luchtvaartkaarten van de route van de voorgenomen vlucht en alle routes waarnaar naar redelijke verwachting kan worden uitgeweken;
 - (11) procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen;
 - (12) de minimumuitrustingslijst (MUL) of configuratie-afwijkingslijst (CDL), indien van toepassing; en
 - (13) alle andere documentatie die van belang is voor de vlucht of die wordt vereist door de bij de vlucht betrokken staten.
- b) Niettegenstaande subparagraaf a) mogen voor vluchten:

Bijlage VII 'Deel NCO'

- (1) die bedoeld zijn om op te stijgen van en te landen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatiegebied; of
- (2) die blijven binnen een afstand die of gebied dat door de bevoegde autoriteit is vastgesteld,

de in subparagraaf a), onder (2) t/m (8), genoemde documenten en informatie worden bewaard op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied.

- c) Niettegenstaande subparagraaf a) mogen voor vluchten met luchtballonnen of zweefvliegtuigen, met uitzondering van zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen (TMG's), de in subparagraaf a), onder (2) t/m (8), en in subparagraaf a), onder (11) t/m (13), genoemde documenten en informatie worden meegenomen in het ophaalvoertuig.
- d) De gezagvoerder moet binnen een redelijke tijd nadat de bevoegde autoriteit hem/haar hierom heeft verzocht, aan die autoriteit de documentatie overleggen welke aan boord aanwezig dient te zijn.

NCO.GEN.140 Vervoer van gevaarlijke goederen

- a) Luchtvervoer van gevaarlijke goederen moet plaatsvinden overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago zoals laatstelijk gewijzigd bij en aangevuld door de Technische Voorschriften voor het veilige vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht (ICAO-document 9284-AN/905), met inbegrip van de bijbehorende supplementen en eventuele andere addenda of corrigenda.
- b) Gevaarlijke goederen mogen alleen worden vervoerd door de exploitant die is goedgekeurd in overeenstemming met bijlage V (Deel SPA), subdeel G, bij Verordening (EG) nr. xxx/XXXX, behalve wanneer:
 - (1) zij niet vallen onder de Technische Voorschriften overeenkomstig Deel 1 van die Voorschriften; of
 - (2) zij worden meegevoerd door passagiers of de gezagvoerder, of zich in bagage bevinden, overeenkomstig Deel 8 van de Technische Voorschriften.
- c) De gezagvoerder treft alle redelijke maatregelen om te voorkomen dat ongewild gevaarlijke goederen aan boord worden meegenomen.
- d) Overeenkomstig de Technische Voorschriften meldt de gezagvoerder ongelukken of incidenten met gevaarlijke goederen onverwijld aan de bevoegde autoriteit en de relevante autoriteit van de staat op wiens grondgebied het ongeluk of incident heeft plaatsgevonden.
- e) De gezagvoerder zorgt ervoor dat passagiers overeenkomstig de Technische Voorschriften worden ingelicht over gevaarlijke goederen.

NCO.GEN.145 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

De exploitant

- a) voert alle veiligheidsmaatregelen uit die zijn voorgeschreven door de bevoegde autoriteit overeenkomstig ARO.GEN.135(c); en
- b) past alle relevante verplichte veiligheidsinformatie toe die door het Agentschap wordt verstrekt, met inbegrip van luchtwaardigheidsrichtlijnen.

NCO.GEN.150 Journaal

Bijzonderheden over het luchtvaartuig, de bemanning en ieder traject worden voor iedere vlucht, of reeks vluchten, geregistreerd in de vorm van een journaal of een gelijkwaardig document.

NCO.GEN.155 Minimumuitrustingslijst

Er mag een minimumuitrustingslijst (MUL) worden opgesteld zoals gespecificeerd onder punt 8.a.3. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. In dat geval moeten de MUL en alle wijzigingen daarin door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd.

Subdeel B — Vluchtuitvoeringsprocedures

NCO.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden

De gezagvoerder mag alleen luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden gebruiken die geschikt zijn voor het desbetreffende luchtvaartuigtype en de desbetreffende vluchtuitvoering.

NCO.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen

Bij het kiezen van uitwijkhavens en het brandstofbeleid beschouwt de gezagvoerder een luchtvaartterrein als afgelegen indien de dichtstbijzijnde geschikte bestemmingsuitwijkhaven meer dan:

- a) 60 minuten vliegen is verwijderd voor vleugelvliegtuigen met zuigermotoren; of
- b) 90 minuten vliegen is verwijderd voor vleugelvliegtuigen met turbinemotoren.

NCO.OP.110 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) Voor vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten) kiest de gezagvoerder start- en landingsminima voor elk vertrek-, bestemmings- en uitwijkterrein. Dergelijke minima:
 - (1) mogen niet lager zijn dan de waarden welke eventueel zijn vastgesteld door de staat waar het luchtvaartterrein is gelegen, tenzij deze staat hiervoor uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven; en
 - (2) moeten bij het uitvoeren van slechtzichtvluchten door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd overeenkomstig bijlage V (Deel SPA), subdeel E, van Verordening (EU) nr. xxx/XXXX.
- b) Bij het kiezen van start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen houdt de gezagvoerder rekening met:
 - (1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
 - (2) zijn/haar vaardigheden en ervaring;
 - (3) de afmetingen en kenmerken van de banen en de gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) welke voor gebruik in aanmerking komen;

Bijlage VII 'Deel NCO'

- (4) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;
 - (5) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van de vliegbaan tijdens de start, de nadering, het afvangen, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;
 - (6) de hindernissen welke aanwezig zijn in de gebieden voor de nadering, afgebroken nadering en het wegstijgen en die vereist zijn voor de uitvoering van eventualiteitenprocedures;
 - (7) de laagste hindernisvrije hoogte ten behoeve van de instrumentnaderingsprocedures;
 - (8) de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen; en
 - (9) de vluchttechniek die moet worden gebruikt bij de eindnadering.
- c) De minima voor een bepaald type naderings- en landingsprocedure moeten worden gebruikt indien:
- (1) de voor de beoogde procedure noodzakelijke gronduitrusting in werking is;
 - (2) de voor het soort nadering noodzakelijke luchtvaartuigsystemen in werking zijn;
 - (3) aan de vereiste prestatiecriteria van het luchtvaartuig is voldaan; en
 - (4) de bemanning dienovereenkomstig gekwalificeerd is.

NCO.OP.111 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — NPA-, APV-, CAT I-vluchten

- a) De toe te passen beslissingshoogte (DH) voor een niet-precisienadering (NPA) met gebruikmaking van de glijvluchttechniek (CDFA), de naderingsprocedure met verticale begeleiding (APV) of categorie I(CAT I)-vluchten mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- (1) de minimumhoogte tot welke het naderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;
 - (2) de laagste hindernisvrije hoogte (OCH) voor de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - (3) de beslissingshoogte van de gepubliceerde naderingsprocedure, indien van toepassing;
 - (4) het systeemminimum in tabel 1; of
 - (5) de laagste beslissingshoogte vastgelegd in het vlieghandboek (AFM) of een gelijkwaardig document, indien vermeld.

b) De minimumdalingshoogte (MDH) voor een NPA-vlucht waarbij geen gebruik wordt gemaakt van de glijvluchttechniek mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

- (1) de hindernisvrije hoogte (OCH) voor de luchtvaartuigcategorie;
- (2) het systeemminimum in tabel 1; of
- (3) de laagste MDH vastgelegd in het vlieghandboek (AFM), indien vermeld.

Tabel 1: systeemminima

Type installatie	Laagste DH/MDH (voet)
Instrumentlandingsstelsel (ILS)	200
Wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS) / satellietaugmentatiesysteem (SBAS) (laterale precisie bij nadering met verticale begeleiding (LPV))	200
GNSS (laterale navigatie (LNAV))	250
GNSS/barometrische verticale navigatie (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Koerslijnbaken (LOC) met of zonder afstandmeetapparatuur (DME)	250
Nadering met surveillanceradar (SRA) (eindigend op ½ NM)	250
SRA (eindigend op 1 NM)	300
SRA (eindigend op 2 NM of meer)	350
Alzijdig gericht radiobaken op zeer hoge frequentie (VOR)	300
VOR/DME	250
Ongericht radiobaken (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-richtingzoeker (VDF)	350

NCO.OP.112 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen

- a) De minimumdalingshoogte (MDH) voor circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- (1) de gepubliceerde circuitvlieg-OCH voor de desbetreffende vliegtuigcategorie;
 - (2) de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvlieghoogte; of
 - (3) de DH/MDH van de vorige instrumentnaderingsprocedure.
- b) Het minimumzicht voor circuitvliegen met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende:
- (1) het circuitnaderingszicht voor de desbetreffende vliegtuigcategorie, indien bekendgemaakt;
 - (2) het uit tabel 2 afgeleide minimumzicht; of
 - (3) de zichtbare baanlengte/het omgerekende meteorologische zicht (RVR/CMV) voor de vorige instrumentnaderingsprocedure.

Tabel 1: MDH en minimumzicht voor circuitnadering vs. vliegtuigcategorie

	Vliegtuigcategorie			
	A	B	C	D
MDH (voet)	400	500	600	700
Minimum meteorologisch zicht (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen met helikopters

De MDH voor circuitvliegen boven land met helikopters mag niet lager zijn dan 250 voet en het meteorologisch zicht niet minder dan 800 m.

NCO.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) De gezagvoerder voert de vertrek- en naderingsprocedures uit die zijn vastgesteld door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen, indien dergelijke procedures zijn gepubliceerd voor de te gebruiken baan of het te gebruiken gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO).

- b) De gezagvoerder mag afwijken van een gepubliceerde vertrekroute, aankomstroute of naderingsprocedure:
- (1) als de criteria voor de hindernisvrije hoogte in acht worden genomen, volledig rekening wordt gehouden met de bedrijfsomstandigheden en eventuele verkeersklaringen worden nageleefd; of
 - (2) wanneer radarkoersgeleiding wordt verstrekt door een luchtverkeersleidingseenheid.

NCO.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder — vleugelvliegtuigen, helikopters en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

De gezagvoerder houdt rekening met de gepubliceerde procedures ter beperking van geluidshinder om ervoor te zorgen dat de gevolgen van door luchtvaartuigen voortgebracht geluid tot een minimum worden beperkt en tegelijk erop toe te zien dat veiligheid voorrang krijgt op geluidsbeperking.

NCO.OP.121 Procedures ter beperking van geluidshinder — luchtballonnen

De gezagvoerder houdt rekening met vluchtuitvoeringsprocedures om het door verwarmingssystemen voortgebrachte geluid tot een minimum te beperken en tegelijk erop toe te zien dat veiligheid voorrang krijgt op geluidsbeperking.

NCO.OP.125 Brandstof- en olievoorraad — vleugelvliegtuigen

- a) De gezagvoerder mag pas aan een vlucht beginnen wanneer in het vleugelvliegtuig voldoende brandstof en olie wordt meegevoerd om:
- (1) voor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (VFR-vluchten):
 - i) bij dag, gedurende het opstijgen van en landen op hetzelfde luchtvaart-/landingsterrein en altijd met dit luchtvaart-/landingsterrein in zicht, te vliegen op de voorgenomen route en vervolgens nog minstens 10 minuten door te vliegen op normale kruishoogte;
 - ii) bij dag te vliegen naar het luchtvaarterrein waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 30 minuten door te vliegen op normale kruishoogte; of
 - iii) bij nacht te vliegen naar het luchtvaarterrein waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 45 minuten door te vliegen op normale kruishoogte;
 - (2) voor vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten):

Bijlage VII 'Deel NCO'

- i) indien geen uitwijkbestemming is voorgeschreven, te vliegen naar het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 45 minuten door te vliegen op normale kruishoogte; of
 - ii) indien een uitwijkbestemming is voorgeschreven, te vliegen naar het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen, naar een uitwijkhaven en vervolgens nog minstens 45 minuten door te vliegen op normale kruishoogte.
- b) Bij het berekenen van de hoeveelheid brandstof die is vereist, mede om eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, moet met het volgende rekening worden gehouden:
- (1) voorspelde meteorologische omstandigheden;
 - (2) verwachte ATC-routeringen en vertragingen in het luchtverkeer;
 - (3) procedures bij drukverlies of uitval van één motor tijdens de vlucht, indien van toepassing; en
 - (4) elke andere omstandigheid die de landing van het vleugelvliegtuig kan vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kan doen toenemen.
- c) Niets belet dat een vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd om naar een andere bestemming te vliegen, mits kan worden voldaan aan alle vereisten vanaf het punt waarop het vliegplan wordt gewijzigd.

NCO.OP.126 Brandstof- en olievoorraad — helikopters

- a) De gezagvoerder mag pas aan een vlucht beginnen wanneer in de helikopter voldoende brandstof en olie wordt meegevoerd om:
- (1) voor VFR-vluchten te vliegen naar het luchtvaartterrein/exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 20 minuten door te vliegen op de optimale duurvluchtsnelheid; en
 - (2) voor IFR-vluchten:
 - i) indien geen uitwijkhaven is voorgeschreven of geen luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweer beschikbaar is, te vliegen naar het luchtvaartterrein/exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen, en vervolgens gedurende 30 minuten te vliegen met wachtsnelheid op 450 m (1 500 voet) hoogte boven het bestemmings-/exploitatiegebied onder standaardtemperaturomstandigheden, dit te naderen en daarop te landen; of
 - ii) indien een uitwijkhaven is voorgeschreven, te vliegen naar het luchtvaartterrein/exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen en aldaar een nadering en afgebroken nadering uit te voeren, en vervolgens:
 - (A) te vliegen naar de vastgestelde uitwijkhaven; en

Bijlage VII 'Deel NCO'

- (B) gedurende 30 minuten te vliegen met wachtsnelheid op 450 m (1 500 voet) hoogte boven het uitwijkterrein/exploitatiegebied onder standaardtemperaturomstandigheden, dit te naderen en daarop te landen.
- b) Bij het berekenen van de hoeveelheid brandstof die is vereist, mede om eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, moet met het volgende rekening worden gehouden:
- (1) voorspelde meteorologische omstandigheden;
 - (2) verwachte ATC-routeringen en vertragingen in het luchtverkeer;
 - (3) procedures bij drukverlies of uitval van een motor tijdens de vlucht, indien van toepassing; en
 - (4) elke andere omstandigheid die de landing van het luchtvaartuig kan vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kan doen toenemen.
- c) Niets belet dat een vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd om naar een andere bestemming te vliegen, mits kan worden voldaan aan alle vereisten vanaf het punt waarop het vliegplan wordt gewijzigd.

NCO.OP.127 Brandstof- en ballastvoorraad en -planning — luchtballonnen

- a) De gezagvoerder mag alleen aan een vlucht beginnen wanneer er voldoende reservebrandstof, gas of ballast aanwezig is om gedurende 30 minuten te vliegen.
- b) De berekeningen van de brandstof-, gas- of ballastvoorraad moeten minstens zijn gebaseerd op de volgende omstandigheden waaronder de vlucht zal plaatsvinden:
- (1) de door de ballonfabrikant verstrekte gegevens;
 - (2) de verwachte massa's;
 - (3) de verwachte weersomstandigheden; en
 - (4) de procedures en restricties van de luchtvaartnavigatiedienstverleners.

NCO.OP.130 Voorlichting van passagiers

De gezagvoerder zorgt ervoor dat de passagiers vóór of zo nodig tijdens de vlucht worden voorgelicht over nooduitrusting en -procedures.

NCO.OP.135 Vluchtvoorbereiding

- a) Alvorens aan een vlucht te beginnen, moet de gezagvoerder zich met alle redelijke middelen ervan overtuigen dat de beschikbare grond- en/of waterfaciliteiten, waaronder communicatievoorzieningen en navigatiehulpmiddelen, die direct noodzakelijk zijn

voor de vlucht en voor een veilig gebruik van het luchtvaartuig, geschikt zijn voor het soort vluchttuitvoering dat zal plaatsvinden.

- b) Alvorens aan een vlucht te beginnen, moet de gezagvoerder op de hoogte zijn van alle beschikbare meteorologische informatie die van belang is voor de voorgenomen vlucht. De voorbereiding voor een vlucht buiten de omgeving van de plaats van vertrek, en voor elke IFR-vlucht omvat:
 - (1) een onderzoek van de meest recente beschikbare weerberichten of weersvoorspellingen; en
 - (2) de planning van een alternatieve aanpak om het hoofd te bieden aan de eventualiteit dat de vlucht niet zoals gepland kan worden voltooid wegens de weersomstandigheden.

NCO.OP.140 Bestemmingsuitwijkhavens — vleugelvliegtuigen

Voor IFR-vluchten specificeert de gezagvoerder minstens één bestemmingsuitwijkhaven met toelaatbaar vliegweer in het vliegplan, tenzij:

- a) de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de nadering en landing kunnen worden uitgevoerd onder zichtweersomstandigheden (VMC) gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot één uur na de verwachte aankomsttijd, naargelang welke periode korter is; of
- b) de plaats waarop het de bedoeling is te landen afgelegen is; en:
 - (1) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen; en
 - (2) de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de volgende weersomstandigheden aanwezig zullen zijn twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd:
 - i) een wolkenbasis van minstens 300 m (1 000 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
 - ii) een zicht van minstens 5,5 km of 4 km meer dan het minimum voor de procedure.

NCO.OP.141 Bestemmingsuitwijkhavens — helikopters

Voor IFR-vluchten specificeert de gezagvoerder minstens één bestemmingsuitwijkhaven met toelaatbaar vliegweer in het vliegplan, tenzij:

- a) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen en de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de volgende weersomstandigheden aanwezig zullen zijn twee

Bijlage VII 'Deel NCO'

uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot twee uur na de verwachte aankomsttijd, naargelang welke periode korter is:

- (1) een wolkenbasis van minstens 120 m (400 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
 - (2) een zicht van minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure; of
- b) de plaats waarop het de bedoeling is te landen afgelegen is; en:
- (1) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen;
 - (2) de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de volgende weersomstandigheden aanwezig zullen zijn twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd:
 - i) een wolkenbasis van minstens 120 m (400 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
 - ii) een zicht van minstens 1 500 m meer dan het minimum voor de procedure; en
 - (3) een keergrens (PNR) is bepaald in geval van een offshorebestemming.

NCO.OP.145 Bijtanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan

- a) Het luchtvaartuig mag niet worden bijgetankt met vliegtuigbenzine (Avgas) of “wide-cut” brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan.
- b) Voor alle andere brandstofsoorten mag het luchtvaartuig niet worden bijgetankt terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan, tenzij in het bijzijn van de gezagvoerder of ander gekwalificeerd personeel dat in staat is om een eventuele ontruiming van het vliegtuig op de meest praktische en snelle wijze te initiëren en in goede banen te leiden.

NCO.OP.150 Vervoer van passagiers

Behalve voor luchtballonnen zorgt de gezagvoerder, vóór en tijdens het taxiën, opstijgen en landen, alsmede wanneer dit noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, ervoor dat alle aan boord aanwezige passagiers op stoelen zitten of op ligplaatsen liggen en de veiligheidsgordel of het beveiligingsmiddel op de juiste manier hebben bevestigd.

NCO.OP.155 Roken aan boord — vleugelvliegtuigen en helikopters

De gezagvoerder staat roken aan boord niet toe:

- a) wanneer dit in verband met de veiligheid noodzakelijk wordt geacht; en
- b) tijdens het bijtanken van het luchtvaartuig.

NCO.OP.156 Roken aan boord — zweefvliegtuigen en luchtballonnen

Niemand aan boord van een zweefvliegtuig of luchtballon wordt toegestaan te roken.

NCO.OP.160 Weersomstandigheden

- a) De gezagvoerder mag een VFR-vlucht alleen dan aanvagen of voortzetten wanneer de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de weersomstandigheden langs de vliegroute en op de voorgenomen bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke VFR-vluchtuitvoeringsminima.
- b) De gezagvoerder mag een IFR-vlucht naar het geplande bestemmingsterrein alleen dan aanvagen of voortzetten wanneer uit de meest recente beschikbare meteorologische informatie blijkt dat op de verwachte aankomsttijd de weersomstandigheden op de bestemming, of ten minste op één bestemmingsuitwijkhaven, gelijk aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor deze terreinen.
- c) Als een vlucht VFR- en IFR-segmenten bevat, is de onder a) en b) genoemde meteorologische informatie van toepassing voor zover dat relevant is.

NCO.OP.165 IJs en andere verontreinigingen — procedures op de grond

De gezagvoerder mag alleen dan aan de start beginnen wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke aanslag welke de prestaties of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve voor zover toegestaan in het vlieghandboek.

NCO.OP.170 IJs en andere verontreinigingen — vliegprocedures

- a) De gezagvoerder begint niet aan een vlucht of zet een vlucht niet voort onder verwachte of feitelijke ijsafzettingsomstandigheden, tenzij het luchtvaartuig is gecertificeerd en toegerust voor zulke omstandigheden als bedoeld in punt 2.a.5 van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- b) Als de ijsafzetting sterker is dan de intensiteit van ijsafzetting waarvoor het luchtvaartuig is gecertificeerd of als een luchtvaartuig dat niet is gecertificeerd voor vluchten in bekende ijsafzettingsomstandigheden te maken krijgt met ijsafzetting, verlaat de gezagvoerder onverwijld de ijsafzettingsomstandigheden door het vliegniveau en/of de route te wijzigen en, indien noodzakelijk, door een noodgeval te melden aan de luchtverkeersleiding.

NCO.OP.175 Startomstandigheden — vleugelvliegtuigen en helikopters

Alvorens aan een start te beginnen, moet de gezagvoerder ervan overtuigd zijn dat:

- a) volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) een veilige start en vertrek niet in de weg staan; en
- b) de toepasselijke start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen zullen worden nageleefd.

NCO.OP.176 Startomstandigheden — luchtballonnen

Alvorens aan een start te beginnen, moet de gezagvoerder van een luchtballon ervan overtuigd zijn dat, volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie, het weer op het exploitatiegebied of luchtvaartterrein een veilige start en vertrek niet in de weg staat.

NCO.OP.180 Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht

- a) Tijdens passagiers- of vrachtvluchten mag de gezagvoerder geen abnormale of noodsituaties simuleren waarbij de toepassing is vereist van procedures voor abnormale of noodsituaties alsmede kunstmatige simulatie van vliegen onder instrumentweersomstandigheden (IMC).
- b) Niettegenstaande subparagraaf a) mogen dergelijke situaties worden gesimuleerd met leerlingvliegers aan boord wanneer oefenvluchten worden uitgevoerd door een erkende opleidingsorganisatie.

NCO.OP.185 Brandstofbeheer tijdens de vlucht

De gezagvoerder controleert regelmatig of de resterende hoeveelheid tijdens de vlucht aanwezige, bruikbare brandstof of ballast niet minder is dan de hoeveelheid brandstof die noodzakelijk is om door te vliegen naar een luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweer of een exploitatiegebied, met behoud van de geplande hoeveelheid reservebrandstof als voorgeschreven in NCO.OP.125 en NCO.OP.126.

NCO.OP.190 Gebruik van extra zuurstof

De gezagvoerder zorgt ervoor dat hij/zij en cockpitpersoneelsleden die bezig zijn met essentiële taken voor het veilig functioneren van een luchtvaartuig in vlucht, voortdurend aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 voet overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 voet overschrijdt.

NCO.OP.195 Grondnaderingmelding

Wanneer door de gezagvoerder of door een grondnaderingswaarschuwingssysteem wordt gemeld dat het luchtvaartuig de grond te dicht nadert, zorgt de gezagvoerder ervoor dat onmiddellijk corrigerend wordt opgetreden teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.

NCO.OP.200 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)

Wanneer er een ACAS geïnstalleerd en gebruiksklaar is, wordt dit in vlucht gebruikt in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1332/2011².

NCO.OP.205 Omstandigheden bij nadering en landing — vleugelvliegtuigen en helikopters

Alvorens een naderingsvlucht voor de landing in te zetten, moet de gezagvoerder ervan overtuigd zijn dat, volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of het exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken baan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet in de weg staan.

NCO.OP.210 Inzet en voortzetting van de nadering — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) De gezagvoerder mag een instrumentnadering inzetten ongeacht de gemelde zichtbare baanlengte/het gemelde zicht (RVR/VIS).
- b) Indien de gemelde RVR/het gemelde zicht beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering niet worden voortgezet:
 - (1) onder de grens van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein; of
 - (2) in het eindnaderingssegment bij een beslissingshoogte (DA/H) of minimumdalingshoogte (MDA/H) boven het luchtvaartterrein van 1 000 voet of meer.
- c) Wanneer geen zichtbare baanlengte beschikbaar is, mogen de RVR-waarden worden afgeleid door omrekening van het gemelde zicht.
- d) Indien de gemelde RVR/het gemelde zicht na het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering worden voortgezet tot de beslissingshoogte (DA/H) of de minimumdalingshoogte (MDA/H).

² Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht, PB L 336 van 20.12.2011, blz. 20.

- e) De nadering mag beneden DA/H of MDA/H worden doorgezet en de landing mag worden uitgevoerd mits de visuele referentiepunten die passen bij het soort naderingsvlucht en bij de geplande baan, op de DA/H of MDA/H waarneembaar zijn en blijven.
- f) De RVR van de landingsmat is altijd doorslaggevend.

NCO.OP.215 Operationele beperkingen — heteluchtballonnen

Een heteluchtballon mag bij nacht opstijgen mits voldoende brandstof wordt meegevoerd om bij dag te landen.

Subdeel C — Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen

NCO.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen

- a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering moeten de belading, massa en, behalve voor luchtballonnen, zwaartepuntsligging van het luchtvaartuig binnen de grenzen blijven die worden vermeld in het vlieghandboek (AFM) of een gelijkwaardig document.
- b) Opschriften, lijsten en instrumentaanduidingen of combinaties daarvan met die vluchtuitvoeringsbeperkingen welke overeenkomstig het vlieghandboek zichtbaar moeten worden gemaakt, worden in het luchtvaartuig weergegeven.

NCO.POL.105 Weging — vleugelvliegtuigen en helikopters

- a) De exploitant zorgt ervoor dat de massa van het luchtvaartuig en, uitsluitend voor vleugelvliegtuigen en helikopters, het zwaartepunt zijn bepaald door deze voorafgaand aan indienstname te wegen. Er wordt rekening gehouden met de gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt en deze worden naar behoren gedocumenteerd. Die informatie wordt ter beschikking van de gezagvoerder gesteld. Het luchtvaartuig wordt opnieuw gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig bekend is.
- b) De weging wordt uitgevoerd door de fabrikant van het luchtvaartuig of door een erkende onderhoudsorganisatie.

NCO.POL.110 Prestaties — algemeen

- a) De gezagvoerder mag niet vliegen met het luchtvaartuig tenzij de prestaties van dien aard zijn dat voldaan kan worden aan de geldende luchtverkeersregels en andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het gebruikte luchtruim of de gebruikte luchtvaartterreinen of exploitatiegebieden, rekening houdend met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.
- b) De gezagvoerder mag niet vliegen met het luchtvaartuig boven dichtbevolkte gebieden van steden, gemeenten en andere plaatsen, noch boven openluchtbijeenkomsten van personen wanneer het bij een motorstoring niet mogelijk is te landen zonder personen of goederen op de grond nodeloos in gevaar te brengen.

Subdeel D — Instrumenten, gegevens en uitrusting

Sectie 1 — vleugelvliegtuigen

NCO.IDE.A.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen

- a) De in dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften indien zij:
 - (1) door het cockpitpersoneel worden gebruikt voor de controle van de vliegbaan om te voldoen aan NCO.IDE.A.190 en NCO.IDE.A.195; of
 - (2) in het vleugelvliegtuig zijn geïnstalleerd.
- b) Niet door dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting alsook overige uitrusting die niet in andere van toepassing zijnde bijlagen is voorgeschreven, maar op een vlucht worden meegevoerd, moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
 - (1) het cockpitpersoneel mag de door deze instrumenten of uitrusting verstrekte informatie niet gebruiken om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCO.IDE.A.190 en NCO.IDE.A.195; en
 - (2) de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van het vleugelvliegtuig niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.
- c) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de werkplek waar het cockpitpersoneelslid dat ze moet gebruiken, gezeten is.
- d) Alle vereiste nooduitrusting dient gemakkelijk bereikbaar te zijn voor direct gebruik.

NCO.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van het vleugelvliegtuig buiten werking is of ontbreekt, tenzij:

- a) het vleugelvliegtuig wordt gebruikt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL), indien opgesteld; of
- b) voor het vleugelvliegtuig een vliegvergunning is afgegeven in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

NCO.IDE.A.110 Reservezekeringen

Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met elektrische reservezekeringen, met de grenswaarden die zijn vereist voor volledige circuitbescherming, voor de vervanging van zekeringen die tijdens de vlucht mogen worden vervangen.

NCO.IDE.A.115 Luchtvaartuiglichten

Vleugelvliegtuigen die nachtvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) antibotsingslichten;
- b) navigatie-/positielichten;
- c) een landingslicht;
- d) door het elektrische systeem van het vleugelvliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vleugelvliegtuig;
- e) door het elektrische systeem van het vliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;
- f) een onafhankelijk werkend draagbaar licht voor elke werkplek van de bemanningsleden; en
- g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien het vleugelvliegtuig als watervliegtuig wordt gebruikt.

NCO.IDE.A.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

- a) Vleugelvliegtuigen die VFR-vluchten bij dag uitvoeren, zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid, en
 - (5) het machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in mach.
- b) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren bij nacht onder zichtweersomstandigheden (VMC) of onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, zijn in aanvulling op subparagraaf a) uitgerust met:

- (1) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - i) de bocht en slip,
 - ii) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - iii) de verticale snelheid, en
 - iv) de gestabiliseerde richting;en
 - (2) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is.
- c) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, zijn in aanvulling op subparagraaf a) en b) uitgerust met een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van het in subparagraaf a), onder (4), genoemde systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.

NCO.IDE.A.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

Vleugelvliegtuigen die IFR-vluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (5) de verticale snelheid,
 - (6) de bocht en slip,
 - (7) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - (8) de gestabiliseerde richting,
 - (9) de buitentemperatuur, en
 - (10) het machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in mach;
- b) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is; en

- c) een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van het in subparagraaf a), onder (4), genoemde systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.

NCO.IDE.A.130 Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS)

Luchtvaartuigen met schroefturbinemotoren die zijn gecertificeerd voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan negen personen, zijn uitgerust met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS) dat voldoet aan de vereisten voor:

- a) klasse A-uitrusting als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2011; of
- b) klasse B-uitrusting als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór of op 1 januari 2011.

NCO.IDE.A.135 Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel

Vleugelvliegtuigen die door meer dan één cockpitpersoneelslid worden gebruikt, zijn uitgerust met een intercominstallatie voor het cockpitpersoneel, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitpersoneelsleden.

NCO.IDE.A.140 Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssystemen en veiligheidstuig voor kinderen

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met:
 - (1) een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;
 - (2) een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;
 - (3) veiligheidstuig voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden; en
 - (4) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor elke cockpitpersoneelsstoel, voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme.

NCO.IDE.A.145 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken (EHBO).
- b) De verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken moet:
 - (1) gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik; en

- (2) na gebruik worden aangevuld.

NCO.IDE.A.150 Extra zuurstof — vleugelvliegtuigen met drukcabine

- a) Vleugelvliegtuigen met drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten waarvoor zuurstofvoorziening is vereist overeenkomstig subparagraaf b), zijn uitgerust met zuurstofapparatuur die in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.
- b) Vleugelvliegtuigen met drukcabine die worden gebruikt boven vlieghoogten waar de drukhoogte in de passagierscompartimenten groter is dan 10 000 voet, moeten voldoende ademhalingszuurstof meevoeren voor:
- (1) alle bemanningsleden, en
- i) 100% van de passagiers telkens wanneer de cabinedrukhoogte 15 000 voet overschrijdt, doch in geen geval minder dan 10 minuten aan voorraad.
- ii) minstens 30% van de passagiers, telkens wanneer, bij drukverlies en rekening houdend met de vluchtomstandigheden, de drukhoogte in het passagierscompartiment ligt tussen 14 000 voet en 15 000 voet; en
- iii) minstens 10% van de passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 14 000 voet;
- en
- (2) alle inzittenden van het passagierscompartiment voor minstens 10 minuten, in geval van vleugelvliegtuigen die op drukhoogten boven 25 000 voet worden gebruikt, of beneden die drukhoogte onder omstandigheden waarin ze niet veilig binnen vier minuten kunnen dalen naar een drukhoogte van 13 000 voet.
- c) Vleugelvliegtuigen met drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten boven 25 000 voet zijn daarnaast uitgerust met een inrichting die het cockpitpersoneel waarschuwt in geval van drukverlies.

NCO.IDE.A.155 Extra zuurstof — vleugelvliegtuigen zonder drukcabine

- a) Vleugelvliegtuigen zonder drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten waarvoor zuurstofvoorziening is vereist overeenkomstig subparagraaf b), zijn uitgerust met zuurstofapparatuur die in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.
- b) Vleugelvliegtuigen zonder drukcabine die worden gebruikt boven vlieghoogten waar de drukhoogte in de passagierscompartimenten groter is dan 10 000 voet moeten voldoende ademhalingszuurstof meevoeren voor:

- (1) alle bemanningsleden en minstens 10% van de passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 13 000 voet; en
- (2) alle bemanningsleden en passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment 13 000 voet overschrijdt.

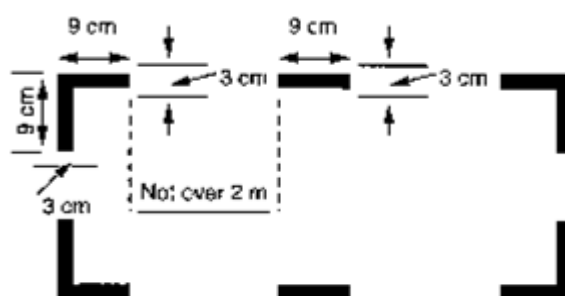
NCO.IDE.A.160 Handbrandblussers

- a) Vleugelvliegtuigen, met uitzondering van zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen (TMG's), zijn uitgerust met minstens één handbrandblusser:
 - (1) in de cockpit; en
 - (2) in elk passagierscompartiment dat is afgescheiden van de cockpit, behalve indien het compartiment gemakkelijk toegankelijk is voor het cockpitpersoneel.
- b) Het soort en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor de soorten brand die kunnen optreden in het compartiment waarvoor de blusser is bestemd en moeten, voor personencompartimenten, de kans op vorming van giftige gasconcentraties zoveel mogelijk beperken.

NCO.IDE.A.165 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van het vleugelvliegtuig zijn aangemerkt als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opgehangen door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1: markering van openhakplaatsen



NCO.IDE.A.170 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met:
 - (1) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) van eender welk type, indien het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór of op 1 juli 2008;

- (2) een automatische ELT indien het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008; of
 - (3) een overlevings-ELT (ELT(S)) of een persoonlijk noodbaken (Personal Locator Beacon - PLB), welke wordt gedragen door de gezagvoerder of een passagier, indien het luchtvaartuig is gecertificeerd voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van zes personen of minder.
- b) ELT's, ongeacht het type, en PLB's moeten in staat zijn om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz te zenden.

NCO.IDE.A.175 Vluchten boven water

- a) De volgende vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of met een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, dat wordt gedragen of opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld:
- (1) eenmotorige landvliegtuigen die:
 - i) vluchten uitvoeren boven water op grotere dan zweefafstand tot land; of
 - ii) opstijgen van of landen op een luchtvaartterrein of exploitatiegebied waar de start- of naderingsvliegbaan zodanig boven water is gelegen dat er in geval van een ongeluk naar het oordeel van de gezagvoerder een grote kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt;
 - (2) watervliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren; en
 - (3) vleugelvliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren wanneer de afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats te land meer dan 30 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, of meer dan 50 zeemijl bedraagt (het eerst overschreden maximum geldt).
- b) Watervliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren, zijn uitgerust met:
- (1) een anker;
 - (2) een drijfanker, indien nodig als hulpmiddel voor het manoeuvreren; en
 - (3) uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren die zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.
- c) De gezagvoerder van een vleugelvliegtuig dat vluchten boven water uitvoert op een afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats te land van meer dan 30 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid of 50 zeemijl als dit minder is, bepaalt wat de overlevingskansen voor de inzittenden van het vleugelvliegtuig zijn bij een noodlanding op het water. Op basis daarvan beslist hij/zij tot het meevoeren van:

- (1) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt;
- (2) een voldoende aantal reddingsvlotten voor alle inzittenden, zodanig opgeborgen dat ze gereed zijn voor direct gebruik in noodgevallen; en
- (3) de voor de uit te voeren vlucht aangewezen levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven.

NCO.IDE.A.180 Overlevingsuitrusting

Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, zijn uitgerust met signaaluitrusting en levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, welke geschikt zijn voor de gebieden waarover wordt gevlogen.

NCO.IDE.A.190 Radiocommunicatieapparatuur

- a) Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn vleugelvliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur die in staat is tweewegcommunicatie tot stand te brengen met die grondradiostations en op de radiofrequenties van dat luchtruim.
- b) Indien noodzakelijk overeenkomstig subparagraaf a), voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).
- c) Wanneer meer dan één communicatie-eenheid nodig is, moet elke eenheid onafhankelijk werken van de andere zodat het uitvallen van de ene eenheid niet leidt tot het uitvallen van een andere eenheid.

NCO.IDE.A.195 Navigatieapparatuur

- a) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren op routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, zijn uitgerust met de vereiste navigatieapparatuur die ze in staat stelt te vliegen conform:
 - (1) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
 - (2) de toepasselijke vereisten met betrekking tot het luchtruim.
- b) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een uitrustingsstuk tijdens enige fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie volgens subparagraaf a) of een passende noodmaatregel mogelijk maakt.
- c) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden (IMC), zijn uitgerust met geschikte uitrusting die in staat is het vleugelvliegtuig te begeleiden naar een punt waarvandaan een zichtlanding kan worden uitgevoerd. Deze uitrusting moet dergelijke vluchtgeleiding kunnen geven

Bijlage VII 'Deel NCO'

voor elk luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden en voor elke aangewezen uitwijkhaven.

NCO.IDE.A.200 Beantwoorder

Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn vleugelvliegtuigen uitgerust met een SSR (secundaire surveillanceradar)-beantwoorder met alle vereiste capaciteiten.

Sectie 2 — Helikopters

NCO.IDE.H.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen

- a) De in dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften indien zij:
 - (1) door het cockpitpersoneel worden gebruikt voor de controle van de vliegbaan om te voldoen aan NCO.IDE.H.190 en NCO.IDE.H.195; of
 - (2) in de helikopter zijn geïnstalleerd.
- b) Niet door dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting alsook overige uitrusting die niet in andere van toepassing zijnde bijlagen is voorgeschreven, maar op een vlucht worden meegevoerd, moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
 - (1) het cockpitpersoneel mag de door deze instrumenten of uitrusting verstrekte informatie niet gebruiken om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCO.IDE.H.190 en NCO.IDE.H.195; en
 - (2) de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van de helikopter niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.
- c) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de werkplek waar het cockpitpersoneelslid dat ze moet gebruiken, gezeten is.
- d) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCO.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van de helikopter buiten werking is of ontbreekt, tenzij:

- a) de helikopter wordt gebruikt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL), indien opgesteld; of
- b) voor de helikopter een vliegvergunning is afgegeven in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

NCO.IDE.H.115 Luchtvaartuiglichten

Helikopters die nachtvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) antibotsingslichten;
- b) navigatie-/positielichten;
- c) een landingslicht;
- d) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van de helikopter;
- e) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting welke zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;
- f) een onafhankelijk werkend draagbaar licht voor elke werkplek van de bemanningsleden; en
- g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien de helikopter een amfibieluchtvaartuig is.

NCO.IDE.H.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

- a) Helikopters die VFR-vluchten bij dag uitvoeren, zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid, en
 - (5) de slip.
- b) Helikopters die vluchten uitvoeren bij nacht onder zichtweersomstandigheden (VMC) of onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, moeten in aanvulling op subparagraaf a) zijn uitgerust met:
 - (1) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - i) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - ii) de verticale snelheid, en
 - iii) de gestabiliseerde richting;
 - en

- (2) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is.
- c) Helikopters die vluchten uitvoeren als het zicht minder is dan 1 500 m of onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, moeten in aanvulling op subparagraaf a) en b) zijn uitgerust met een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van het in subparagraaf a), onder (4), genoemde systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.

NCO.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

Helikopters die IFR-vluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (5) de verticale snelheid,
 - (6) de slip,
 - (7) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - (8) de gestabiliseerde richting, en
 - (9) de buitentemperatuur;
- b) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is;
- c) een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van het in subparagraaf a), onder (4), genoemde systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.
- d) een aanvullende inrichting om de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon) te meten en weer te geven, die dienstdoet als reserve-instrument.

NCO.IDE.H.126 Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot

Helikopters die IFR-vluchten met één piloot uitvoeren, zijn uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

NCO.IDE.H.135 Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel

Helikopters die door meer dan één cockpitpersoneelslid worden gebruikt, zijn uitgerust met een intercominstallatie voor het cockpitpersoneel, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitpersoneelsleden.

NCO.IDE.H.140 Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssystemen en veiligheidstuig voor kinderen

- a) Helikopters zijn uitgerust met:
 - (1) een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;
 - (2) een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;
 - (3) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor elke passagier van 24 maanden of ouder voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 31 juli 1999;
 - (4) een veiligheidstuig voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden; en
 - (5) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor elke cockpitpersoneelsstoel, voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering.
- b) Een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam moet zijn uitgerust met een éénpuntsontkoppelingsmechanisme.

NCO.IDE.H.145 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken

- a) Helikopters zijn uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken (EHBO).
- b) De verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken moet:
 - (1) gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik; en
 - (2) na gebruik worden aangevuld.

NCO.IDE.H.155 Extra zuurstof — helikopters zonder drukcabine

- a) Helikopters zonder drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten waarvoor zuurstofvoorziening is vereist overeenkomstig subparagraaf b), zijn uitgerust met zuurstofapparatuur die in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.

- b) Helikopters zonder drukcabine die worden gebruikt boven vlieghoogten waar de drukhoogte in de passagierscompartimenten groter is dan 10 000 voet moeten voldoende ademhalingszuurstof meevoeren voor:
- (1) alle bemanningsleden en minstens 10% van de passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 13 000 voet; en
 - (2) alle bemanningsleden en passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment 13 000 voet overschrijdt.

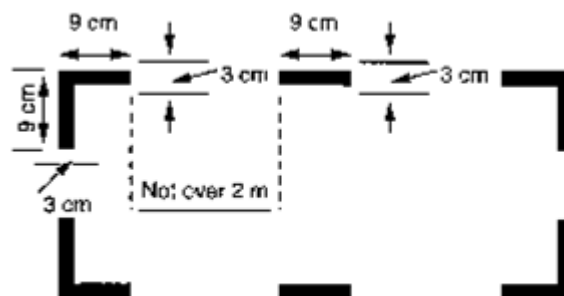
NCO.IDE.H.160 Handbrandblussers

- a) Helikopters zijn uitgerust met ten minste één handbrandblusser:
- (1) in de cockpit; en
 - (2) in elk passagierscompartiment dat is afgescheiden van de cockpit, behalve indien het compartiment gemakkelijk toegankelijk is voor het cockpitpersoneel.
- b) Het soort en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor de soorten brand die kunnen optreden in het compartiment waarvoor de blusser is bestemd en moeten, voor personencompartimenten, de kans op vorming van giftige gasconcentraties zoveel mogelijk beperken.

NCO.IDE.H.165 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van de helikopter zijn aangemerkt als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opgehakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1: markering van openhakplaatsen



NCO.IDE.H.170 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

- a) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan zes personen, zijn uitgerust met:

- (1) een automatische ELT; en
 - (2) een overlevings-ELT (ELT(S)) in een reddingsvlot of zwemvest wanneer de helikopter vluchten boven water uitvoert op een afstand tot land die overeenkomt met meer dan 3 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid.
- b) Helikopters die zijn gecertificeerd voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van zes personen of minder, zijn uitgerust met een overlevings-ELT (ELT(S)) of een persoonlijk noodbaken (Personal Locator Beacon - PLB), welke wordt gedragen door de gezagvoerder of een passagier.
- c) ELT's, ongeacht het type, en PLB's moeten in staat zijn tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz te zenden.

NCO.IDE.H.175 Vluchten boven water

- a) Helikopters zijn uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of met een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, dat wordt gedragen of opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld, wanneer:
- (1) vluchten boven water worden uitgevoerd op een afstand tot land die niet met autorotatie is te overbruggen; of
 - (2) de start of landing plaatsvindt op een luchtvaartterrein/exploitatiegebied waar de start- of naderingsvliegbaan boven water ligt.
- b) Elk zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel is voorzien van een inrichting voor elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.
- c) De gezagvoerder van een helikopter die vluchten boven water uitvoert op een afstand tot land die overeenkomt met meer dan 30 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid of 50 zeemijl als dit minder is, bepaalt wat de overlevingskansen van de inzittenden van de helikopter zijn bij een noodlanding op het water. Op basis daarvan beslist hij/zij tot het meevoeren van:
- (1) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt;
 - (2) een voldoende aantal reddingsvloten voor alle inzittenden, zodanig opgeborgen dat ze gereed zijn voor direct gebruik in noodgevallen; en
 - (3) de voor de uit te voeren vlucht aangewezen levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven.
- d) Bij zijn/haar beslissing om de in subparagraaf a) genoemde zwemvesten te laten dragen door alle inzittenden, bepaalt de gezagvoerder van een helikopter wat de overlevingskansen van de inzittenden van de helikopter zijn bij een noodlanding op het water.

NCO.IDE.H.180 Overlevingsuitrusting

Helikopters die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, zijn uitgerust met signaaluitrusting en levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven, welke geschikt zijn voor de gebieden waarover wordt gevlogen.

NCO.IDE.H.185 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

Helikopters die vluchten boven water uitvoeren in een vijandige omgeving die meer dan 50 zeemijl van land is verwijderd, moeten:

- a) zodanig zijn ontworpen dat ze op water kunnen landen in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidscode;
- b) zijn gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidscode; of
- c) zijn uitgerust met nooddrijfuitrusting.

NCO.IDE.H.190 Radiocommunicatieapparatuur

- a) Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn helikopters uitgerust met radiocommunicatieapparatuur die in staat is tweewegcommunicatie tot stand te brengen met die grondradiostations en op de radiofrequenties van dat luchtruim.
- b) Indien noodzakelijk overeenkomstig subparagraaf a), voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).
- c) Wanneer meer dan één communicatie-eenheid nodig is, moet elke eenheid onafhankelijk werken van de andere zodat het uitvallen van de ene eenheid niet leidt tot het uitvallen van een andere eenheid.
- d) Wanneer een radiocommunicatiesysteem noodzakelijk is, zijn helikopters, naast de bij NCO.IDE.H.135 voorgeschreven intercominstallatie voor het cockpitpersoneel, uitgerust met een zendknop op de besturingsinrichtingen voor elke voorgeschreven piloot en/of elk voorgeschreven bemanningslid op zijn/haar werkplek.

NCO.IDE.H.195 Navigatieapparatuur

- a) Helikopters die vluchten uitvoeren op routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten, zijn uitgerust met de navigatieapparatuur die ze in staat stelt te vliegen conform:
 - (1) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en

- (2) de toepasselijke vereisten met betrekking tot het luchtruim.
- b) Helikopters zijn uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een uitrustingsstuk tijdens enige fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie volgens subparagraaf a) of een passende noodmaatregel mogelijk maakt.
- c) Helikopters die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden (IMC), zijn uitgerust met navigatieapparatuur die in staat is om de helikopter te begeleiden naar een punt waarvandaan een zichtlanding kan worden uitgevoerd. Deze uitrusting moet dergelijke vluchtgeleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden en voor elke aangewezen uitwijkhaven.

NCO.IDE.H.200 Beantwoorder

Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn helikopters uitgerust met een SSR (secundaire surveillanceradar)-beantwoorder met alle vereiste capaciteiten.

Sectie 3 — Zweefvliegtuigen

NCO.IDE.S.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen

- a) De in dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften indien zij:
 - (1) door het cockpitpersoneel worden gebruikt voor de controle van de vliegbaan om te voldoen aan NCO.IDE.S.145 en NCO.IDE.S.150; of
 - (2) in het zweefvliegtuig zijn geïnstalleerd.
- b) Niet door dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting alsook overige uitrusting die niet in andere van toepassing zijnde bijlagen is voorgeschreven, maar op een vlucht worden meegevoerd, moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
 - (1) het cockpitpersoneel mag de door deze instrumenten of uitrusting verstrekte informatie niet gebruiken om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008; en
 - (2) de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van het zweefvliegtuig niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.
- c) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de werkplek waar het cockpitpersoneelslid dat ze moet gebruiken, gezeten is.
- d) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCO.IDE.S.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van het zweefvliegtuig buiten werking is of ontbreekt, tenzij:

- a) het zweefvliegtuig wordt gebruikt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL), indien opgesteld; of
- b) voor het zweefvliegtuig een vliegvergunning is afgegeven in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

NCO.IDE.S.115 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten

- a) Zweefvliegtuigen die VFR-vluchten bij dag uitvoeren, zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) in het geval van gemotoriseerde zweefvliegtuigen, de magnetische koers,

- (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte, en
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid.
- b) Zweefvliegtuigen die vluchten uitvoeren onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, moeten in aanvulling op subparagraaf a) zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
- (1) de verticale snelheid,
 - (2) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon) of de bocht en slip, en
 - (3) de magnetische koers.

NCO.IDE.S.120 Wolkenvluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten

Zweefvliegtuigen die wolkenvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:

- a) de magnetische koers,
- b) de tijd in uren, minuten en seconden,
- c) de drukhoogte,
- d) de aangewezen vliegsnelheid,
- e) de verticale snelheid, en
- f) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon) of de bocht en slip.

NCO.IDE.S.125 Stoelen en beveiligingssystemen

- a) Zweefvliegtuigen zijn uitgerust met:
 - (1) één stoel voor elke persoon aan boord; en
 - (2) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor elke stoel overeenkomstig het vlieghandboek (AFM).
- b) Een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam moet zijn uitgerust met een éénpuntsontkoppelingsmechanisme.

NCO.IDE.S.130 Extra zuurstof

Zweefvliegtuigen die vluchten uitvoeren op drukhoogten boven 10 000 voet, zijn uitgerust met een opslag- en toedieningsapparaat dat voldoende voorraad ademhalingszuurstof heeft voor:

- a) bemanningsleden telkens wanneer de drukhoogte gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 13 000 voet; en
- b) alle bemanningsleden en passagiers telkens wanneer de drukhoogte 13 000 voet overschrijdt.

NCO.IDE.S.135 Vluchten boven water

De gezagvoerder van een zweefvliegtuig dat vluchten boven water uitvoert, bepaalt wat de overlevingskansen van de inzittenden van het zweefvliegtuig zijn bij een noodlanding op het water. Op basis daarvan beslist hij/zij tot het meevoeren van:

- a) een zwemvest of een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord, dat wordt gedragen of opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de stoel van de persoon voor wie het is bedoeld;
- b) een plaatsaanduidende noodzender (ELT) of een persoonlijk noodbaken (Personal Locator Beacon - PLB), welke wordt gedragen door de gezagvoerder of een passagier en in staat is om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz te zenden; en
- c) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt wanneer een vlucht wordt uitgevoerd:
 - (1) boven water op grotere dan zweefafstand tot land; of
 - (2) waarbij de start- of naderingsvliegbaan zodanig boven water is gelegen dat er in geval van een ongeluk grote kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt.

NCO.IDE.S.140 Overlevingsuitrusting

Zweefvliegtuigen die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, zijn uitgerust met signaaluitrusting en levensreddende uitrusting die geschikt zijn voor de gebieden waarover wordt gevlogen.

NCO.IDE.S.145 Radiocommunicatieapparatuur

- a) Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn zweefvliegtuigen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur die in staat is tweewegcommunicatie tot stand te brengen met die grondradiostations en op de radiofrequenties van dat luchtruim.

- b) Indien noodzakelijk overeenkomstig subparagraaf a), voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

NCO.IDE.S.150 Navigatieapparatuur

Zweefvliegtuigen zijn uitgerust met de vereiste navigatieapparatuur die ze in staat stelt te vliegen conform:

- a) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
- b) de toepasselijke vereisten met betrekking tot het luchtruim.

NCO.IDE.S.155 Beantwoorder

Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn zweefvliegtuigen uitgerust met een SSR (secundaire surveillanceradar)-beantwoorder met alle vereiste capaciteiten.

Sectie 4 — Luchtballonnen

NCO.IDE.B.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen

- a) De in dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften indien zij:
 - (1) door het cockpitpersoneel worden gebruikt voor de controle van de vliegbaan om te voldoen aan NCO.IDE.B.145; of
 - (2) in de luchtballon zijn geïnstalleerd.
- b) Niet door dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting alsook overige uitrusting die niet in andere van toepassing zijnde bijlagen is voorgeschreven, maar op een vlucht worden meegevoerd, moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
 - (1) het boordpersoneel mag de door deze instrumenten of uitrusting verstrekte informatie niet gebruiken om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008; en
 - (2) de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van de luchtballon niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.
- c) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de werkplek waar het lid van het boordpersoneel dat ze moet gebruiken, gezeten is.
- d) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCO.IDE.B.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van de luchtballon buiten werking is of ontbreekt, tenzij:

- a) de luchtballon wordt gebruikt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL), indien opgesteld; of
- b) voor de luchtballon een vliegvergunning is afgegeven in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

NCO.IDE.B.110 Luchtvaartuiglichten

Luchtballonnen die nachtvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) positielichten;
- b) een inrichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van de luchtballon;
- c) een onafhankelijk werkend draagbaar licht; en
- d) voor heteluchtzeppelins:
 - (1) een landingslicht, en
 - (2) een antibotsingslicht.

NCO.IDE.B.115 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

Luchtballonnen die VFR-vluchten bij dag uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) een inrichting die de driftrichting weergeeft, en
- b) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (2) de verticale snelheid, indien voorgeschreven in het vlieghandboek (AFM), en
 - (3) de drukhoogte, indien voorgeschreven in het vlieghandboek (AFM), voor zover verplicht gesteld op grond van de vereisten met betrekking tot het luchtruim of wanneer de hoogte moet worden gecontroleerd in verband met het gebruik van zuurstof.

NCO.IDE.B.120 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken

- a) Luchtballonnen zijn uitgerust met een verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken (EHBO).
- b) De verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken moet:
 - (1) gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik; en
 - (2) na gebruik worden aangevuld.

NCO.IDE.B.121 Extra zuurstof

Luchtballonnen die vluchten uitvoeren op drukhoogten boven 10 000 voet, zijn uitgerust met een opslag- en toedieningsapparaat dat voldoende voorraad ademhalingszuurstof heeft voor:

- a) bemanningsleden telkens wanneer de drukhoogte gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 13 000 voet; en

- b) alle bemanningsleden en passagiers telkens wanneer de drukhoogte 13 000 voet overschrijdt.

NCO.IDE.B.125 Handbrandblussers

- a) Luchtballonnen zijn uitgerust met minstens één handbrandblusser.
- b) Het soort en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor de soorten brand die kunnen optreden in de luchtballon waarvoor de blusser is bestemd en moeten, voor de inzittenden van de luchtballon, de kans op vorming van giftige gasconcentraties zoveel mogelijk beperken.

NCO.IDE.B.130 Vluchten boven water

De gezagvoerder van een luchtballon die vluchten boven water uitvoert, bepaalt wat de overlevingskansen van de inzittenden van de luchtballon zijn bij een noodlanding op het water. Op basis daarvan beslist hij/zij tot het meevoeren van:

- a) een zwemvest voor elke persoon aan boord of een gelijkwaardig individueel drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, dat wordt gedragen of opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de post van de persoon voor wie het is bedoeld;
- b) wanneer meer dan zes personen worden vervoerd, een plaatsaanduidende noodzender (ELT) die in staat is om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz te zenden;
- c) wanneer ten hoogste zes personen worden vervoerd, een ELT of een persoonlijk noodbaken (Personal Locator Beacon - PLB), welke wordt gedragen door de gezagvoerder of een passagier en in staat is om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz te zenden; en
- c) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt.

NCO.IDE.B.135 Overlevingsuitrusting

Luchtballonnen die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, zijn uitgerust met signaaluitrusting en levensreddende uitrusting die geschikt zijn voor de gebieden waarover wordt gevlogen.

NCO.IDE.B.140 Diverse uitrusting

Heteluchtballonnen en gas-luchtballonnen zijn uitgerust met:

- a) een alternatieve ontstekingsbron;
- b) een inrichting die overmatige temperatuur van het ballonhulsel aangeeft;
- c) een inrichting die de brandstofvoorraad meet en aangeeft;

- d) beschermhandschoenen voor elk bemanningslid;
- e) een haakmes;
- f) een branddeken of brandwerende bescherming; en
- g) een minstens 25 m lange vallijn.

NCO.IDE.B.145 Radiocommunicatieapparatuur

- a) Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn luchtballonnen uitgerust met radiocommunicatieapparatuur die in staat is tweewegcommunicatie tot stand te brengen met die grondradiostations en op de radiofrequenties van dat luchtruim.
- b) Indien noodzakelijk overeenkomstig subparagraaf a), voorziet de radiocommunicatieapparatuur in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).

NCO.IDE.B.150 Beantwoorder

Indien noodzakelijk voor het luchtruim waarin wordt gevlogen, zijn luchtballonnen uitgerust met een SSR (secundaire surveillanceradar)-beantwoorder met alle vereiste capaciteiten.