



**Evropska agencija za varnost v letalstvu**

**Priloga VII k osnutku uredbe Komisije  
o „zračnih operacijah — OPS“**

**Del NCC – IR**

## Kazalo

<b>Del NCO – IR .....</b>	<b>6</b>
<b>Poddel A — Splošne zahteve .....</b>	<b>6</b>
NCC.GEN.100 Pristojni organ .....	6
NCO.GEN.101 Načini usklajevanja .....	6
NCO.GEN.102 Motorna jadralna letala in jadralna letala z motorjem .....	6
NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova .....	6
NCO.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni .....	8
NCC.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov .....	8
NCO.GEN.115 Vožnja letal po tleh .....	9
NCO.GEN.120 Uporaba rotorja .....	9
NCO.GEN.125 Prenosne elektronske naprave .....	9
NCO.GEN.130 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu .....	9
NCO.GEN.135 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu .....	9
NCO.GEN.140 Prevoz nevarnega blaga .....	10
NCO.GEN.145 Takojšen odziv na varnostno težavo .....	11
NCO.GEN.150 Dnevnik potovanja .....	11
NCO.GEN.155 Seznam minimalne opreme .....	11
<b>Poddel B – Operativni postopki .....</b>	<b>12</b>
NCO.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja .....	12
NCO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala .....	12
NCO.OP.110 Letališki operativni minimumi – letala in helikopterji .....	12
NCO.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I .....	13
NCO.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali .....	14
NCO.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji .....	15
NCO.OP.115 Postopki odleta in prileta – letala in helikopterji .....	15
NCO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa – letala, helikopterji in jadralna letala z motorjem .....	15
NCO.OP.121 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni .....	15
NCO.OP.125 Zaloga goriva in olja – letala .....	16
NCO.OP.126 Zaloga goriva in olja – helikopterji .....	16
NCO.OP.127 Zaloga in načrtovanje goriva in balasta – baloni .....	17
NCO.OP.130 Dajanje navodil potnikom .....	18

## Priloga VII „del NCO“

NCO.OP.135	Priprava leta .....	18
NCO.OP.140	Nadomestna namembna letališča – letala .....	18
NCO.OP.141	Nadomestna namembna letališča – helikopterji .....	18
NCO.OP.145	Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem .....	19
NCO.OP.150	Prevoz potnikov .....	19
NCO.OP.155	Kajenje na zrakoplovu – letala in helikopterji .....	19
NCO.OP.156	Kajenje na zrakoplovu – jadralna letala in baloni .....	20
NCO.OP.160	Meteorološke razmere .....	20
NCO.OP.165	Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh .....	20
NCO.OP.170	Led in drugi kontaminanti – postopki med letom .....	20
NCO.OP.175	Pogoji za vzlet – letala in helikopterji .....	20
NCO.OP.176	Pogoji za vzlet – baloni .....	21
NCO.OP.180	Simulirane neobičajne razmere med letom .....	21
NCO.OP.185	Upravljanje goriva med letom .....	21
NCO.OP.190	Uporaba dodatnega kisika .....	21
NCO.OP.195	Zaznavanje bližine tal .....	21
<b>NCC.OP.220</b>	<b>Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS) .....</b>	<b>21</b>
NCO.OP.205	Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji .....	22
NCO.OP.210	Začetek in nadaljevanje prileta – letala in helikopterji .....	22
NCO.OP.215	Operativne omejitve – toplozračni baloni .....	22
<b>Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve .....</b>	<b>23</b>	
NCO.POL.100	Operativne omejitve .....	23
NCO.POL.105	Tehtanje – letala in helikopterji .....	23
NCO.POL.110	Zmogljivost – splošno .....	23
<b>Poddel D – Instrumenti, podatki in oprema .....</b>	<b>24</b>	
<b>Oddelek 1 – Letala .....</b>	<b>24</b>	
NCO.IDE.A.100	Instrumenti in oprema – splošno .....	24
NCO.IDE.A.105	Minimalna oprema za let .....	24
NCO.IDE.A.110	Rezervne električne varovalke .....	25
NCO.IDE.A.115	Operativne luči .....	25
NCO.IDE.A.120	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema .....	25

## Priloga VII „del NCO“

NCO.IDE.A.125	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema .....	26
NCO.IDE.A.130	Sistem opozarjanja na teren (TAWS) .....	27
NCO.IDE.A.135	Interfonski sistem za letalsko posadko .....	27
NCO.IDE.A.140	Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave.....	27
NCO.IDE.A.145	Komplet za prvo pomoč.....	27
NCO.IDE.A.150	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom .....	27
NCO.IDE.A.155	Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom .....	28
NCO.IDE.A.160	Ročni gasilni aparati.....	28
NCO.IDE.A.165	Označitev točk prodora.....	29
NCO.IDE.A.170	Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) .....	29
NCO.IDE.A.175	Leti nad vodo .....	29
NCO.IDE.A.180	Oprema za preživetje .....	30
NCO.IDE.A.190	Radiokomunikacijska oprema .....	30
NCO.IDE.A.195	Navigacijska oprema .....	31
NCO.IDE.A.200	Radarski odzivnik .....	31
<b>Oddelek 2 — Helikopterji .....</b>	<b>32</b>	
NCO.IDE.H.100	Instrumenti in oprema – splošno.....	32
NCO.IDE.H.105	Minimalna oprema za let.....	32
NCO.IDE.H.115	Operativne luči .....	32
NCO.IDE.H.120	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema .....	33
NCO.IDE.H.125	Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema .....	34
NCO.IDE.H.126	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR .....	34
NCO.IDE.H.135	Interfonski sistem za letalsko posadko .....	34
NCO.IDE.H.140	Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave.....	34
NCO.IDE.H.145	Komplet za prvo pomoč.....	35
NCO.IDE.H.155	Dodatni kisik– helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom .....	35
NCO.IDE.H.160	Ročni gasilni aparati.....	35
NCO.IDE.H.165	Označitev točk prodora.....	36
NCO.IDE.H.170	Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) .....	36

## Priloga VII „del NCO“

NCO.IDE.H.175	Leti nad vodo .....	37
NCO.IDE.H.180	Oprema za preživetje .....	37
NCO.IDE.H.185	Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi .....	37
NCO.IDE.H.190	Radiokomunikacijska oprema .....	38
NCO.IDE.H.195	Navigacijska oprema .....	38
NCO.IDE.H.200	Radarski odzivnik .....	38
<b>Oddelek 3 — Jadralna letala .....</b>		<b>39</b>
NCO.IDE.S.100	Instrumenti in oprema – splošno .....	39
NCO.IDE.S.105	Minimalna oprema za let .....	39
NCO.IDE.S.115	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo.....	39
NCO.IDE.S.120	Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo .....	40
NCO.IDE.S.125	Sedeži in zadrževalni sistemi .....	40
NCO.IDE.S.130	Dodatni kisik .....	40
NCO.IDE.S.135	Leti nad vodo.....	41
NCO.IDE.S.140	Oprema za preživetje .....	41
NCO.IDE.S.145	Radiokomunikacijska oprema .....	41
NCO.IDE.S.150	Navigacijska oprema.....	41
NCO.IDE.S.155	Radarski odzivnik .....	42
<b>Oddelek 4 – Baloni.....</b>		<b>43</b>
NCO.IDE.B.100	Instrumenti in oprema – splošno .....	43
NCO.IDE.B.105	Minimalna oprema za let .....	43
NCO.IDE.B.110	Operativne luči.....	43
NCO.IDE.B.115	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema .....	44
NCO.IDE.B.120	Komplet za prvo pomoč .....	44
NCO.IDE.B.121	Dodatni kisik .....	44
NCO.IDE.B.125	Ročni gasilni aparati .....	44
NCO.IDE.B.130	Leti nad vodo .....	45
NCO.IDE.B.135	Oprema za preživetje .....	45
NCO.IDE.B.140	Razna oprema .....	45
NCO.IDE.B.145	Radiokomunikacijska oprema.....	46
NCO.IDE.B.150	Radarski odzivnik .....	46

## Del NCO – IR

### Poddel A — Splošne zahteve

#### **NCC.GEN.100 Pristojni organ**

- (a) Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri je zrakoplov registriran.
- (b) Če je zrakoplov registriran v tretji državi, je pristojni organ organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operater sedež ali bivališče.

#### **NCO.GEN.101 Načini usklajevanja**

Operater lahko za vzpostavitev skladnosti z Uredbo (ES) št. 216/2008<sup>1</sup> in njenimi izvedbenimi pravili poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme Agencija, uporablja tudi druge načine usklajevanja.

#### **NCO.GEN.102 Motorna jadralna letala in jadralna letala z motorjem**

- (a) Motorna jadralna letala se uporabljajo ob upoštevanju zahtev za:
  - (1) letala, če jih poganja motor in
  - (2) jadralna letala, če ne uporabljajo motorja.
- (b) Motorna jadralna letala so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za letala, razen če ni v poddelu D določeno drugače.
- (c) Jadralna letala z motorjem, razen motorna jadralna letala, se uporabljajo in so opremljena v skladu z zahtevami, ki se uporabljajo za jadralna letala.

#### **NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova**

- (a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:

---

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES. *UL L 79, 19.3.2008, str. 1*, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009, *UL L 309, 24.11.2009, str. 51*.

*Priloga VII „del NCO“*

- (1) varnost zrakoplova in vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakoplovu med operacijami zrakoplova v skladu s točko 1.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
  - (2) začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;
  - (3) zagotovitev, da se upoštevajo vsi operativni postopki in kontrolni sezname v skladu s točko 1.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
  - (4) let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:
    - (i) zrakoplov je ploven;
    - (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;
    - (iii) instrumenti in oprema, potrebni za izvedbo zadevnega leta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni dokument, če je ustrezno, ne dovoljuje delovanja z nedelujočo opremo v skladu z NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 ali NCO.IDE.B.105;
    - (iv) masa zrakoplova in, razen pri balonih, lega masnega središča sta taki, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;
    - (v) vsa oprema, prtljaga in tovor so pravilno naloženi in zavarovani ter omogočajo evakuacijo v sili ter
    - (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;
  - (5) ne začne leta, če ni sposoben opravljati nalog zaradi razlogov, kot so poškodba, bolezen, utrujenost ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;
  - (6) let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se njegova sposobnost za izvajanje nalog bistveno zmanjša zaradi razlogov, kot so utrujenost, bolezen ali pomanjkanje kisika;
  - (7) odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno in
  - (8) zapiše podatke o uporabi in vse znane ali domnevne okvare na zrakoplovu na koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov.
- (b) Vodja zrakoplova zagotovi, da v ključnih fazah leta ali če je to potrebno zaradi varnosti, vsi člani osebja sedijo na svojem dodeljenem mestu in ne izvajajo nobenih dejavnosti, razen tistih, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.

- (c) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.
- (d) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in ki bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.
- (e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnjo odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih lahko zaradi varnosti ne upošteva pravil, operativnih postopkov in metod.
- (f) Vodja zrakoplova je med letom:
  - (1) razen pri balonih, na svojem mestu z zapetim varnostnim pasom in
  - (2) ves čas ostane pri krmilu zrakoplova, razen če krmilo prevzame drug pilot.
- (g) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti imenovani lokalni organ.
- (h) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustrezeni organ na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov in ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

#### **NCO.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni**

Vodja balona ima poleg odgovornosti v skladu z NCO.GEN.105 še naslednji odgovornosti:

- (a) dajanje navodil pred letom osebam, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja ter
- (b) zagotovitev, da osebe, ki pomagajo pri napihovanju in praznjenju ovoja, nosijo ustrezno varovalno obleko.

#### **NCC.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov**

- (a) Vodja zrakoplova upošteva zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.
- (b) Vodja zrakoplova se seznanja z zakoni in drugimi predpisi ter postopki, ki se nanašajo na opravljanje njegovih nalog in so določeni za območja, čez katera naj bi se letelo, za letališča ali območja delovanja, ki naj bi se uporabila, ter povezane letalske navigacijske naprave v skladu s točko 1.a Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.



### **NCO.GEN.115 Vožnja letal po tleh**

Letalo se vozi po tleh na območju letališča, predvidenem za gibanje, samo če je oseba pri krmilu:

- (a) ustrezno usposobljen pilot ali
- (b) jo je imenoval operater in:
  - (1) je usposobljena za vožnjo letala po tleh;
  - (2) je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;
  - (3) je bila seznanjena z načrtom letališča, zračnimi potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa (KZP) ter
  - (4) je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

### **NCO.GEN.120 Uporaba rotorja**

Rotor helikopterja je vključen za namen letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

### **NCO.GEN.125 Prenosne elektronske naprave**

Vodja zrakoplova nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave, ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

### **NCO.GEN.130 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu**

Operater ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom, razen za zrakoplove, ki vzletijo in pristanejo na istem letališču/območju delovanja.

### **NCO.GEN.135 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu**

- (a) Razen če ni drugače določeno, so med vsakim letom na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij:
  - (1) letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega(ih) dokumenta(ov);
  - (2) izvirnega potrdila o vpisu v register;
  - (3) izvirnega spričevala o plovnosti;
  - (4) spričevala o hrupu, če je ustrezno;

*Priloga VII „del NCO“*

- (5) seznama posebnih dovoljenj, če je ustrezno;
  - (6) dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
  - (7) potrdila(-) o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
  - (8) dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
  - (9) podrobnosti iz oddanega načrta leta ATS, če je ustrezno;
  - (10) najnovejših in ustreznih letalskih kart za zračno pot predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;
  - (11) informacij o postopkih in vizualnih signalih, ki jih uporabljajo prestrezni in prestreženi zrakoplovi;
  - (12) seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL), če je ustrezno in
  - (13) vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih let zadeva.
- (b) Brez poseganja v točko(a) se lahko na letih:
- (1) za katere sta vzlet in pristanek predvidena na istem letališču/območju delovanja ali
  - (2) ki ostanejo na razdalji ali območju, ki ju določi pristojni organ,
- dokumenti in informacije iz (a)(2) do (a)(8) hranijo na letališču ali območju delovanja.
- (c) Brez poseganja v točko (a) so lahko na letih z baloni ali jadralnimi letali, razen z motornimi jadralnimi letali (TMG), dokumenti in informacije iz točk od (a)(2) do (a)(8) in (a)(11) do (a)(13) v spremljevalnem vozilu.
- (d) Vodja zrakoplova v razumnem času po tem, ko ga je za to zaprosil pristojni organ, predloži dokumentacijo, ki mora biti na zrakoplovu.

**NCO.GEN.140 Prevoz nevarnega blaga**

- (a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.
- (b) Nevarno blago prevaža samo operater, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA)k Uredbi (ES) št. xxx/XXXX, razen če:
  - (1) zanj veljajo tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil ali

- (2) ga prenašajo potniki ali vodja zrakoplova ali je v prtljagi v skladu z delom 8 tehničnih navodil.
- (c) Vodja zrakoplova sprejme vse ustrezne ukrepe za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.
- (d) Vodja zrakoplova v skladu s tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezni organ države dogodka nemudoma obvesti o vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.
- (e) Vodja zrakoplova zagotovi, da se v skladu s tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.

#### **NCO.GEN.145 Takojšen odziv na varnostno težavo**

Operater sprejme:

- (a) vse varnostne ukrepe, ki jih zahteva pristojni organ v skladu z ARO.GEN.135 (c) in
- (b) vse ustrezne obvezne varnostne zahteve, ki jih izda Agencija, vključno s plovnostnimi zahtevami.

#### **NCO.GEN.150 Dnevnik potovanja**

Podatki o zrakoplovu, njegovi posadki in posameznem potovanju se hranijo za vsak let ali vrsto letov v obliki dnevnika potovanj ali enakovrednega dokumenta.

#### **NCO.GEN.155 Seznam minimalne opreme**

Lahko se določi seznam minimalne opreme v skladu s točko 8.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V tem primeru seznam minimalne opreme in vse njegove spremembe odobri pristojni organ.

## **Poddel B – Operativni postopki**

### **NCO.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja**

Vodja zrakoplova uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

### **NCO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala**

Vodja zrakoplova pri določitvi nadomestnih letališč in politike ravnanja z gorivom šteje letališče kot izolirano letališče, če znaša čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega letališča:

- (a) za letala z batnimi motorji več kot 60 minut ali
- (b) za letala s turbinskimi motorji več kot 90 minut.

### **NCO.OP.110 Letališki operativni minimumi – letala in helikopterji**

- (a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) vodja zrakoplova določi in uporablja letališke operativne minimume za vsako odhodno, namembno in nadomestno letališče. Ti minimumi niso:
  - (1) nižji od minimumov, ki jih določi država, v kateri je letališče, razen če jih navedena država posebej odobri in
  - (2) pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti, jih odobri pristojni organ v skladu s poddelom E Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. xxx/XXXX.
- (b) Vodja zrakoplova pri določitvi letaliških operativnih minimumov upošteva:
  - (1) tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja zrakoplova;
  - (2) svojo usposobljenost in izkušnje;
  - (3) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez ter območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
  - (4) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih pripomočkov;
  - (5) opremo, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, ravnanjem zrakoplova, pristankom, iztekom in neuspelim priletom;

- (6) ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah;
  - (7) najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;
  - (8) naprave za določitev in poročanje o meteoroloških razmerah; ter
  - (9) predvideno tehniko letenja za končni prilet.
- (c) Minimumi za poseben postopek prileta in pristanka se uporabljajo, če:
- (1) zemeljska oprema, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
  - (2) sistemi na zrakoplovu, ki se zahtevajo za to vrsto prileta, delujejo;
  - (3) so izpolnjena zahtevana merila za zmogljivost zrakoplova in
  - (4) je pilot ustrezno usposobljen.

**NCO.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I**

- (a) Višina odločitve (DH), ki se uporabi za nenatančni prilet (NPA), ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) ali operacijo kategorije I (CAT I), ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
- (1) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference;
  - (2) relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;
  - (3) višine odločitve objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
  - (4) minimuma sistema iz preglednice 1 ali
  - (5) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta, če je navedena.
- (b) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo nenatančnega prileta, ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem, ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
- (1) relativne višine nad ovirami za kategorijo zrakoplova;
  - (2) minimuma sistema iz preglednice 1 ali
  - (3) najmanjše relativne višine spuščanja (MDH) iz letalskega priročnika zrakoplova, če je navedena.

**Preglednica 1: Minimumi sistemov**

<b>Naprava</b>	<b>Najmanjši DH/MDH (ft)</b>
Instrumentalni pristajalni sistem (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/satelitski razširitveni sistem (SBAS) (bočna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (LPV))	200
GNSS (Bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Lokalizator (LOC), z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
Nadzorni priletni radar (SRA) (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VHF vsesmerno radijsko območje (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmerjeni radijski svetilnik (NDB)	350
VOR/DME	300
VHF naprava za iskanje smeri (VDF)	350

**NCO.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali**

- (a) MDH za operacijo kroženja z letali ni manjši od največje od naslednjih višin:
- (1) objavljene relativne višine nad ovirami (OCH) za kroženje za kategorijo letala;
  - (2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
  - (3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta.
- (b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:
- (1) vidljivost pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena;
  - (2) najmanjša vidljivost iz preglednice 2 ali

- (3) vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/pretvorjena meteorološka vidljivost (RVR/CMV) predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

**Preglednica 1: MDH in najmanjša vidljivost za kroženje glede na kategorijo letala**

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (v ft)	400	500	600	700
Najmanjša meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**NCO.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji**

MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

**NCO.OP.115 Postopki odleta in prileta – letala in helikopterji**

- (a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).
- (b) Vodja zrakoplova se lahko odmakne od objavljene odletne poti, priletne poti ali priletnega postopka:
- (1) če so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami ter v celoti upoštevani obratovalni pogoji in vsa dovoljenja kontrole zračnega prometa (KZP) ali
  - (2) če ga enota KZP usmerja prek radarja.

**NCO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa – letala, helikopterji in jadralna letala z motorjem**

Vodja zrakoplova upošteva objavljene postopke za zmanjšanje hrupa za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

**NCO.OP.121 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni**

Vodja balona upošteva operativne postopke za čim večje zmanjšanje vpliva hrupa sistema za gretje ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

**NCO.OP.125 Zaloga goriva in olja – letala**

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na letalu dovolj goriva in olja za:
- (1) lete po vizualnih pravilih letenja (VFR):
    - (i) podnevi: vzlet in pristanek na istem letališču/pristajalnem območju in vedno v vidnem dosegu navedenega letališča/pristajalnega območja, za letenje po predvideni zračni poti in nato najmanj še za deset minut letenja na običajni potovalni višini;
    - (ii) podnevi: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 30 minut letenja na običajni potovalni višini ali
    - (iii) ponoči: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini;
  - (2) za lete po pravilih IFR:
    - (i) če se ne zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini ali
    - (ii) če se zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka, do nadomestnega letališča in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini.
- (b) Pri izračunu potrebnega goriva, vključno za izredne razmere, se upoštevajo:
- (1) napovedane meteorološke razmere;
  - (2) predvidene zračne poti KZP in zamude v prometu;
  - (3) postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno in
  - (4) vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristanek letala ali zvečajo porabo goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če se lahko izpolnjujejo vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

**NCO.OP.126 Zaloga goriva in olja – helikopterji**

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na helikopterju dovolj goriva in olja za:
- (1) lete po pravilih VFR, letenje do letališča /območja delovanja predvidenega pristanka in nato najmanj še za 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg in



- (2) lete po pravilih IFR:
  - (i) če se ne zahteva nadomestnega letališča ali če ni na voljo nadomestnega vremensko sprejemljivega letališča, za letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato še za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad namembnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek ali
  - (ii) če se zahteva nadomestno letališče/območje delovanja, za letenje do letališča/območja delovanja načrtovanega pristanka in izvedbo prileta in neuspelega prileta ter nato:
    - (A) za letenje do določenega nadomestnega letališča/območja delovanja in
    - (B) za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad nadomestnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek.
- (b) Pri izračunu potrebnega goriva, vključno za izredne razmere, se upoštevajo:
  - (1) napovedane meteorološke razmere;
  - (2) predvidene zračne poti KZP in zamude v prometu;
  - (3) postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno in
  - (4) vse druge okoliščine, ki lahko odložijo pristanek zrakoplova ali zvečajo porabo goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če se lahko izpolnjujejo vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

#### **NCO.OP.127 Zaloga in načrtovanje goriva in balasta – baloni**

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če rezerva goriva, plina ali balasta zadostuje za 30 minut letenja.
- (b) Zaloga goriva, plina ali balasta se izračuna na podlagi najmanj naslednjih operativnih pogojev, predvidenih za let:
  - (1) podatkov, ki jih zagotovi proizvajalec balona;
  - (2) načrtovanih mas;
  - (3) pričakovanih meteoroloških razmer in
  - (4) postopkov in omejitev izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

### **NCO.OP.130 Dajanje navodil potnikom**

Vodja zrakoplova zagotovi, da pred ali, če je ustrezno, med letom potniki dobijo navodila v zvezi z reševalno opremo in postopki v sili.

### **NCO.OP.135 Priprava leta**

- (a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da naprave na zemlji in/ali vodi, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo in se neposredno zahtevajo na zadevnem letu za varno delovanje zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let.
- (b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanja z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:
  - (1) preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter
  - (2) načrt nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

### **NCO.OP.140 Nadomestna namembna letališča – letala**

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, prilet in pristane lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka odročen in:
  - (1) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta; in
  - (2) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
    - (i) baza oblakov najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
    - (ii) vidljivost najmanj 5,5 km ali 4 km več, kot je minimum za postopek.

### **NCO.OP.141 Nadomestna namembna letališča – helikopterji**

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, naslednje vremenske razmere:
  - (1) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
  - (2) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimum za postopek ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka odročen in:
  - (1) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;
  - (2) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
    - (i) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta,
    - (ii) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek in
  - (3) je pri namembnem kraju na morju določena točka brez povratka ( PNR).

**NCO.OP.145 Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem**

- (a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom avgas (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije „wide-cut“ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.
- (b) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z vsemi drugimi vrstami goriva, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem, če ni prisoten vodja zrakoplova ali drugo usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljivi način.

**NCO.OP.150 Prevoz potnikov**

Vodja zrakoplova zagotovi, da so pred in med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom ter ko je to potrebno zaradi varnosti, vsi potniki na zrakoplovu na svojem sedežu ali ležišču s pravilno zapetim varnostnim pasom ali zadrževalno napravo, razen pri balonih.

**NCO.OP.155 Kajenje na zrakoplovu – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

- (a) če meni, da je to potrebno zaradi varnosti in
- (b) med ponovnim polnjenjem rezervoarjev zrakoplova.

#### **NCO.OP.156 Kajenje na zrakoplovu – jadralna letala in baloni**

Na jadralnem letalu ali balonu ne sme nihče kaditi.

#### **NCO.OP.160 Meteorološke razmere**

- (a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete VFR ali nad njimi.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega letališča samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda vremenske razmere na namembnem letališču ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih letališč na ravni veljavnih letaliških operativnih minimumov ali nad njimi.
- (c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

#### **NCO.OP.165 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh**

Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova.

#### **NCO.OP.170 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom**

- (a) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (b) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali zračne poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.

#### **NCO.OP.175 Pogoji za vzlet – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja in stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda ter
- (b) bodo izpolnjeni veljavni letališki operativni minimumi.

#### **NCO.OP.176 Pogoji za vzlet – baloni**

Vodja balona se pred začetkom vzleta prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na območju delovanja ali letališču ne bo preprečilo varnega vzleta in odhoda.

#### **NCO.OP.180 Simulirane neobičajne razmere med letom**

- (a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo neobičajne ali izredne razmere, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili ali let v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) z umetnimi sredstvi
- (b) Brez poseganja v točko (a) se take razmere lahko simulirajo s študenti piloti na zrakoplovu med leti za usposabljanje, ki jih izvaja potrjena organizacija za usposabljanje.

#### **NCO.OP.185 Upravljanje goriva med letom**

Vodja zrakoplova redno preverja, ali količina preostalega uporabnega goriva ali balasta na letu ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, pri čemer mora ostati načrtovana rezerva goriva v skladu z NCO.OP.125 in NCO.OP.126.

#### **NCO.OP.190 Uporaba dodatnega kisika**

Vodja zrakoplova zagotovi, da on in člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

#### **NCO.OP.195 Zaznavanje bližine tal**

Če vodja zrakoplova ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, vodja zrakoplova takoj sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

#### **NCC.OP.220 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)**

Če je sistem ACAS vgrajen in deluje, se uporablja v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Uredba (EU) št. 1332/2011 o določitvi pogojev uporabe skupnega zračnega prostora in operativnih postopkov za izogibanje trčenj v zraku, UL L 336, 20.12.2011 str. 20.

### **NCO.OP.205 Pogoji pri priletu in pristanku – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

### **NCO.OP.210 Začetek in nadaljevanje prileta – letala in helikopterji**

- (a) Vodja zrakoplova lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Če je javljeni RVR/VIS manjši od veljavnega minimuma, se prilet ne nadaljuje:
  - (1) pod višino 1 000 ft nad letališčem; ali
  - (2) v del končnega prileta, če je nadmorska/relativna višina odločitve (DA/H) ali najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja (MDA/H) več kot 1 000 ft nad letališčem.
- (c) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti.
- (d) Če se po prečkanju 1 000 ft nad letališčem javljeni RVR/VIS zmanjša pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.
- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H vizualne reference, ki ustrezajo vrsti priletne operacije in predvideni vzletno-pristajalni, vzpostavljene in ohranjene.
- (f) RVR cone dotika s tlemi je vedno kontrolni.

### **NCO.OP.215 Operativne omejitve – toplozračni baloni**

Toplozračni balon lahko vzleti ponoči, če je na njem dovolj goriva za pristanek podnevi.

## **Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve**

### **NCO.POL.100 Operativne omejitve**

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in, razen za balone, lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihovi sestavi, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

### **NCO.POL.105 Tehtanje – letala in helikopterji**

- (a) Operater zagotovi, da se masa zrakoplova in, samo pri letalih in helikopterjih, masno središče določita z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Navedene informacije se dajo na voljo vodji zrakoplova. Zrakoplov se znova stehta, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.
- (b) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.

### **NCO.POL.110 Zmogljivost – splošno**

- (a) Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let, uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.
- (b) Vodja zrakoplova ne upravlja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbrano veliko ljudi, če pri okvari motorja ne bi bilo mogoče pristati brez nepotrebne ogrožanja oseb ali imetja na tleh.

## **Poddel D – Instrumenti, podatki in oprema**

### **Oddelek 1 – Letala**

#### **NCO.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
  - (1) jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta v skladu z NCO.IDE.A.190 in NCO.IDE.A.195 ali
  - (2) so vgrajeni na letalu.
- (b) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
  - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCO.IDE.A.190 in NCO.IDE.A.195 in
  - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti pri okvarah ali napakah.
- (c) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (d) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se letalo uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen ali
- (b) če ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.



### **NCO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke**

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami ratingov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

### **NCO.IDE.A.115 Operativne luči**

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnimi žarometom;
- (d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;
- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

### **NCO.IDE.A.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

- (a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:
  - (1) magnetne smeri,
  - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
  - (3) tlačne višine,
  - (4) indicirane hitrosti in
  - (5) Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.
- (b) Letala, ki se uporabljajo ponoči v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
  - (1) napravo za merjenje in prikazovanje:
    - (i) zavoja in zdrsa,

- (ii) položaja,
  - (iii) navpične hitrosti in
  - (iv) stabilizirane smeri
- ter
- (2) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.
- (c) Letala, ki se uporabljajo v pogojih, ko jih ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

**NCO.IDE.A.125 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
  - (1) magnetne smeri,
  - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
  - (3) tlačne višine,
  - (4) indicirane hitrosti,
  - (5) navpične hitrosti,
  - (6) zavoja in zdrsa,
  - (7) položaja,
  - (8) stabilizirane smeri,
  - (9) temperature zunanjega zraka in
  - (10) Machovega števila, če so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo in
- (c) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

### **NCO.IDE.A.130 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)**

Turbinska letala, certificirana za največje število potniških sedežev nad devet, so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

- (a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. januarju 2011 ali
- (b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

### **NCO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letalsko posadko**

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

### **NCO.IDE.A.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave**

- (a) Letala so opremljena z:
  - (1) sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;
  - (2) varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
  - (3) otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev in
  - (4) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem.

### **NCO.IDE.A.145 Komplet za prvo pomoč**

- (a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
  - (1) zlahka dostopen za uporabo in
  - (2) se redno dopolnjuje.

### **NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom**

- (a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.

- (b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
- (1) vseh članov posadke in:
    - (i) 100 % potnikov za vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo.
    - (ii) najmanj 30 % potnikov za vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft ter
    - (iii) najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft;
  - ter
  - (2) vseh, ki so v prostoru za potnike, za najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft ali se uporabljajo pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.
- (c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 25 000 ft, so poleg tega opremljena z napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka.

#### **NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom**

- (a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
- (1) vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft ter
  - (2) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

#### **NCO.IDE.A.160 Ročni gasilni aparati**

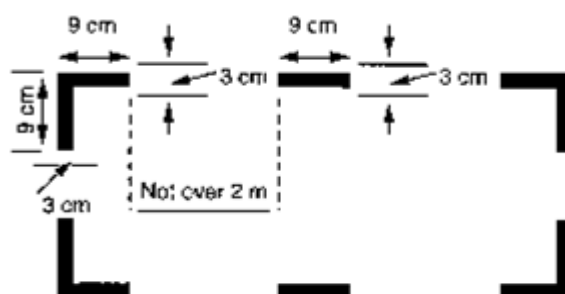
- (a) Letala, razen motorna jadralna letala (TMG), so opremljena najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:
- (1) v pilotski kabini in

- (2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

#### NCO.IDE.A.165 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

#### Prikaz 1: Označitev točk prodora



#### NCO.IDE.A.170 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Letala so opremljena z:
- (1) oddajnikom signala na kraju nesreče katere koli vrste, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. julija 2008 ali pred tem;
  - (2) samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče, če jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. juliju 2008 ali
  - (3) oddajnikom(i) signala na kraju nesreče za preživele ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi vodja zrakoplova ali potnik, če so certificirana za največje število potniških sedežev šest ali manj.
- (b) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

#### NCO.IDE.A.175 Leti nad vodo

- (a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:

- (1) enomotorna kopenska letala, če:
    - (i) se uporabljajo nad vodo na večji razdalji od kopnega, kot jo je mogoče prejadrtati ali
    - (ii) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi;
  - (2) vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo in
  - (3) letala, ki se uporabljajo na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj.
- (b) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:
- (1) enim sidrom;
  - (2) enim vodnim sidrom (drogue), če je potrebno kot pomoč pri manevriranju in
  - (3) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.
- (c) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj, določi nevarnosti za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:
- (1) oprema za oddajanje signalov v sili;
  - (2) dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili in
  - (3) reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

#### **NCO.IDE.A.180 Oprema za preživetje**

Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, vključno s sredstvi za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

#### **NCO.IDE.A.190 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z areonavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.

- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.
- (c) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

#### **NCO.IDE.A.195 Navigacijska oprema**

- (a) Letala, ki se uporabljajo na zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljena z vso potrebno navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
  - (1) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
  - (2) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristane v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrežno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristane. Ta oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristane v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

#### **NCO.IDE.A.200 Radarski odzivnik**

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

## **Oddelek 2 — Helikopterji**

### **NCO.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
  - (1) jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta v skladu z NCO.IDE.H.190 in NCO.IDE.H.195; ali
  - (2) so vgrajeni na helikopterju.
- (b) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
  - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCO.IDE.H.190 in NCO.IDE.H.195 in
  - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti pri okvarah ali napakah.
- (c) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (d) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

### **NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen ali
- (b) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

### **NCO.IDE.H.115 Operativne luči**

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;



- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;
- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

**NCO.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravo za merjenje in prikazovanje:
  - (1) magnetne smeri,
  - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
  - (3) tlačne višine,
  - (4) indicirane hitrosti in
  - (5) zdrsa.
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v razmerah VMC ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
  - (1) napravo za merjenje in prikazovanje:
    - (i) položaja,
    - (ii) navpične hitrosti in
    - (iii) stabilizirane smeriter
  - (2) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo.
- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točk (a) in (b) še napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.

**NCO.IDE.H.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
  - (1) magnetne smeri,
  - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
  - (3) tlačne višine,
  - (4) indicirane hitrosti,
  - (5) navpične hitrosti,
  - (6) zdrsa,
  - (7) položaja,
  - (8) stabilizirane smeri in
  - (9) temperature zunanjega zraka;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz točke (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve in
- (d) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja kot pomožni instrument.

**NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR**

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

**NCO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letalsko posadko**

Helikopterji, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

**NCO.IDE.H.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave**

- (a) Helikopterji so opremljeni s:
  - (1) sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;

- (2) varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
  - (3) za helikopterje, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. juliju 1999, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;
  - (4) otroško zadrževalno napravo za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev in
  - (5) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

#### **NCO.IDE.H.145 Komplet za prvo pomoč**

- (a) Helikopterji so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
  - (1) zlahka dostopen za uporabo in
  - (2) se redno dopolnjuje.

#### **NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik– helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom**

- (a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
  - (1) vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft ter
  - (2) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

#### **NCO.IDE.H.160 Ročni gasilni aparati**

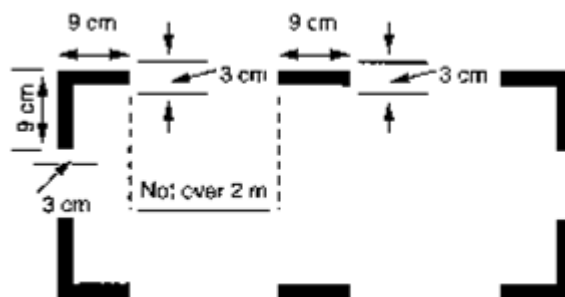
- (a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:

- (1) v pilotski kabini in
  - (2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

#### NCO.IDE.H.165 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

#### Prikaz 1: Označitev točk prodora



#### NCO.IDE.H.170 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni s:
- (1) samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče in
  - (2) enim oddajnikom signala na kraju nesreče za preživele ELT (ELT(S)) v rešilnem čolnu ali na rešilnem jopiču, če se helikopter uporablja na razdalji od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti.
- (b) Helikopterji, certificirani za največje število potniških sedežev nad šest, so opremljeni z oddajnikom(i) signala na kraju nesreče ali osebnim označevalcem (PLB), ki ga ima na sebi vodja zrakoplova ali potnik.
- (c) Oddajniki signala na kraju nesreče katere koli vrste in osebni označevalci lahko hkrati oddajajo na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

### **NCO.IDE.H.175 Leti nad vodo**

- (a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, če:
  - (1) se uporabljajo nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo ali
  - (2) vzletajo ali pristajajo na letališču/območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.
- (b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.
- (c) Vodja helikopterja, ki se uporablja nad vodo na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj, določi nevarnosti za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na helikopterju:
  - (1) oprema za oddajanje signalov v sili;
  - (2) dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na helikopterju in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili in
  - (3) reševalna oprema, ki zagotavlja sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.
- (d) Vodja helikopterja določi nevarnosti za preživele iz helikopterja v primeru pristanka v sili na vodi pri odločanju, ali si morajo vse osebe na helikopterju nadeti rešilni jopič iz točke (a).

### **NCO.IDE.H.180 Oprema za preživetje**

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljeni s signalnimi napravami in reševalno opremo, vključno s sredstvi za ohranjanje življenja, kot je lahko ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

### **NCO.IDE.H.185 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi**

Helikopterji, ki se uporabljajo nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega več kot 50 NM, so:

- (a) zasnovani za pristanek na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo;
- (b) certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrezno plovnostno kodo ali
- (c) opremljeni z reševalno opremo za lebdenje.

### **NCO.IDE.H.190 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z areonavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.
- (c) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.
- (d) Če se zahteva radijski komunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz NCO.IDE.H.135 in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovi delovni postaji.

### **NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema**

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo na zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z :
  - (1) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
  - (2) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega kosa opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere
- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Ta oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

### **NCO.IDE.H.200 Radarski odzivnik**

Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so helikopterji opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

### **Oddelek 3 — Jadralna letala**

#### **NCO.IDE.S.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
  - (1) jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta v skladu z NCO.IDE.S.145 in NCO.IDE.S.150 ali
  - (2) so vgrajeni na jadralnem letalu.
- (b) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
  - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in
  - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost jadralnega letala, niti pri okvarah ali napakah.
- (c) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (d) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

#### **NCO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij jadralnega letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se jadralno letalo uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen ali
- (b) ima jadralno letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

#### **NCO.IDE.S.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo**

- (a) Jadralna letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:
  - (1) pri jadralnih letalih z motorjem, magnetne smeri,
  - (2) časa v urah, minutah in sekundah,

- (3) tlačne višine in
  - (4) indicirane hitrosti.
- (b) Jadralna letala, ki se uporabljajo v razmerah, ko jadralnega letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še napravo za merjenje in prikazovanje:
- (1) navpične hitrosti,
  - (2) položaja ali zavoja in zdrsa ter
  - (3) magnetne smeri.

### **NCO.IDE.S.120 Letenje v oblakih – instrumenti za letenje in navigacijo**

Jadralna letala, ki se uporabljajo za letenje v oblakih, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:

- (a) magnetne smeri,
- (b) časa v urah, minutah in sekundah,
- (c) tlačne višine,
- (d) indicirane hitrosti,
- (e) navpične hitrosti in
- (f) položaja ali zavoja in zdrsa.

### **NCO.IDE.S.125 Sedeži in zadrževalni sistemi**

- (a) Jadralna letala so opremljena s:
- (1) sedežem za vsako osebo na jadralnem letalu in
  - (2) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsak sedež v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima enotočkovno odpenjanje.

### **NCO.IDE.S.130 Dodatni kisik**

Jadralna letala, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft in



- (b) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

#### **NCO.IDE.S.135 Leti nad vodo**

Vodja jadralnega letala, ki se uporablja nad vodo, določi nevarnosti za preživele iz jadralnega letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na jadralnem letalu:

- (a) rešilni jopiči ali enakovredne individualno napihljive naprave za vse osebe na jadralnem letalu, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža;
- (b) oddajnik signala na kraju nesreče ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi vodja zrakoplova ali potnik in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz in
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili pri izvajanju leta:
  - (1) nad vodo na taki razdalji od kopnega, ki je ni mogoče prejadrtati ali
  - (2) kjer sta vzletna ali priletna pot razporejeni nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do zasilnega pristanka na vodi.

#### **NCO.IDE.S.140 Oprema za preživetje**

Jadralna letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preletela.

#### **NCO.IDE.S.145 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z areonavtičnimi postajami in na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

#### **NCO.IDE.S.150 Navigacijska oprema**

Jadralna letala so opremljena z navigacijsko opremo, potrebno za nadaljevanje leta v skladu z:

- (a) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
- (b) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

**NCO.IDE.S.155 Radarski odzivnik**

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so jadralna letala opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.

#### **Oddelek 4 – Baloni**

##### **NCO.IDE.B.100 Instrumenti in oprema – splošno**

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem poddelu, se odobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
  - (1) jih uporablja letalska posadka za določitev poti leta v skladu z NCO.IDE.B.145 ali
  - (2) so vgrajeni na balonu.
- (b) Instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v tem poddelu, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
  - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti ali oprema, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 in
  - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost balona, niti pri okvarah ali napakah.
- (c) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (d) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

##### **NCO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let**

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij balona, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se balon uporablja v skladu s seznamom MEL, če je določen ali
- (b) ima balon dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

##### **NCO.IDE.B.110 Operativne luči**

Baloni, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) pozicijskimi lučmi;
- (b) napravo za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje balona;

- (c) samostojno prenosno svetilko in
- (d) toplozračne zračne ladje s:
  - (1) pristajalnim žarometom in
  - (2) lučjo proti trčenju.

**NCO.IDE.B.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

Baloni, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za prikazovanje smeri zanosa in
- (b) napravo za merjenje in prikazovanje:
  - (1) časa v urah, minutah in sekundah,
  - (2) navpične hitrosti, če se zahteva v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova in
  - (3) tlačne višine, če se zahteva v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova, zahtevami za zračni prostor ali če je treba višino nadzorovati zaradi uporabe kisika.

**NCO.IDE.B.120 Komplet za prvo pomoč**

- (a) Baloni so opremljeni s kompletom za prvo pomoč.
- (b) Komplet za prvo pomoč je:
  - (1) zlahka dostopen za uporabo in
  - (2) se redno dopolnjuje.

**NCO.IDE.B.121 Dodatni kisik**

Baloni, ki se uporabljajo na tlačnih višinah nad 10 000 ft, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, ki vsebuje dovolj kisika za dihanje za oskrbo:

- (a) članov posadke za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina med 10 000 ft in 13 000 ft in
- (b) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina nad 13 000 ft.

**NCO.IDE.B.125 Ročni gasilni aparati**

- (a) Baloni so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom.

- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo na balonu, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, za vse na balonu pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

### **NCO.IDE.B.130 Leti nad vodo**

Vodja balona, ki se uporablja nad vodo, določi nevarnosti za preživele iz balona v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bodo na balonu:

- (a) rešilni jopiči za vse osebe na balonu ali enakovredne napihljive naprave za vse osebe na balonu, mlajše od 24 mesecev, ki jih imajo te osebe na sebi ali so zložene na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega mesta;
- (b) če je na njem več kot šest oseb, oddajnik signala na kraju nesreče, ki lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz ;
- (c) če je na njem do šest oseb, oddajnik signala na kraju nesreče ali osebni označevalec (PLB), ki ga ima na sebi vodja zrakoplova ali potnik in lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz in
- (c) oprema za oddajanje signalov v sili.

### **NCO.IDE.B.135 Oprema za preživetje**

Baloni, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bilo iskanje in reševanje posebej zahtevno, so opremljena s signalnimi napravami in reševalno opremo, kot je ustrezno za območje, ki ga bodo preleteli.

### **NCO.IDE.B.140 Razna oprema**

Toplozračni baloni in mešani baloni so opremljeni z:

- (a) nadomestnim virom vžiga;
- (b) napravo za prikazovanje previsoke temperature v ovoju;
- (c) napravo za merjenje in prikazovanje količine goriva;
- (d) varovalnimi rokavicami za vse člane posadke;
- (e) kljukastim nožem;
- (f) požarno odejo ali pregrinjalom, odpornim proti ognju in
- (g) najmanj 25 m dolgo vrvico z utežjo.

**NCO.IDE.B.145 Radiokomunikacijska oprema**

- (a) Če je to v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se lahko izvaja dvosmerna komunikacija z aeronavtičnimi postajami ali na frekvencah, ki so v skladu z zahtevami za zračni prostor.
- (b) Radiokomunikacijska oprema, če se zahteva v skladu s točko (a), omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v nevarnosti.

**NCO.IDE.B.150 Radarski odzivnik**

Če se to zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor, v katerem letijo, so baloni opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim (SSR) odzivnikom z vsemi zahtevanimi zmogljivostmi.