



AVIZUL NR. 01/2012

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 1 februarie 2012

**privind un Regulament al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare privind
operațiunile aeriene**

„Operațiuni aeriene – OPS (partea NCC și partea NCO)”

Cuprins

Rezumat	3
Introducere	4
I. Generalități	4
II. Domeniul de aplicare al avizului.....	4
III. Consultare.....	5
IV. Convenția de numerotare a normelor	8
Regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene.....	9
I. Domeniul de aplicare	9
II. Privire generală asupra reacțiilor.....	9
III. Explicații	9
Anexa VI - Partea NCC (A,H)	12
I. Domeniul de aplicare	12
II. Privire generală asupra reacțiilor.....	13
III. Privire generală asupra diferențelor.....	14
IV. Lista sarcinilor de reglementare propuse	14
V. NCC.GEN: Capitolul A – Cerințe generale	15
VI. NCC.OP: Capitolul B – Proceduri operaționale	17
VII. NCC.POL: Capitolul C – Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora.....	20
VIII: NCC.IDE: Capitolul D – Instrumente, date, echipamente	22
Anexa VI - Partea NCO (A,H,S,B).....	27
I. Domeniul de aplicare	27
II. Privire generală asupra reacțiilor.....	29
III. Privire generală asupra diferențelor.....	30
V. NCO.GEN: Capitolul A – Cerințe generale	30
VI. NCO.OP: Capitolul B – Proceduri operaționale	33
VII. NCO.POL: Capitolul C – Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora.....	37
VIII: NCO.IDE: Capitolul D – Instrumente, date, echipamente.....	37
ACRONIME/ABREVIERI UTILIZATE ÎN PARTEA NCC ȘI PARTEANCO.....	43

Rezumat

Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:

- Modificare la regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, inclusiv modificări aduse anexei I - Definiții;
- Anexa VI - partea NCC (A, H), cerințe tehnice pentru operațiunile necomerciale cu avioane și elicoptere complexe motorizate;
- Anexa VII - partea NCO (A, H, S, B), cerințe tehnice pentru operațiunile necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate (avioane, elicoptere, planoare și baloane).

Pe baza principiilor stabilite de Consiliul de Administrație împreună cu Comisia Europeană, propunerea Agenției aliniază cerințele la standardele și practicile recomandate ale OACI (SARP) din anexa 6 partea II și partea III secțiunea 3 și la avizul deja publicat privind partea CAT, în măsura în care acest lucru este posibil.

Elaborarea acestor cerințe a avut la bază următoarele obiective:

- menținerea unui nivel ridicat de siguranță;
- asigurarea unor norme proporționale acolo unde este cazul;
- garantarea flexibilității și eficienței pentru operatori și autorități.

Prezentul aviz este rezultatul unei proceduri de largă consultare, care a implicat autoritățile, asociațiile, operatorii și experții în aviație.

Avizul pentru restul anexelor la prezentul regulament, anexa VIII – partea SPO și secțiunile rămase din anexa IV – partea CAT pentru planoare și baloane, va fi publicat ulterior.

Introducere

I. Generalități

1. Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ al Parlamentului European și al Consiliului (denumit în continuare „regulamentul de bază”), așa cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009², creează cadrul amplu și adecvat pentru definirea și punerea în aplicare a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative comune în domeniul aviației civile.
2. Scopul prezentului aviz este de a sprijini Comisia Europeană la stabilirea normelor de aplicare pentru operațiunile aeriene.
3. Avizul a fost adoptat respectând procedura specificată de Consiliul de Administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (Agenția)³, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din regulamentul de bază.

II. Domeniul de aplicare al avizului

4. Prezentul aviz cuprinde următoarele documente:
 - Modificare la regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, inclusiv modificări aduse anexei I - Definiții;
 - Anexa VI - partea NCC (A, H), cerințe tehnice pentru operațiunile necomerciale cu avioane și elicoptere complexe⁴;

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE. *JO L 79, 19.03.2008, p. 1-49.*

² Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 în domeniul aerodromurilor, gestionării traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană și de abrogare a Directivei 2006/23/CE. *JO L 309, 24.11.2009, pp. 51-70.*

³ Decizia Consiliului de Administrație cu privire la procedura care trebuie aplicată de Agenție pentru eliberarea avizelor, a specificațiilor de certificare și a materialelor de îndrumare (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.06.2007

⁴ Regulamentul (CE) 216/2008 conține la articolul 3 litera (j) definiția aeronavei complexe motorizate (CMPA) după cum urmează:

(j) „aeronave complexe motorizate” înseamnă:

(i) un avion:

- cu o masă maximă certificată la decolare de peste 5 700 kg; sau
- care a fost certificat pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece; sau
- certificat pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți; sau
- echipat cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; sau

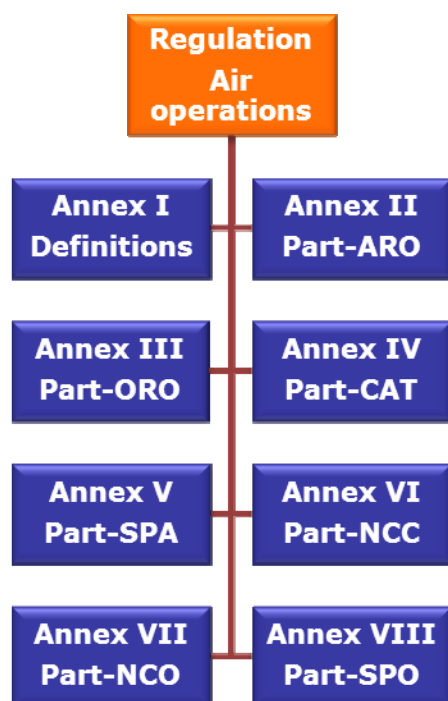
(ii) un elicopter certificat:

- Anexa VII - partea NCO (A,H,S,B), cerințe tehnice pentru operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe (avioane, elicoptere, plane și baloane).
5. Prezentul aviz nu cuprinde:
- Anexa III – partea CAT, cerințe privind transportul aerian comercial pentru plane, baloane și zboruri de la A la A cu avioane și elicoptere;
 - Anexa VIII - partea SPO, cerințe tehnice pentru operațiuni specifice (lucrul aerian).

Avizul pentru restul cerințelor va fi publicat ulterior.

6. Documentele prezentului aviz au la bază structura de reglementare revizuită, așa cum a fost propusă de către Comisia Europeană și Agenție în aprilie 2011. Următorul tabel prezintă o privire generală asupra anexelor în conformitate cu Regulamentul privind operațiunile aeriene.

Figura 1: Anexele la Regulamentul privind operațiunile aeriene



III. Consultare

7. Prezentul aviz are la bază:

-
- pentru o masă maximă la decolare de peste 3 175 kg; sau
 - pentru o configurație maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouă; sau
 - pentru a fi operat cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;
- sau

(iii) o aeronavă cu rotor basculant;

- NPA 2009-02 cuprinzând proiecte de propuneri pentru normele de aplicare (IR) și mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) și materialele de îndrumare (GM) aferente privind operațiunile aeriene.
8. NPA 2009-02 a fost publicată pe site-ul internet al AESA (<http://www.easa.europa.eu>) la 30 ianuarie 2009. Perioada de consultare s-a încheiat la 31 iulie 2009. Agenția primise în total 13 775 de comentarii, din care aproximativ 8 200 referitoare la domeniul de aplicare al prezentului aviz.
 9. Sintezele comentariilor, răspunsuri referitoare la comentariile sintetizate și textul normativ revizuit propus au fost discutate în detaliu cu următoarele patru grupuri de revizuire și reglementare (RG):
 - RG01 (CAT), care se concentrează asupra normelor pentru operațiunile de transport aerian comercial;
 - RG02 (SPO), care se concentrează asupra normelor pentru operațiunile specializate;
 - RG03 (NCC), care se concentrează asupra normelor pentru operațiunile necomerciale cu aeronave complexe motorizate; și
 - RG04 (NCO), care se concentrează asupra normelor pentru operațiunile necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate.
 10. Proiectele de texte CRD pentru partea NCC și partea NCO au fost revizuite de RG03, respectiv RG04.
 11. De asemenea, Agenția a efectuat o verificare a consecvenței cu alte părți (partea CAT și proiectul părții SPO) înainte de publicarea CRD.
 12. Pe baza unei largi consultări cu autoritățile, asociațiile și operatorii, Agenția a publicat CRD OPS II la 31 august 2011. Perioada de reacție s-a încheiat la 31 octombrie 2011.
 13. Agenția a primit reacții la CRD de la 56 de entități, între care autorități naționale, constructori, asociații și persoane fizice. Numărul total de comentarii este de aproximativ 600, din care 30% sunt duplicate.
 14. Următoarele cifre oferă o privire generală asupra acestor reacții.

Figura 2: Privire generală asupra comentatorilor care au furnizat reacții

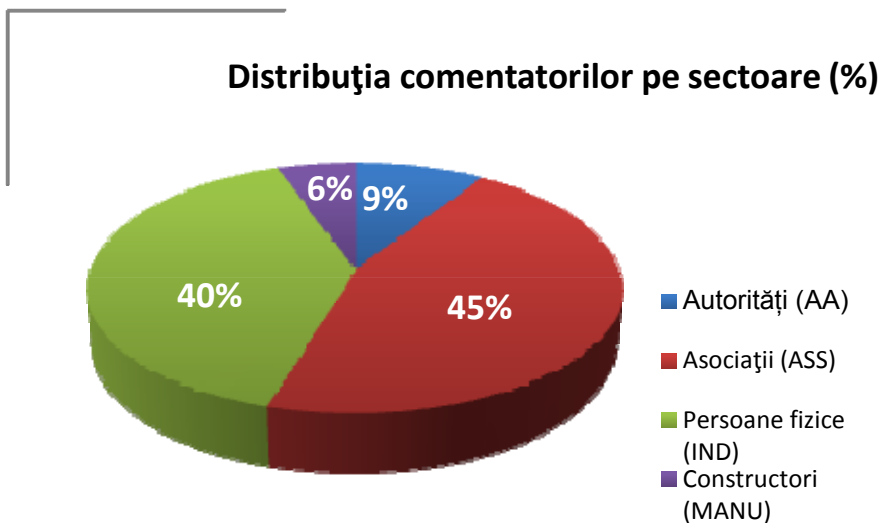


Figura 3: Distribuția comentariilor între partea NCC și partea NCO

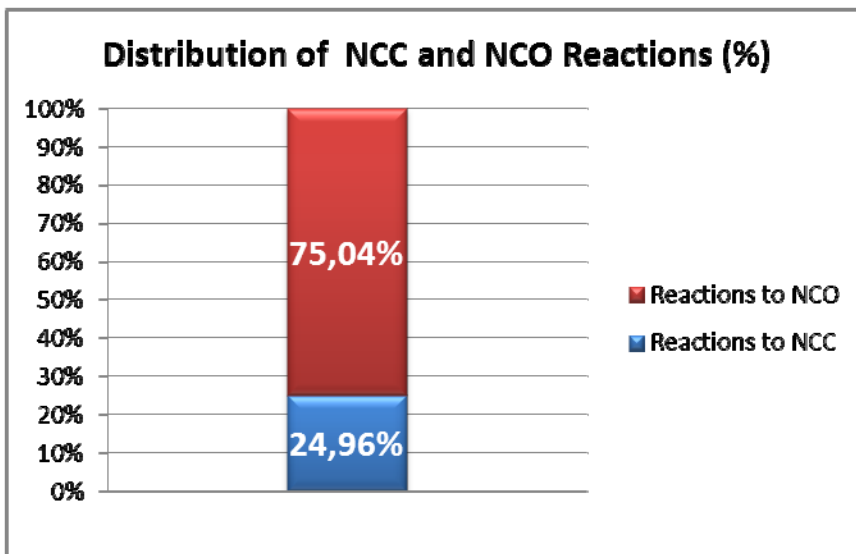
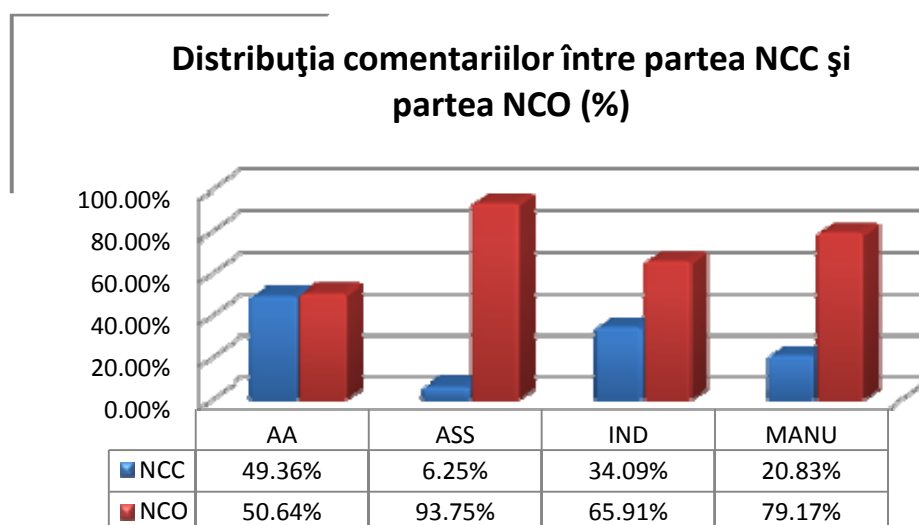


Figura 4 Distribuția comentariilor între partea NCC și partea NCO

15. Toate reacțiile au fost evaluate, au primit răspuns și au fost avute în vedere la redactarea modificării la anexa I, anexa VI și anexa VII din prezentul aviz.

IV. Convenția de numerotare a normelor

16. În conformitate cu orientările Agenției privind redactarea reglementărilor, pentru IR s-a utilizat următoarea convenție de numerotare a normelor:

<Partea>.<Capitolul>.<Secțiunea>.<N>

Explicație

<Partea>: obligatoriu - până la patru litere sau cifre

exemple: NCC, NCO

<Capitolul>: obligatoriu - până la patru litere sau cifre

exemple: GEN, OP, POL, IDE

<Secțiunea>: obligatoriu - până la cinci litere sau cifre

exemple: MPA, A, H

<N>: obligatoriu - numărul normei - trei cifre, începând cu 100, numerele următoare numerotate în general din 5 în 5.

Regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene

I. Domeniul de aplicare

17. Regulamentul-cadru privind „Operațiunile aeriene” definește aplicabilitatea generală a părților la care se referă și propune măsuri de tranziție sub forma unor derogări.⁵ Acesta este redactat ca regulament de modificare și ia în considerare schimbările efectuate de Comisia Europeană referitoare la regulamentul-cadru inițial OPS, care a fost publicat cu Avizul nr. 04/2011 al AESA.

II. Privire generală asupra reacțiilor

18. Reacțiile primite cu privire la regulamentul-cadru OPS s-au concentrat asupra formulării coerente și asupra clarificărilor necesare în câteva cazuri.

III. Explicații

19. Articolul 1 alineatele (1)-(3) din regulamentul de modificare stabilește domeniul de aplicare al regulamentului, care tratează orice operațiune necomercială cu avioane, elicoptere, plane și baloane. Operatorii de avioane și elicoptere complexe motorizate vor trebui să-și declare activitatea la autoritatea competentă (articolul 1, alineatul (6), primul punct). Dispozițiile conexe privind declararea și cerințele privind întreprinderile au fost deja publicate cu Avizul nr. 04/2011 al AESA.
20. Se propun două anexe noi, care conțin cerințele tehnice privind procedurile operaționale, performanța, echipamentul și unele cerințe generale: anexa VI – partea NCC și anexa VII – partea NCO (articolul 1 alineatul (11)). Aplicabilitatea aferentă este stabilită prin primele 2 puncte de la articolul 1 alineatul (6). În plus, ori de câte ori operează în spațiul aerian definit sau efectuează operațiuni pentru a reduce minimele, atât operatorii comerciali, cât și cei necomerciali sunt obligați să dețină o autorizație specifică. Dispozițiile referitoare la astfel de activități și autorizațiile sunt cuprinse în partea SPA (operațiuni care necesită autorizații specifice), care a fost publicată cu Avizul nr. 04/2011 al AESA. În prezent, regulamentul-cadru stabilește aplicabilitatea aferentă (articolul 1 alineatele (4) și (5)).
21. În ceea ce privește cerințele operaționale aplicabile pentru întreprinderile de formare autorizate (ATO), se specifică faptul că pregătirea practică furnizată de ATO se desfășoară fie în conformitate cu partea NCC, fie cu partea NCO, în funcție de tipul de aeronavă - complexă motorizată sau nu, și indiferent dacă este vorba despre o activitate comercială sau necomercială (articolul 1 alineatul (6) punctul trei).
22. Tabelul de mai jos rezumă diferitele cerințe OPS aplicabile operațiunilor necomerciale și întreprinderilor de formare autorizate:

⁵ O derogare este un tip de măsură de tranziție care lasă în seama statelor membre opțiunea de a amâna data de implementare a unei anumite dispoziții până la un anumit termen definit de lege.

Operațiunea	Partea	Aeronava	Publicare
Operațiuni necomerciale cu CMPA	Partea NCC	Avioane Elicoptere	Publicată cu prezentul aviz
	Partea SPA	Avioane Elicoptere	Publicată cu Avizul nr. 04/2011
	Partea ORO	Avioane Elicoptere	Publicată cu Avizul nr. 04/2011
Operațiuni necomerciale cu aeronave altele decât cele complexe motorizate (otCMPA)	Partea NCO	Avioane Elicoptere Baloane Planoare	Publicată cu prezentul aviz
	Partea SPA	Avioane Elicoptere Baloane Planoare	Publicată cu Avizul nr. 04/2011
Întreprinderi de formare autorizate	Partea ORA	Oricare	Publicată cu Avizul nr. 03/2011
	Partea NCO	otCMPA: Avioane Elicoptere Baloane Planoare	Publicată cu prezentul aviz
	Partea NCC	CMPA: Avioane Elicoptere	Publicată cu prezentul aviz
	Partea SPA (orice operator)	Avioane Elicoptere Baloane Planoare	Publicată cu Avizul nr. 04/2011

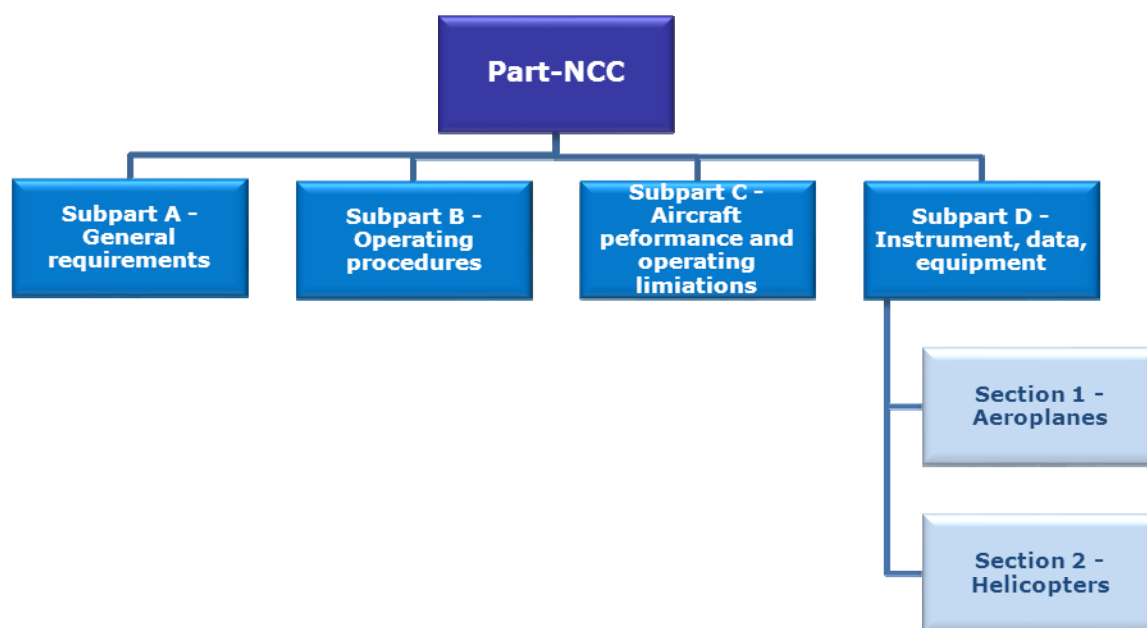
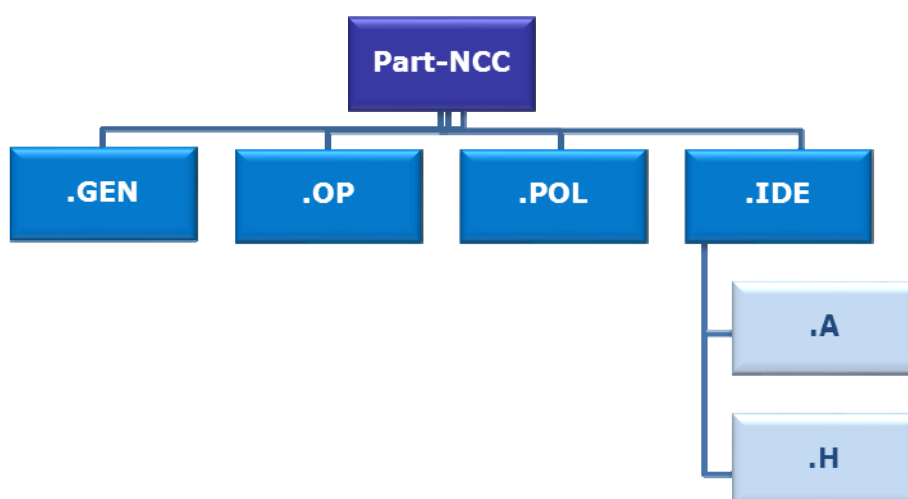
23. Articolul 1 alineatul (7) conține clarificări cu privire la cerințele FTL aplicabile. Pentru moment, pentru operațiunile necomerciale cu aeronave complexe motorizate, se aplică în continuare dispozițiile naționale. Normele de aplicare (IR) aferente vor fi propuse ulterior.
24. Articolul 1 alineatele (8) și (9) din regulamentul de modificare cuprind derogările. Definirea unei date maxime de intrare în vigoare pentru IR din articolul 70 al regulamentului de bază limitează perioadele disponibile pentru tranziție stabilind că IR intră în vigoare cel târziu la 8 aprilie 2012. La solicitarea Comisiei Europene, metoda derogărilor a fost aleasă pentru tratarea perioadei de tranziție în cazurile în

care aceasta se extinde după 8 aprilie 2012. Pentru operațiunile necomerciale, se propune o derogare generală de 2 ani.

25. Articolul 1 alineatul (10) include definițiile suplimentare care vor fi adăugate la definițiile din anexa I (de modificare a celei publicate în Avizul nr. 04/2011). Anexa I prezintă definiții pentru termenii utilizați în anexele la regulamentul privind operațiunile aeriene. Addendumul conține definițiile pentru „procedura de apropiere cu ghidare verticală (APV)” și „aerodrom cu condiții meteorologice admisibile”.
26. Definiția pentru APV a fost transferată din AMC la anexa I în anexa principală, deoarece termenul este utilizat în normele de aplicare din cadrul părții NCC. Aceasta a fost prezentată în CRD OPS II, unde s-a precizat și faptul că definiția este aliniată cu cea din EU-OPS, care acoperă apropierile efectuate până la o înălțime de decizie (DH) de 250 ft și o distanță vizuală în lungul pistei (RVR) de cel puțin 600 m. Alinierea cu EU-OPS înseamnă că operațiunile care utilizează precizia locatorului de radioghidare cu ghidare verticală (LPV) cu un DH de până la 200 ft trebuie considerate operațiuni CAT I și nu APV.
27. În CRD OPS II, a fost adăugată definiția pentru „aerodrom cu condiții meteorologice admisibile”. Aceasta necesită efectuarea unei verificări meteorologice care să demonstreze că va fi posibilă o aterizare în condiții de siguranță. Definiția se bazează pe cea dată pentru un „aerodrom de rezervă adecvat” în anexa 6 partea I atașamentul E a OACI. Termenul „aerodrom cu condiții meteorologice admisibile” este preferat în locul termenului „aerodrom adecvat”, în special pentru că acesta din urmă ar fi putut crea probleme pentru traducători, care ar fi fost nevoiți să îl distingă de un „aerodrom adecvat”. Nu au fost înregistrate reacții la aceste definiții.
28. În cele din urmă, articolul 2 include cerințele privind intrarea în vigoare a regulamentului de modificare.

Anexa VI - Partea NCC (A,H)**I. Domeniul de aplicare**

29. Partea NCC trebuie citită împreună cu:
- regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, în special în ce privește datele de intrare în vigoare și perioadele de tranziție;
 - Anexa I – Definiții ale termenilor utilizați în anexele II-VIII;
 - Anexa II – Partea ARO care cuprinde, printre altele, cerințele aplicabile autorităților pentru operatorii NCC, referitoare la responsabilitățile de supraveghere, la gestionarea declarațiilor și la emiterea listei de autorizații specifice;
 - Anexa III – Partea ORO care cuprinde, printre altele, cerințele privind întreprinderile pentru operatorii NCC, referitoare la sistemul de management, procedura pentru mijloacele acceptabile de conformitate, cerințele privind operatorii pentru transmiterea declarației, păstrarea manualului, a jurnalelor și a înregistrărilor, formarea echipajului de zbor și a celui de cabină și - într-o etapă ulterioară - cerințele pentru limitările timpului de zbor; și
 - Anexa V - Partea SPA, care cuprinde cerințele pentru operațiunile care necesită o autorizație specifică.
30. Partea NCC cuprinde cerințele tehnice pentru operațiuni necomerciale cu avioane și elicoptere complexe motorizate. Ea constă din patru capitole, dintre care cel referitor la instrumente, date și echipament este subîmpărțit la rândul lui în secțiuni care conțin norme specifice categoriilor de aeronave.
31. Structura capitolelor este comparabilă cu structura cerințelor esențiale din anexa IV la regulamentul de bază și anexa 6 a OACI.
32. Structura normelor și în special secțiunile au fost concepute în așa fel încât cerințele pentru categorii de aeronave suplimentare sau operațiuni specifice ar putea fi adăugate pe viitor fără a fi nevoie să se facă modificări în textul existent sau structura existentă a(l) normei. Trebuie menționat că sarcinile de reglementare viitoare vor elabora cerințele pentru aeronave cu rotor basculant.
33. Figura 5 și figura 6 oferă o privire generală asupra structurii părții NCC.

Figura 5: Structura părții NCC – titluri**Figura 6: Structura părții NCC – identificarea normelor**

34. Normele pentru operațiunile NCC sunt aliniate cu anexa 6 partea II și partea III a OACI și se bazează pe proiectul JAR-OPS 2.

II. Privire generală asupra reacțiilor

35. Pentru partea NCC, s-au primit 150 de comentarii de la 14 comentatori.
36. În general, comentatorii și-au exprimat sprijinul pentru structura normelor din acest capitol. Prin urmare, Agenția a menținut conceptul de patru capitole, care au fost subîmpărțite la rândul lor pe secțiuni și capitole, acolo unde este cazul.
37. Mai multe comentarii au solicitat ca normele NCC să fie aliniate cu normele comerciale, acolo unde este cazul. Agenția a recunoscut că o astfel de aliniere ar fi în interesul siguranței, în special pentru acele operațiuni care implică zboruri comerciale și necomerciale, iar această cerere a fost acceptată acolo unde este

cazul. Detalii suplimentare sunt descrise în subtitlurile pentru diferitele secțiuni de mai jos.

III. Privire generală asupra diferențelor

Diferențe față de anexa 6 a OACI

38. Tabelul de mai jos oferă o privire generală asupra standardelor din anexa 6 partea II și partea III secțiunea 3 a OACI, care sunt considerate a nu fi transpuse sau a fi transpuse într-un mod care nu asigură cel puțin un nivel de siguranță echivalent, așa cum prevede anexa 6 a OACI.

Tabelul 7: Diferențe față de anexa 6 a OACI

Trimitere la anexa 6 partea I/III	Trimitere la AESA-UE	Descrierea diferenței
Anexa 6 partea II 3.6.3.2.1.1/3 și partea III secț. III 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Data de punere în aplicare pentru CVR se aplică certificatelor de navigabilitate eliberate la data de 01.01.2016 sau ulterior.
Anexa 6 partea II 3.6.3.1.2.2/3 și partea III secț. III 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Termenul de punere în aplicare pentru FDR se aplică certificatelor de navigabilitate eliberate la data de 01.01.2016 sau ulterior.
Anexa 6 partea II 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Perioada maximă de eșantionare și de înregistrare a anumitor parametri în FDR nu s-a pus în aplicare
Anexa 6 partea II 3.6.3.3.1.2 și partea III secț. III 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Adaptarea înregistrării comunicărilor de legături de date nu s-a pus în aplicare

IV. Lista sarcinilor de reglementare propuse

39. În cursul fazelor de consultare cu părțile interesate, au fost identificate o serie de elemente care – dacă ar fi fost tratate în prezentul aviz - ar fi depășit cu mult mandatul Agenției de transpunere a conținutului normelor existente. Aceste elemente au fost însă consemnate și vor fi tratate în sarcini de reglementare separate, pentru a permite o consultare adecvată a părților interesate și participarea acestora. Următorul tabel prezintă o privire generală asupra acestor sarcini de reglementare propuse.

Tabelul 8: Sarcini de reglementare propuse

Partea, trimiteri la norme	Domeniul de aplicare	Trimitere la RMP
NCC.POL.105	Revizuirea valorilor standard ale masei	RMT.0.312 și 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Actualizarea listei de parametri, inclusiv parametrul de performanță.	RMT.0.308 și 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Adaptarea înregistratoarelor de legături de date	RMT 0.294 și 0.295

V. NCC.GEN: Capitolul A – Cerințe generale

40. Acest capitol conține cerințe generale privind operațiunile NCC.

Generalități

41. S-au ridicat unele probleme cu privire la autoritatea competentă relevantă pentru aeronave înmatriculate într-o țară terță. Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se aplică aeronavelor înmatriculate într-o țară terță și operate în spațiul comunitar. Stabilirea autorității competente se bazează pe două criterii:
42. - „sediul principal”, pentru aviația corporativă și operațiunile gestionate executate ca operațiune necomercială; și
43. - „reședința”, pentru operatori privați/prorietari.
44. Ca urmare, NCC.GEN.100 a fost redactat în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
45. Unele comentarii au solicitat clarificarea conținutului NCC.GEN.130 privind dispozitivele electronice portabile (PED). Urmează a fi elaborat un nou AMC/GM pentru a oferi orientări suplimentare cu privire la PED.
46. Deoarece un certificat de navigabilitate (CofA) pentru aeronave este considerat valabil doar după atașarea unui certificat de examinare a navigabilității (ARC) valabil și având în vedere că o mențiune specială privind CofA precizează deja că un ARC valabil se anexează la CofA, ARC-ul nu a fost inclus în documentul care trebuie purtat la bord în conformitate cu NCC.GEN.140 pentru a nu dubla cerința.
47. S-au primit numeroase comentarii care solicită mai multe scutiri în NCC.GEN.150, pentru a putea fi transportate la bord articole care sunt considerate în mod normal bunuri periculoase. Agenția are anumite îndoieli cu privire la aceste scutiri suplimentare și consideră că scutirile deja prevăzute de instrucțiunile tehnice ale OACI nu ar trebui extinse.

NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

48. În conformitate cu noile principii de redactare, IR face trimitere la cerințele esențiale din anexa IV la regulamentul de bază, în care aceste cerințe sunt tratate mai pe larg în cadrul IR.

NCC.GEN.120 Rulajul la sol al avioanelor

49. Având în vedere observațiile primite, în special cu privire la cerința referitoare la formarea pentru utilizarea unui radiotelefon, reducerea restricțiilor a fost prevăzută pentru aerodromurile unde nu sunt necesare comunicații radio. Această modificare aliniază de asemenea această cerință cu anexa 6 partea II a OACI.
50. În urma unor comentarii, se va adăuga un GM pentru a oferi orientări cu privire la competențele și cunoștințele necesare pentru a se putea conforma standardelor operaționale prevăzute pentru deplasarea avionului în condiții de siguranță la aerodrom.

NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor

51. Textul descrie condițiile de pornire a rotoarelor pentru zbor și în scopuri de întreținere și este aliniat cu partea CAT, CAT.GEN.MPA.130.

NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

52. Textul impune să nu se folosească PED care ar putea afecta negativ aeronava și este aliniat cu partea CAT, CAT.GEN.MPA.135.

NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

53. Această cerință tratează condițiile în care bunurile periculoase pot fi transportate fără a deține o autorizație în conformitate cu SPA.DG. Aceasta se referă de exemplu la obiectele transportate în bagajele pasagerilor sau ale membrilor echipajului, care sunt considerate în mod normal bunuri periculoase.
54. Cerința de raportare privind bunurile periculoase nedeclarate sau declarate necorespunzător a fost eliminată, deoarece este considerată nerelevantă și imposibilă pentru operațiuni necomerciale.
55. Abordarea adoptată de Agenție este de a lucra cu o trimitere dinamică la instrucțiunile tehnice ale OACI, așa cum s-a prezentat în NPA. Referința este specificată în IR. Extrasele din instrucțiunile tehnice nu sunt în general incluse în aceste norme. Numai cerințele care specifică responsabilitățile speciale ale operatorului au fost reluate din instrucțiunile tehnice.
56. Termenul „instrucțiuni tehnice” este definit în anexa I (așa cum a fost publicată în Avizul nr. 04/2011).

VI. NCC.OP: Capitolul B – Proceduri operaționale

57. Acest capitol conține cerințe privind procedurile operaționale pentru operațiuni NCC.

Generalități

58. Cerințele privind LVTO sunt aliniate cu propunerea din partea CAT și partea SPA care impune o aprobare în conformitate cu partea SPA pentru orice decolare sub 400 m.
59. Multe părți interesate și-au exprimat preocupările în legătură cu NCC.OP.155 și NCC.OP.156 în ce privește selectarea aerodromurilor de rezervă la destinație pentru avioane și elicoptere. Scopul normei nu este, așa cum apare în comentarii, de a impune ca aerodromul de destinație și aerodromul de rezervă să prezinte concomitent condiții meteorologice admisibile. După cum se menționează în aceste norme, un aerodrom de rezervă care să îndeplinească cerințele meteorologice aplicabile trebuie selectat în cazul în care condițiile meteorologice la destinație se situează sub valorile minime.
60. În urma observațiilor primite cu privire la utilizarea unei DA(H) atunci când se execută apropieri non-precizie folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă, care poate avea drept consecință un zbor sub MDA(H) în cazul unei apropieri întrerupte, un AMC la NCC.OP. 111 urmează a fi adăugat, pentru a detalia responsabilitatea operatorului de a elabora proceduri de prevenire a zborului sub MDA/MDH în timpul unei întreruperi/apropieri întrerupte.

NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

61. Norma a fost simplificată și se referă doar la timpul de zbor către cel mai apropiat aerodrom de rezervă adecvat.
62. Trebuie remarcat că termenul nu este definit pentru operațiunile cu elicoptere și se presupune că operatorul ar specifica criteriile de selecție în manualul de operațiuni. Agenția are în vedere definirea mai detaliată a unui aerodrom izolat într-o sarcină de reglementare ulterioară.

NCC.OP.110 Minimele de operare de aerodrom – generalități**NCC.OP.111 Minimele de operare de aerodrom – operațiuni NPA, APV, CAT I****NCC.OP.112 Minimele de operare de aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere cu avioane****NCC.OP.113 Minimele de operare de aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere**

63. NCC.OP.110 este mai strict decât anexa 6 partea II 3.4.2.7 a OACI. Partea NCC impune operatorului să specifice minimele de operare de aerodrom, pe când anexa 6 partea II solicită operatorului doar să se asigure că pilotul comandant respectă minimele de operare stabilite de statul în care se află aerodromul.
64. Textul normei și structura acesteia sunt acum mai bine aliniate cu cerința corespunzătoare din partea CAT, CAT.OP.MPA.110.

NCC.OP.120 Proceduri de limitare a zgomotului

65. Norma se adresează operatorului și stipulează că siguranța trebuie să aibă prioritate asupra reducerii zgomotului. Ea se bazează pe recomandările din anexa 6 partea II și III a OACI.

NCC.OP.125 Alitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

66. Această normă se aliniază cu anexa 6 partea II 3.4.2.6. Obiectivul normei este ca operatorul să specifice metoda de stabilire a altitudinilor minime de zbor; iar pe baza acestei metode, PIC stabilește ulterior altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor.

NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a încărcăturii

67. Această normă se bazează pe cerința din anexa 6 partea II și III a OACI. Textul normei se aliniază cu partea CAT, CAT.OP.MPA.160.

NCC.OP.140 Informarea pasagerilor

68. Textul normei conține o listă de subiecte care trebuie abordate în informarea pasagerilor.

NCC.OP.145 Pregătirea zborului

69. Ca urmare a comentariilor primite, se va adăuga un GM pentru a oferi o orientare cu privire la posibila utilizare a unui plan de zbor operațional (OFP), pentru a îndeplini cerința privind pregătirea zborului. Nici OACI nu impune un OFP pentru operațiuni necomerciale.

NCC.OP.150 Aerodrom de rezervă la decolare - avion***NCC.OP.151 Aerodrom de rezervă la destinație – avioane******NCC.OP.152 Aerodrom de rezervă la destinație – elicoptere***

70. Cerința privind o identificare alternativă s-a împărțit în trei cerințe specifice. În conformitate cu anexa 6 partea II secțiunea 3 și partea III secțiunea III a OACI, aerodromurile de rezervă la decolare sunt prevăzute numai pentru avioane. În plus, se specifică faptul că aceste cerințe sunt aplicabile doar pentru zborurile efectuate conform regulilor de zbor instrumental (IFR).
71. Textul pentru aerodromul de rezervă la destinație este împărțit în cerințe specifice în funcție de aeronavă. Textul stabilește perioada de valabilitate a condițiilor meteorologice pentru operațiunile care implică avioane. Întrucât anexa 6 a OACI și textul NPA se referă numai la o perioadă rezonabilă înainte și după momentul estimat al sosirii, textul stabilește această perioadă la o oră înainte și o oră după momentul estimat al sosirii, la fel ca în partea CAT.

72. Pentru clarificare și consecvență, NCC.OP.152 litera (a) a fost modificat în sensul includerii unei cerințe privind o procedură de apropiere instrumentală pe aerodromul de destinație având în vedere că norma se referea la minima asociată procedurii instrumentale.
73. În cazul unui aerodrom izolat pentru operațiunile cu elicoptere, o perioadă de valabilitate a fost introdusă și aliniată cu cerințele de la litera (a), 2 ore înainte de până la 2 ore după momentul estimat al sosirii.

NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord

74. Textul normei se aliniază cu partea CAT, CAT.OP.MPA.195. Textul diferențiază în primul rând între combustibil de aviație (AVGAS) și combustibili de tip fracțiune largă, precum și alte tipuri de combustibil. Norma este în mod intenționat mai strictă decât anexa 6 partea II a OACI și – din motive de siguranță - nu permite ca o aeronavă să fie realimentată cu Avgas (combustibil de aviație) sau cu combustibil de tip fracțiune largă sau un amestec al acestor tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul aeronavei.

NCC.OP.160 Utilizarea căștii cu microfon cu braț

75. Această normă se bazează pe anexa 6 partea II și partea III a OACI. Norma precizează condițiile în care casca cu microfon cu braț trebuie utilizată ca dispozitiv principal de comunicare cu serviciile de trafic aerian (ATS). Textul este aliniat cu cerința corespunzătoare din partea CAT, CAT.OP.MPA.215.

NCC.OP.165 Transportul pasagerilor

76. Din motive de claritate și consecvență, se utilizează termenii „pasageri” în loc de „persoane” și „dispozitiv de reținere” în loc de „ham”. În plus, textul tratează ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană, pentru a permite așezarea unui adult cu un copil de vârstă mică. Această parte a textului se aliniază cu CAT.OP.MPA.225.

NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

77. Procedurile în condiții de givraj sunt tratate în două cerințe, prima pentru procedurile la sol, iar a doua pentru procedurile în zbor. S-a efectuat alinierea cu cerințele corespunzătoare din partea CAT, CAT.OP.MPA.250 și 255.

NCC.OP.200 Simularea situațiilor anormale în zbor

78. Au fost formulate numeroase comentarii care solicită eliminarea cerinței specifice de a nu simula IFR prin mijloace artificiale cu pasageri la bord. Agenția consideră în

continuare că simularea unor astfel de situații cu pasageri la bord este o problemă de siguranță și prin urmare această cerință a fost păstrată.

79. Deoarece NCC este aplicabilă pentru întreprinderile de formare autorizate care desfășoară zboruri de pregătire cu aeronave complexe și ca urmare a observațiilor primite, s-au introdus în normă cerințe mai puțin restrictive, pentru a permite simularea situațiilor anormale și a IFR prin mijloace artificiale în timpul zborurilor de pregătire atunci când se transportă piloți-elevi la bord.

NCC.OP.205 Managementul combustibilului în zbor

80. În urma unei serii de comentarii și din motive de consecvență, termenul „rezervă finală de combustibil”, care nu este definit în textul normei NCC, a fost eliminat. În prezent, textul normei se referă la cerința minimă de combustibil pentru avioane și elicoptere. Scopul normei este de a garanta că după aterizare cantitatea de combustibil rămasă nu este mai mică decât rezerva de combustibil prevăzută în NCC.OP.130 și NCC.OP.131.

NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

81. Cerințele privind utilizarea ACAS sunt aliniate cu Regulamentul 1332/2011.

NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

82. Obiectivul acestei norme este de a interzice unui operator să zboare mai jos de 1 000 ft dacă minimele raportate sunt sub minimele de operare stabilite ale aerodromului.

VII. NCC.POL: Capitolul C – Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora

Generalități

83. Acest capitol conține normele pentru performanțele aeronavelor și restricțiile de operare pentru operațiuni necomerciale care implică avioane și elicoptere complexe.
84. Normele abordează restricțiile de operare, masa și centrul, cerințele generale de performanță și cerințele specifice de performanță pentru fazele de zbor specifice...
85. Unii comentatori au solicitat eliminarea acelor cerințe care repetă unele cerințe din SERA partea A. Acest lucru nu se efectuează deoarece SERA partea A se aplică doar spațiului aerian al UE, iar o referire la cerințele regulilor aerului este necesară pentru a acoperi și operațiunile efectuate în afara spațiului aerian al UE.
86. Alte comentarii au solicitat, în special pentru avioane, definirea mai precisă a criteriilor și orientări privind performanța la aterizare. A proceda la nivel de norme similar cu modul în care s-a procedat la partea CAT ar fi disproporționat pentru operațiuni necomerciale și prin urmare Agenția are în vedere adăugarea de criterii și orientări la nivel de AMC/GM.

87. Mai multe observații au solicitat eliminarea referințelor la elicoptere care operează în clasele de performanță 1, 2 sau 3 prezente în întreaga parte NCC, deoarece clasele de performanță sunt definite și relevante doar pentru operațiunile în conformitate cu partea CAT, având în vedere că astfel de cerințe de performanță nu sunt stabilite pentru partea NCC sau chiar partea NCO. Normele au fost modificate în consecință definind criterii alternative pentru performanța elicopterelor.

NCC.POL.100 Restricții de operare – toate aeronavele

88. Textul normei a fost păstrat cu îmbunătățiri editoriale minore comparativ cu textul NPA și CRD.

NCC.POL.105 Masa și centrajul, încărcarea

89. Cerințele privind masa și centrajul pentru avioane și elicoptere au fost păstrate împreună, deoarece s-au identificat doar câteva diferențe între avioane și elicoptere. Textul rezultat a fost aliniat pe cât posibil cu partea CAT. Cu toate acestea, unele cerințe CAT nu au fost introduse, iar echilibrul dintre nivelul IR și nivelul AMC/GM a fost îmbunătățit pentru a permite o flexibilitate suficientă și pentru a justifica diferite circumstanțe operaționale.
90. Cerințele pentru cântărirea aeronavelor au fost păstrate. Agenția poate avea în vedere într-o sarcină de reglementare viitoare posibilitatea existenței unei suprapuneri cu cerințele de navigabilitate și poate elabora o sarcină de reglementare dedicată armonizării.
91. Dispoziția privind recântărirea periodică a aeronavelor a fost eliminată, deoarece condițiile pentru o recântărire sunt deja descrise suficient la noul subpunct (a).
92. În urma comentariilor, valorile pentru masele standard au fost ridicate la nivel de normă, pentru a oferi mai multă certitudine. Sarcinile de reglementare viitoare RMT.0312 și 0313 vor aborda de asemenea valorile standard ale masei.
93. La nivel de AMC, s-a adăugat un tabel pentru precizia echipamentelor de cântărire.

NCC.POL.110 Documentația și datele privind masa și centrajul

NCC.POL.111 Documentația și datele privind masa și centrajul – cerințe mai puțin restrictive

94. Elementele cheie ale sistemului de masă și centraj și documentația privind masa și centrajul au fost păstrate la nivel de IR.
95. Textul a fost reformulat astfel încât să precizeze mai clar intenția și prin introducerea unei norme separate, cu cerințe mai puțin restrictive specifice pentru elicoptere.
96. Un GM va descrie mai detaliat diferitele sisteme informatice pentru masă și centraj care pot fi utilizate.

NCC.POL.120 Restricții privind masa la decolare – avioane

97. Această normă a fost adăugată pentru a preciza mai bine obiectivul de siguranță în ceea ce privește restricțiile legate de masă și pentru a realiza alinierea cu anexa 6 partea II, 3.5.2.6.

NCC.POL.125 Decolarea – avioane

98. Textul modificat ia în considerare faptul că nu toate avioanele au un V1 specificat în manualul de zbor al aeronavei (AFM), și distinge de asemenea mai bine între avioanele multimotor în cazul cărora se specifică o traiectorie reală la decolare în AFM și avioanele multimotor fără o traiectorie reală la decolare specificată.

NCC.POL.130 Zborul pe rută - un motor inoperant - avioane

99. Textul modificat precizează că, având în vedere performanța, zborul la un „aerodrom adecvat” ar trebui luat în considerare și include posibilitatea de a zbura către o zonă de operare, așa cum este permis în conformitate cu NCC.OP.100.

NCC.POL.135 Aterizarea - avioane

100. Textul modificat include posibilitatea de a ateriza la o zonă de operare, așa cum este permis în conformitate cu NCC.OP.100.

VIII:NCC.IDE: Capitolul D – Instrumente, date, echipamente**Generalități**

101. Acest capitol conține cerințe privind instrumentele, datele și echipamentele pentru operațiuni NCC. El cuprinde două secțiuni:

- Secțiunea 1 – Avioane;
- Secțiunea 2 - Elicoptere;

102. În general, textul a fost redactat pentru a păstra obiectivele de performanță la nivel de reglementare, acolo unde a fost posibil, și plasând specificațiile sistemelor/echipamentelor și mijloacele de conformitate la nivelul AMC.

103. Cerințele privind echipamentele au fost separate de cerințele pur operaționale, deci cele privind utilizarea echipamentelor, care sunt tratate corespunzător în NCC.OP.

104. Numerotarea normelor a rămas consecutivă în fiecare secțiune, atribuind același număr și titlu normelor cu același subiect pentru avioane și elicoptere. Ori de câte ori o normă a fost caracteristică avioanelor, respectivul număr a fost eliminat în cazul elicopterelor și invers.

105. A fost introdusă o nouă cerință (NCC.IDE.A/H.105 Echipamentul minim de zbor) pentru tratarea operațiunilor cu articole defecte sau lipsă.

106. Prima parte a cerinței inițiale privind echipamentul de zbor în condiții de givraj a fost eliminată, deoarece este deja abordată în cerința esențială 2.a.5.
107. Cerințele de autorizare au fost clarificate, în conformitate cu cerințele din partea 21. S-au adăugat dispoziții suplimentare, pentru a garanta faptul că instrumentele și echipamentele care nu sunt prevăzute de partea NCC, care nu necesită autorizare în conformitate cu partea 21, nu sunt utilizate cu funcții de siguranță și nu afectează navigabilitatea. În plus, aplicabilitatea cerințelor de navigabilitate pentru autorizarea echipamentelor de la bordul aeronavelor înmatriculate în țări terțe a fost clarificată și a fost adăugat un GM. Prevederile pentru echipamentele autorizate și cele neautorizate sunt clarificate suplimentar în urma comentariilor.

NCC.IDE.A/H.105 Echipamentul minim de zbor

108. Acest alineat prevede posibilitatea de a opera o aeronavă în afara constrângerilor MEL, dar în cadrul constrângerilor impuse de MMEL, în baza unei aprobări specifice acordate de autoritatea competentă în funcție de caz. Aceasta este în concordanță cu dispoziția corespunzătoare din partea CAT.

NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

109. O cerință dedicată siguranțelor electrice de rezervă a fost introdusă pentru avioanele din fosta dispoziție NPA în OPS.CAT.407. Această normă este aliniată cu anexa 6 partea II 2.4.2.2 a OACI. Ca și în cazul CAT.IDE, nu a fost propusă o cerință echivalentă pentru elicoptere.

NCC.IDE.A/H.120 și 125 Operațiuni în condiții de zbor VFR/IFR – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

110. Normele propuse au fost elaborate pornind de la ipoteza de bază conform căreia normele de zbor pentru regulile de zbor la vedere (VFR) vor impune condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC), iar zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC) va trebui efectuat în condiții IFR.
111. Materialul AMC va specifica suplimentar noi mijloace de conformitate pentru zboruri locale și instrumente specifice.

NCC.IDE.A/H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

112. Urmând sfatul experților, volumul de muncă al echipajului de zbor pentru operațiunile IFR cu un singur pilot a fost luat în considerare prin adăugarea unei cerințe mai exigente decât anexa 6 a OACI solicitându-se un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.

NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

113. Textul propus se aliniază cu proiectul de concluzii la NPA-OPS 39B. Specificațiile pentru funcțiile TAWS au fost incluse în definițiile claselor A și B și prin urmare eliminate. S-a adăugat un GM care prevede o referință pentru standardul TAWS.

NCC.IDE.A/H.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

114. Cerința pentru echipamentul ACAS a fost simplificată și aliniată cu Regulamentul 1332/2011.

NCC.IDE.A/H.160 Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj***NCC.IDE.A/H.165 Înregistratorul de date de zbor***

115. Deși anexa 6 partea II a OACI prevedea deja necesitatea unui astfel de echipament de o perioadă de timp, datele privind punerea în aplicare pentru NCC au fost propuse în scopul de a acorda suficient timp industriei pentru a se conforma. Prin urmare, s-a propus obligativitatea înregistrării în cazul aeronavelor cu un certificat de navigabilitate (CofA) eliberat la sau după 1 ianuarie 2016.

NCC.IDE.A/H.180 Scaunele, centurile de siguranță ale scaunelor, sistemele de reținere și dispozitivele de reținere a copiilor

116. S-a introdus o cerință dedicată scaunelor, centurilor și sistemelor de reținere. S-a furnizat de asemenea o definiție a „sistemului de reținere pentru bust” (UTR) pentru a asigura flexibilitatea soluțiilor de proiectare disponibile. Analiza comentariilor a indicat în mod clar că termenul „ham” nu a fost utilizat în mod consecvent. Deși pare să existe un acord asupra faptului că un ham de siguranță cuprinde o centură de siguranță și două chingi peste umăr, există o serie de avioane care este posibil să nu fie în conformitate cu cerințele aplicabile. S-au primit o serie de comentarii la NPA care solicită permiterea utilizării centurilor de siguranță cu o chingă diagonală peste umăr pe scaunul pentru observatori în compartimentul echipajului de zbor în cazul avioanelor în care nu se poate monta un ham cu fixare în patru puncte. Având în vedere ultimele evoluții în proiectarea interiorului aeronavelor, diferite soluții de proiectare a sistemului de reținere pentru bust pot asigura același nivel de siguranță îmbunătățit pentru respectivele scaune ale observatorilor.

117. În câteva cazuri, comentariile la CRD au solicitat date de începere pentru punerea în aplicare a cerinței privind UTR pe scaunele echipajului de zbor. Acest lucru nu a fost adoptat deoarece scopul normei, conform recomandărilor privind siguranța, este de a îmbunătăți standardele de siguranță și pentru flota existentă.

NCC.IDE.A.195 Oxigenul suplimentar – avioane presurizate

118. Acest aliniat specifică în prezent procentul de pasageri cărora li se furnizează oxigen, deoarece SARP-ul OACI de a asigura generic oxigen pentru o parte din pasageri nu s-a putut executa.

NCC.IDE.A/H.200 Oxigenul suplimentar – avioane/elicoptere nepresurizate

119. Aceste cerințe au fost reformulate în conformitate cu SARP-urile OACI. Dispozițiile pentru elicoptere presurizate au fost retrase (ca și în cazul CAT.IDE). Cerințe mai puțin restrictive pentru scurte incursiuni între 13 000 ft și 16 000 ft vor trebui reglementate pe baza articolului 14 din regulamentul de bază. Aceste scutiri suplimentare nu sunt conforme cu SARP-urile OACI și pentru a fi aprobate trebuie să se bazeze pe măsuri specifice de atenuare (de exemplu experiența operatorului, adaptarea fiziologică a pilotului la anumite altitudini). În plus, nu sunt aplicabile de regulă decât în anumite regiuni (de exemplu zone muntoase).

NCC.IDE.A/H.205 Stingătoarele manuale de incendiu

120. A fost elaborată o normă specială pentru stingătoarele manuale de incendiu. Dispozițiile care obligă la utilizarea agentului de stingere halon au fost eliminate în vederea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 1005/2009⁶, care va interzice utilizarea lui. Norma conține un obiectiv general de siguranță privind eficiența agentului de stingere a incendiilor. Acest lucru permite continuarea utilizării halonului în perioada de tranziție.

Cerințe privind echipamentele pentru elicopterele operate peste apă și pe mare

121. Următorul set de cerințe a fost revizuit și reformulat pentru a fi în concordanță cu normele CAT.IDE echivalente, în urma problemelor de siguranță similare pentru acest gen de operațiuni pentru CAT și NCC:

- NCC.IDE.H.225 Vestele de salvare
- NCC.IDE.H.226 Costumele de supraviețuire pentru echipaj
- NCC.IDE.H.227 Bărcile de salvare, ELT de supraviețuire și echipamentul de supraviețuire pentru zborurile extinse peste apă
- NCC.IDE.H.230 Echipamentul de supraviețuire
- NCC.IDE.H.231 Cerințe suplimentare pentru elicopterele care desfășoară operațiuni într-o zonă ostilă de pe mare
- NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei – diverse echipamente
- NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele angajate în zboruri deasupra apei – amerizarea.

122. În mod special, trebuie menționate următoarele:

- Majoritatea acestor cerințe sunt în conformitate cu anexa 6 partea II a OACI.
- Cele mai stricte decât OACI sunt NCC.IDE.H.226 NCC.IDE.H.231, în care, în conformitate cu CAT.IDE, au fost luate în considerare rezultatele studiilor

⁶ Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009 privind substanțele care diminuează stratul de ozon. *JO L 286, 31.10.2009, p. 1.*

existente, precum și fostele NPA JAA privind timpul de supraviețuire în apă rece.

123. S-au primit comentarii care considerau cerințele de mai sus disproporționate pentru operațiuni necomerciale. Acest lucru a fost luat în considerare pentru cerințele referitoare la zborul extins peste apă și amerizare pentru elicoptere. A fost menținut însă un standard mai ridicat de siguranță pentru echipamente la cerințele legate de operațiunile pe mare.

124. Mai mult, ca urmare a observațiilor primite, s-a clarificat faptul că vestele de salvare nu trebuie neapărat depozitate în anumite locuri cu posibilitatea utilizării lor imediate, ci pot fi de asemenea purtate direct de persoanele pentru care sunt destinate.

NCC.IDE.A/H.240 Casca cu microfon cu braț

125. O cerință privind echipamentul dedicată căștii cu microfon cu braț a fost introdusă pe lângă cerințele pure ale OACI, în concordanță cu cerința operațională NCC.OP.165 privind utilizarea căștii cu microfon cu braț.

NCC.IDE.A/H.250 Echipamentul de navigație

126. Următoarele cerințe suplimentare au fost introduse în conformitate cu anexa 6 partea II 3.7.1 a OACI:

- capacitatea de a desfășura comunicații bilaterale în scopul controlului la aerodrom; și
- capacitatea de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului.

CAT.IDE.A.355 Managementul datelor sistemelor electronice de navigație

127. Alineatul (a) al acestei norme prevede intenția generală, iar AMC corespunzător precizează că, dacă datele electronice sunt utilizate pentru a sprijini o solicitare ca mijloc principal de navigație, atunci este necesară o scrisoare de acord (LoA). Pentru orice altă solicitare necesară pentru a sprijini operațiunile SPA, este necesară o aprobare. Acest aspect a fost clarificat în alineatul (b).

Anexa VI - Partea NCO (A,H,S,B)**I. Domeniul de aplicare**

128. Partea NCO trebuie citită împreună cu:

- regulamentul-cadru privind operațiunile aeriene, în special în ce privește datele de intrare în vigoare și perioadele de tranziție;
- Anexa I – Definiții ale termenilor utilizați în anexele II-VIII;
- Anexa II – Partea ARO cuprinzând printre altele cerințele privind autoritățile pentru operatorii NCO referitoare la responsabilitățile de supraveghere și lista de aprobări specifice; și
- Anexa V - Partea SPA, care cuprinde cerințele privind operațiunile care necesită o autorizație specifică.

129. Partea NCO conține cerințele tehnice pentru operațiuni necomerciale cu avioane, elicoptere, plane și baloane altele decât cele motorizate complexe. Ea constă din patru capitole, dintre care cele referitoare la instrumente, date și echipament sunt subîmpărțite la rândul lor în secțiuni care conțin norme specifice categoriilor de aeronave.

130. Structura capitolelor este comparabilă cu structura cerințelor esențiale din anexa IV la regulamentul de bază și anexa 6 a OACI.

131. Structura normelor și în special secțiunile au fost concepute în așa fel încât cerințele privind categorii de aeronave suplimentare sau operațiuni specifice ar putea fi adăugate pe viitor fără a fi nevoie să se facă modificări în textul existent sau structura existentă a(l) normei. Trebuie remarcat faptul că sarcinile de reglementare viitoare vor elabora cerințele pentru dirijabile, baloane captive și sisteme de vehicule aeriene fără pilot.

132. Figura 7 și figura 8 oferă o privire generală asupra structurii părții NCO.

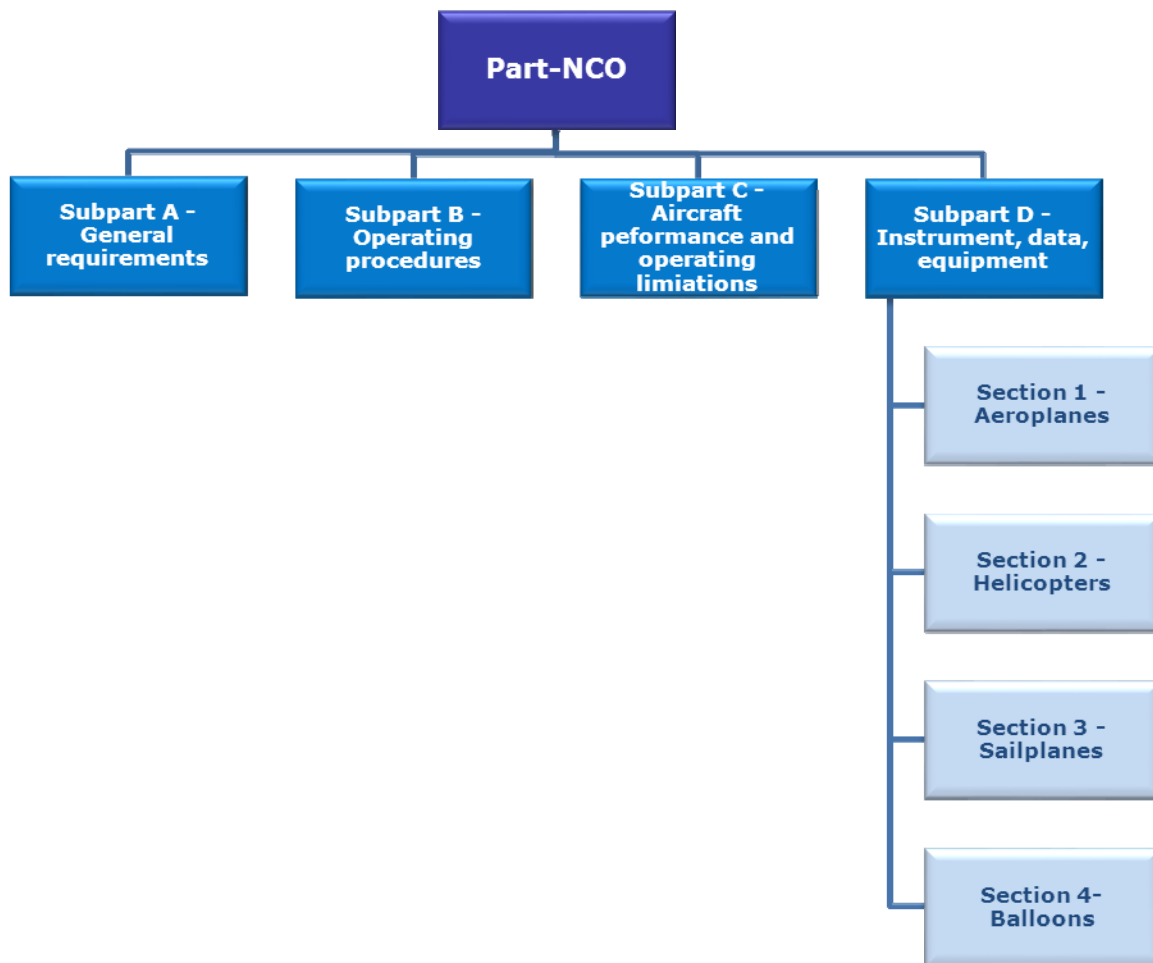
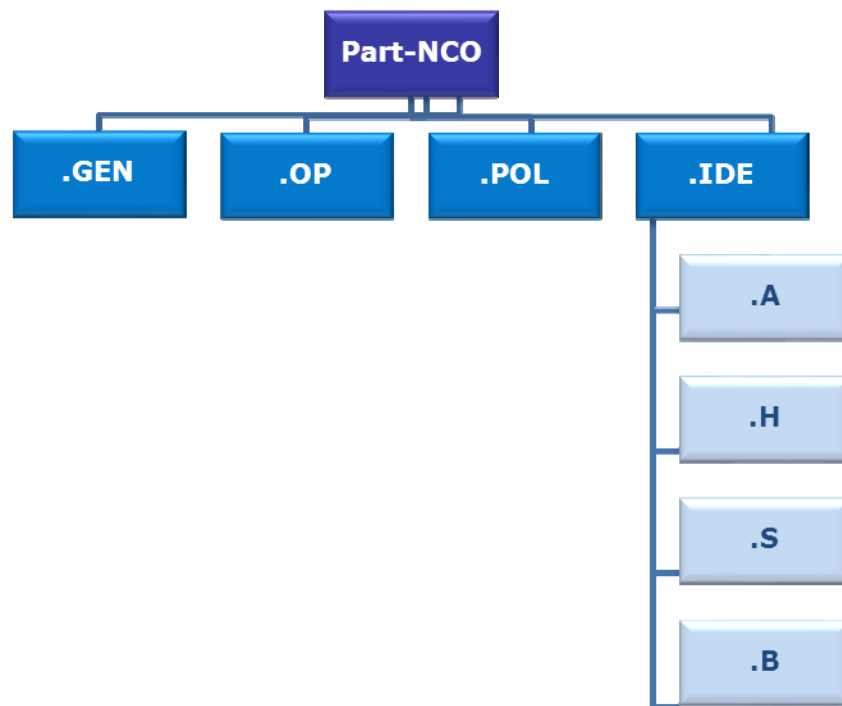
Figura 7: Structura părții NCO – titluri

Figura 8: Structura părții NCO – identificarea normelor

II. Privire generală asupra reacțiilor

133. Pentru partea NCO, s-au primit 450 de comentarii de la 50 de comentatori.

134. În general, comentatorii au solicitat cerințe mai puțin stricte pentru NCO în comparație cu partea NCC, propunând adesea cerințe mai puțin restrictive suplimentare pentru aeronave ușoare și foarte ușoare, în special în ceea ce privește echipamentul.

135. O reacție comună a fost trimisă de RG04 pentru a sublinia aspectele controversate pentru care nu s-a ajuns la un consens în cadrul ședințelor și pentru a evidenția și alte diferențe între textul discutat în ședință și versiunea finală a CRD, care rezultă din verificarea consecvenței efectuată de către Agenție pentru diferitele părți OPS. Deși Agenția recunoaște raționamentul din spatele fiecărei solicitări, ea trebuie să constate că ar trebui păstrat echilibrul între siguranță, proporționalitate pentru aviația generală și conformitatea cu SARP-urile OACI. Elemente specifice sunt prezentate în cele ce urmează.

136. S-au făcut mai multe comentarii în scopul de a restabili anumite cerințe mai puțin restrictive incluse inițial în NPA 2009-2b, precum cele pentru zborurile acrobatice. Majoritatea acestor cerințe mai puțin restrictive sunt eliminate din partea NCO, deoarece vor fi abordate în partea SPO.

137. Un stat membru a subliniat faptul că în mai multe locuri din partea NCO a fost utilizat termenul „MOPSC” (maximum operational passenger seating configuration - configurația operațională maximă a locurilor pentru pasageri), ceea ce nu este adecvat, deoarece operațiunile NCO nu este necesar să fie efectuate în conformitate cu un manual de operațiuni în care este stabilit un MOPSC. Terminologia a fost înlocuită cu „configurația maximă certificată a locurilor pentru pasageri”.

III. Privire generală asupra diferențelor

Diferențe față de anexa 6 a OACI

138. Tabelul de mai jos oferă o privire generală asupra standardelor din anexa 6 partea II secțiunea 2 și partea III secțiunea 3 a OACI, care sunt considerate a nu fi transpuse sau a fi transpuse într-un mod care nu asigură cel puțin un nivel de siguranță echivalent, așa cum prevede anexa 6 a OACI.

Tabelul 7: Diferențe față de anexa 6 a OACI

Trimitere la anexa 6 partea I/III	Trimitere la AESA-UE	Descrierea diferenței
Anexa 6 partea III sect. III 4.3.2.1 b)	NCO.IDE.H.175 litera (c) punctul (2)	Transportul vestelor de salvare este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscului pentru zborul planificat.

V. NCO.GEN: Capitolul A – Cerințe generale

139. Acest capitol conține cerințe generale privind operațiunile NCO.

Generalități

140. S-au ridicat unele probleme cu privire la autoritatea competentă relevantă pentru aeronave înmatriculate într-o țară terță. Regulamentul (CE) nr. 216/2008 se aplică aeronavelor înmatriculate într-o țară terță și operate în spațiul Uniunii. Stabilirea autorității competente se bazează pe statul de înmatriculare a aeronavei. Pentru aeronavele înmatriculate într-o țară terță, criteriul utilizat este statul în care este stabilit sau își are reședința operatorul. Într-adevăr, deoarece operatorul poate fi fie o entitate (aero-club), fie o persoană fizică, la stabilirea autorității competente trebuie luate în considerare ambele situații, anume locul în care este stabilită entitatea sau în care își are reședința pilotul. NCO.GEN.100 a fost redactat în conformitate cu articolul 4 alineatul 1 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

141. S-au primit o serie comentarii care precizează că din cauza spațiului limitat disponibil în cabina de pilotaj a unor aeronave NCO, trebuie prevăzute cerințe mai puțin restrictive suplimentare pentru NCO.GEN.135, care tratează documentele, manualele și informațiile care trebuie transportate. Trebuie remarcat că NCO.GEN.135 prevede deja pentru zborurile care pleacă și sosesc în același loc posibilitatea de a păstra cele mai multe din documentele solicitate la aerodrom sau în zona de operare.

142. Unele comentarii au solicitat clarificarea conținutului NCO.GEN.125 privind dispozitivele electronice portabile (PED). Urmează a fi elaborate noi AMC/GM pentru a oferi orientări suplimentare cu privire la PED.

143. Numeroase părți interesate au comentat necesitatea ca MEL să fie aprobat, în timp ce MEL nu este obligatoriu în conformitate cu NCO.GEN.155. Agenția este de părere că un MEL, în cazul în care este definit, trebuie să rămână sub controlul autorității competente sau, în cazul aeronavelor înmatriculate într-o țară terță, al statului de înmatriculare. MEL prevede scutiri de la normele care necesită o supraveghere adecvată.
144. Având în vedere observațiile primite cu privire la NCO.GEN.135 litera (a) punctul (1), va fi pus la dispoziție un AMC care să prevadă un mijloc de conformitate cu cerința de a transporta AFM la bord pentru operațiunile care implică baloane.
145. Deoarece un certificat de navigabilitate (CofA) pentru aeronave este considerat valabil doar după atașarea unui certificat de examinare a navigabilității (ARC) valabil și având în vedere că o mențiune specială privind CofA precizează deja că un ARC valabil se anexează la CofA, ARC nu a fost inclus în documentul care trebuie purtat la bord în conformitate cu NCO.GEN.135 pentru a nu dubla cerința.
146. S-au primit numeroase comentarii care solicită mai multe scutiri în NCO.GEN.140, pentru a putea fi transportate la bord articole care sunt considerate în mod normal bunuri periculoase. Agenția are anumite îndoieli cu privire la aceste scutiri suplimentare și consideră că scutirile deja prevăzute de instrucțiunile tehnice ale OACI nu ar trebui extinse.

NCO.GEN.101 Mijloace de conformitate

147. Deoarece partea ORO nu este aplicabilă operatorilor NCO, s-a adăugat un nou text normativ care se prevede că operatorii pot utiliza și alte mijloace de conformitate decât cele adoptate de Agenție. Aceste mijloace alternative de conformitate nu necesită aprobare prealabilă din partea autorității competente.

NCO.GEN.102 Motoplanoare de agrement și planoare motorizate

148. Scopul acestei cerințe este de a clarifica normele aplicabile pentru motoplanoarele de agrement, având în vedere că acestea sunt uneori operate ca planoare, iar alteori ca avioane.

NCO.GEN.105 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

NCO.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant – baloane

149. În conformitate cu noile principii de redactare, IR fac trimitere la cerințele esențiale din anexa IV la regulamentul de bază, în care aceste cerințe sunt tratate mai pe larg în cadrul IR.
150. Responsabilitățile suplimentare ale pilotului comandant (PIC) al unui balon au fost stabilite într-o cerință separată.
151. O nouă cerință, care introduce conceptul de fază critică a zborului, a fost adăugată pentru a se asigura că în timpul respectivelor faze ale zborului se efectuează numai activitățile legate de siguranță.

NCO.GEN.115 Rulajul la sol al avioanelor

152. Desemnarea persoanelor care au dreptul să ruleze un avion la sol este acum în responsabilitatea operatorului.
153. Având în vedere observațiile primite, în special cu privire la cerința referitoare la formarea pentru utilizarea unui radiotelefon, reducerea restricțiilor a fost prevăzută pentru un aerodrom unde comunicațiile radio care nu sunt necesare. Această modificare aliniază de asemenea această cerință cu anexa 6 partea II a OACI.
154. În urma unor comentarii, se va adăuga un GM pentru a oferi orientări cu privire la competențele și cunoștințele necesare pentru a se putea conforma standardelor operaționale prevăzute pentru deplasarea avionului în condiții de siguranță la aerodrom.

NCC.GEN.120 Pornirea rotoarelor

155. Textul descrie condițiile de pornire a rotoarelor pentru zbor și în scopuri de întreținere și este aliniat cu partea CAT, CAT.GEN.MPA.130.

NCO.GEN.125 Dispozitive electronice portabile

156. Textul impune să nu se folosească PED care ar putea afecta negativ aeronava și este aliniat cu partea CAT, CAT.GEN.MPA.135.

NCO.GEN.130 Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat

157. Având în vedere observațiile primite, cerința de a avea lista cu echipamentul de urgență disponibilă în orice moment a devenit mai puțin restrictivă. Aeronavele care decolează și aterizează la același aerodrom/aceeași zonă de operare nu sunt obligate să se conformeze acestei cerințe.

NCO.GEN.140 Transportul bunurilor periculoase

158. Această cerință tratează condițiile în care bunurile periculoase pot fi transportate fără a deține o autorizație în conformitate cu SPA.DG. Aceasta se referă de exemplu la obiectele transportate în bagajele pasagerilor, care sunt considerate în mod normal bunuri periculoase.
159. Cerința de raportare privind bunurile periculoase nedeclarate sau declarate necorespunzător a fost eliminată, deoarece este considerată nerelevantă pentru operațiuni necomerciale.
160. Abordarea adoptată de către Agenție este de a lucra cu o trimitere dinamică la instrucțiunile tehnice ale OACI, așa cum s-a prezentat în NPA. Referința este specificată în IR. Extrasele din instrucțiunile tehnice nu sunt în general incluse în aceste norme. Numai cerințele care specifică responsabilitățile speciale ale operatorului au fost reluate din instrucțiunile tehnice.

161. Termenul „instrucțiuni tehnice” este definit în anexa I (așa cum a fost publicată în Avizul nr. 04/2011).

NCO.GEN.145 Reacția imediată la o problemă de siguranță

162. Agenția consideră că este necesar să se introducă obligația ca operatorul care desfășoară operațiunii NCO să pună în aplicare măsurile de siguranță emise de autoritatea competentă și informațiile de siguranță obligatorii emise de Agenție, cum ar fi directivele privind navigabilitatea.

NCO.GEN.155 Lista echipamentului minim

163. În principiu, pentru operațiunile NCO nu este necesar un MEL. Cu toate acestea, se poate opta voluntar pentru deținerea unuia. În acest caz, MEL-ul necesită aprobarea autorității competente. MEL-ul unei aeronave înmatriculate într-o țară terță trebuie aprobat de statul de înmatriculare.

VI. NCO.OP: Capitolul B – Proceduri operaționale

164. Acest capitol conține cerințe privind procedurile operaționale pentru operațiunii NCO.

Generalități

165. Cerințele privind LVTO sunt aliniate cu propunerea din partea CAT și partea SPA care impune o aprobare în conformitate cu partea SPA pentru orice decolare sub 400 m.

166. S-au primit mai multe comentarii care solicită modificarea metodei de calcul a minimelor de operare și adaptarea suplimentară a acestora la operațiunile NCO. Ar trebui remarcat faptul că această metodă, care este aliniată cu metoda CAT și NCC, a fost introdusă într-un material de orientare (GM3-NCO.OP.110), având prin urmare doar scop informativ. Pilotul comandant poate aplica alte metode.

167. Unele părți interesate au solicitat Agenției eliminarea din NCO.OP.125/126 a necesității de a justifica combustibilul suplimentar pentru cazurile de depresurizare sau de defectare a unui motor pe rută. Pe baza cerinței esențiale 2 litera (a) punctul (7), care impune operatorilor să transporte rezerve de combustibil pentru cazurile neprevăzute, Agenția consideră că aceste condiții fac parte din respectivele situații neprevăzute și sunt esențiale pentru un zbor în condiții de siguranță. Prin urmare, această cerință NCO a fost menținută aliniată cu cerința NCC.

168. S-au primit o serie de comentarii care solicită modificarea NCO.OP.165 pentru a permite începerea unui zbor în condiții VFR chiar în cazul în care condițiile meteorologice de pe ruta spre destinație nu sunt compatibile cu normele VFR, cu condiția ca o rută alternativă spre unul sau mai multe aerodromuri de rezervă să îndeplinească condițiile VFR necesare. Dacă ar fi implementată, cerința rezultată ar fi sub nivelul de siguranță stabilit de OACI. Agenția nu are intenția de a coborî sub cerințele OACI și nu a putut găsi argumente convingătoare în materie de siguranță pentru a permite astfel de zboruri.

169. Multe părți interesate și-au exprimat preocupările în legătură cu NCC.OP.155 și NCC.OP.156 în ce privește selectarea aerodromurilor de rezervă la destinație pentru avioane și elicoptere. Scopul normei nu este, așa cum apare în comentarii, de a impune ca aerodromul de destinație și aerodromul de rezervă să prezinte concomitent condiții meteorologice admisibile. După cum s-a menționat în aceste norme, un aerodrom de rezervă care să îndeplinească cerințele meteorologice aplicabile trebuie selectat în cazul în care condițiile meteorologice la destinație se situează sub valorile minime.
170. S-au primit o serie de observații care solicită modificarea alineatului (a) punctul (11) din NCO.OP.135 referitor la informațiile meteorologice care se utilizează de către pilotul comandant prin eliminarea cuvântului „aeronautice”. Cerința din anexa 6 partea II a OACI se bazează pe hărți actuale și adecvate, care se referă de fapt la definiția hărților aeronautice așa cum figurează în anexa 4 a OACI. Această cerință nu împiedică însă operatorii să utilizeze alte hărți disponibile, dar numai împreună cu hărțile aeronautice actuale, care sunt singurele care furnizează toate informațiile aeronautice necesare.
171. În urma observațiilor primite cu privire la utilizarea unui DA(H) atunci când se execută apropieri non-precizie folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă, care poate avea drept consecință un zbor sub MDA(H) în cazul unei apropieri întrerupte, un AMC la NCC.OP. 111 urmează a fi adăugat, pentru a detalia responsabilitatea operatorului de a elabora proceduri de prevenire a zborului sub MDA/MDH în timpul unei întreruperi/apropieri întrerupte.

NCO.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

172. Norma a fost simplificată și se referă doar la timpul de zbor către cel mai apropiat aerodrom de rezervă adecvat.
173. Trebuie remarcat că termenul nu este definit pentru operațiunile cu elicoptere și se presupune că operatorul ar specifica criteriile de selecție în manualul de operațiuni. Se consideră că datorită caracteristicilor elicopterelor nu este nevoie să se adauge o definiție specifică a unui aerodrom izolat.

NCO.OP.110 Minimele de operare de aerodrom – avioane și elicoptere

174. Scopul acestei cerințe este de a reflecta operațiunile NCO și de a asigura principiul proporționalității.
175. Operatorul nu este obligat să stabilească minimele aerodromului, dar se poate folosi de minimele de operare disponibile în comerț. Această normă este aliniată cu anexa 6 partea II secțiunea 2 a OACI.

NCO.OP.111 Minimele de operare de aerodrom – operațiuni NPA, APV, CAT I**NCO.OP.112 Minimele de operare de aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere cu avioane****NCO.OP.113 Minimele de operare de aerodrom – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere cu elicoptere**

176. Aceste cerințe sunt aliniate cu norma NCC.

NCO.OP.120 Proceduri de limitare a zgomotului – avioane, elicoptere și plane motorizate

177. Textul este împărțit în norme specifice în funcție de aeronavă. Normele privind procedurile de reducere a zgomotului la avioane/elicoptere/planoare motorizate și baloane se adresează pilotului comandant și stipulează obiectivul conform căruia siguranța trebuie să aibă prioritate asupra reducerii zgomotului. Ea se bazează pe recomandările din anexa 6 partea II și III a OACI.

NCO.OP.125 Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant – avioane**NCO.OP.126 Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant - elicoptere**

178. Textul este împărțit în norme specifice în funcție de aeronavă și aliniat la anexa 6 partea II și partea III a OACI.

179. În urma observațiilor primite, au fost introduse cerințe mai puțin restrictive pentru avioanele care decolează și aterizează la același aerodrom și rămân în raza vizuală a aerodromului. În acest caz, combustibilul necesar a fost redus la cantitatea necesară pentru 10 minute de zbor în plus față de combustibilul necesar pentru a reveni la aerodrom.

NCO.OP.130 Informarea pasagerilor

180. Textul este adaptat pentru operațiunile NCO, care prevăd ca informarea să fie furnizată înaintea sau în timpul zborului.

NCO.OP.135 Pregătirea zborului

181. Ca urmare a comentariilor primite, se va adăuga un GM pentru a oferi o orientare cu privire la posibila utilizare a unui plan de zbor operațional (OFP), pentru a îndeplini cerința privind pregătirea zborului. De asemenea, nici OACI nu impune un OFP pentru operațiuni necomerciale.

NCO.OP.140 Aerodrom de rezervă la destinație – avioane**NCO.OP.141 Aerodrom de rezervă la destinație – elicoptere**

182. Textul pentru aerodromul de rezervă la destinație este împărțit în cerințe specifice în funcție de aeronavă.

183. Pentru clarificare și consecvență, NCO.OP.141(a) a fost modificat în sensul includerii unei cerințe privind o procedură de apropiere instrumentală pe aerodromul de destinație având în vedere că norma se referea la minima asociată procedurii instrumentale.
184. În cazul unui aerodrom izolat pentru operațiuni cu elicoptere, a fost introdusă o perioadă de valabilitate pentru condițiile meteorologice necesare la destinație. Aceasta este aliniată cu cerința de la (a), care prevede un interval de 2 ore înainte până la 2 ore după momentul estimat al sosirii.

NCO.OP.145 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord

185. În urma unei serii de comentarii, a fost reintrodusă posibilitatea de a realimenta o aeronavă pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord, cu aceleași restricții ca și în cazul NCC.

NCO.OP.170 Gheața și alți contaminanți – proceduri la sol

NCO.OP.175 Gheața și alți contaminanți – proceduri în zbor

186. Procedurile în condiții de givraj sunt tratate în două cerințe, prima ocupându-se de procedurile la sol, iar a doua de procedurile în zbor. Acestea sunt în conformitate cu cerințele esențiale (2.a.5 din anexa IV) și transferă obligația către PIC.

NCO.OP.185 Simularea situațiilor anormale în zbor

187. Au fost formulate numeroase comentarii care solicită eliminarea cerinței specifice de a nu simula IFR prin mijloace artificiale cu pasageri la bord. Agenția consideră în continuare că simularea unor astfel de situații cu pasageri la bord este o problemă de siguranță și prin urmare această cerință a fost păstrată.
188. Cu toate acestea, deoarece NCO este aplicabilă pentru întreprinderile de formare autorizate care desfășoară zboruri de pregătire cu aeronave altele decât cele complexe și ca urmare a observațiilor primite, s-au introdus cerințe mai puțin restrictive, pentru a permite simularea situațiilor anormale și IFR prin mijloace artificiale în timpul zborurilor de pregătire atunci când transportă piloți-elevi la bord.

NCO.OP.190 Managementul combustibilului în zbor

189. În urma unei serii de comentarii și din motive de consecvență, termenul „rezervă finală de combustibil”, care nu este definit în textul normei NCO, a fost eliminat și s-a adăugat o referință la cerința privind combustibilul pentru avioane și elicoptere în vederea clarificării cerinței. Scopul normei este de a garanta că după aterizare cantitatea de combustibil rămasă nu este mai mică decât rezerva de combustibil prevăzută în NCO.OP.125 și NCO.OP.126.

NCO.OP.200 Detectarea apropierii de sol

190. Pe baza anexei 6 partea II a OACI, doar unele avioane NCO sunt obligate să fie echipate cu un TAWS. Prin urmare, această cerință tratează cerința operațională privind utilizarea TAWS. Acest text este aliniat cu partea NCC.

NCO.OP.205 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

191. Această cerință a fost adăugată pentru a garanta faptul că atunci când un ACAS este instalat acesta este utilizat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011.

VII. NCO.POL: Capitolul C – Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora**Generalități**

192. Acest capitol conține normele privind performanțele aeronavelor și restricțiile de operare pentru operațiuni necomerciale care implică aeronave altele decât cele motorizate complexe.

NCO.POL.100 Restricții de operare

193. Textul NPA este reprodus în textul noii norme, cu un alineat suplimentar privind afișarea de plăci, liste și marcaje ale instrumentelor care conțin respectivele restricții de operare.

NCO.POL.105 Cântărirea – avioane și elicoptere

194. Multe comentarii au subliniat că această cerință nu ar trebui să se afle în normele OPS, ci ar trebui tratată în cadrul normelor din partea M. Cerințele pentru cântărirea aeronavelor au fost păstrate în acest regulament pentru a evita lacunele legislative, deoarece în prezent nu sunt tratate în partea M. Această cerință ar putea fi luată în considerare pentru sarcinile de reglementare viitoare.

195. Dispoziția privind recântărirea periodică a aeronavelor a fost eliminată, deoarece condițiile pentru o recântărire sunt deja descrise suficient la noul subpunct (a).

VIII: NCO.IDE: Capitolul D – Instrumente, date, echipamente

196. Acest capitol conține cerințe privind instrumentele, datele și echipamentele pentru operațiuni NCO. El cuprinde patru secțiuni:

- Secțiunea 1 – Avioane;
- Secțiunea 2 – Elicoptere;
- Secțiunea 3 – Planoare;

- Secțiunea 4 – Baloane.

197. În general, textul a fost redactat pentru a păstra obiectivele de performanță la nivel de reglementare, acolo unde a fost posibil, și plasând specificațiile sistemelor/echipamentelor și mijloacele de conformitate la nivelul AMC.
198. Cerințele privind echipamentele au fost separate de cerințele pur operaționale, deci cele privind utilizarea echipamentelor, care sunt tratate corespunzător în NCO.OP.
199. Numerotarea normelor a rămas consecutivă în fiecare secțiune, atribuind același număr și titlu normelor cu același subiect pentru avioane și elicoptere. Ori de câte ori o normă a fost caracteristică avioanelor, respectivul număr a fost eliminat în cazul elicopterelor și invers.
200. A fost introdusă o nouă cerință (NCO.IDE.A/H.105 Echipamentul minim de zbor) pentru tratarea operațiunilor cu articole defecte sau lipsă.
201. Deoarece nu a fost disponibilă o referință OACI pentru planoare și baloane, cerințele pentru echipamentele și instrumentele pentru aceste două categorii de aeronave au fost elaborate cu ajutorul unor experți și pe baza standardelor și a reglementărilor naționale existente.

NCO.IDE.A/H/S/B.100 Instrumente și echipamente - generalități

202. Cerințele de autorizare au fost clarificate în conformitate cu cerințele din partea 21. S-au adăugat dispoziții suplimentare, pentru a garanta faptul că instrumentele și echipamentele care nu sunt prevăzute de partea NCO, care nu necesită autorizare în conformitate cu partea 21, nu sunt utilizate cu funcții de siguranță și nu afectează navigabilitatea. În plus, a fost clarificată aplicabilitatea cerințelor de navigabilitate pentru autorizarea echipamentelor de la bordul aeronavelor înmatriculate în țări terțe. În acest scop, a fost adăugat un GM. Prevederile pentru echipamentele autorizate și cele neautorizate sunt clarificate suplimentar în urma comentariilor.

NCO.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

203. O cerință dedicată siguranțelor electrice de rezervă a fost introdusă pentru avioanele din fosta dispoziție NPA în OPS.CAT.407. Această normă este aliniată cu anexa 6 partea II 2.4.2.2 a OACI. Ca și în cazul CAT.IDE și NCC.IDE, nu a fost propusă o cerință echivalentă pentru elicoptere.

NCO.IDE.A/H.120 și 125 Operațiuni în condiții de zbor VFR/IFR – instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

204. Normele propuse au fost elaborate pornind de la ipoteza de bază conform căreia normele de zbor pentru VFR vor impune VMC, iar zborul în IMC va trebui efectuat în condiții IFR.
205. A fost adăugat un AMC pentru zborurile locale, în conformitate cu CAT.IDE, care prevede mijloace suplimentare de conformitate pentru anumite instrumente de pe avioane.

206. Pentru elicoptere, condiția unei vizibilități de sub 1500 m se adaugă la cele care necesită echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții VFR.
207. A fost adăugat un AMC pentru mijloacele de măsurare și afișare a direcției magnetice.
208. A fost adăugată o cerință pentru un mijloc de prevenire a defectării sistemului de indicare a vitezei de zbor pentru anumite operațiuni în condiții VFR în conformitate cu anexa 6 a OACI. În urma comentariilor, se clarifică faptul că o astfel de cerință nu se aplică în cazul zborului în condiții VFR pe timp de noapte, ci numai în condițiile în care aeronava nu poate fi menținută pe traiectoria de zbor dorită fără instrumente suplimentare și atunci când vizibilitatea este mai mică de 1500 m.
209. A fost adăugat un material AMC pentru mijloacele de prevenire a defectării sistemului de indicare a vitezei de zbor din cauza condensului sau a givrajului.

NCO.IDE.H.126 Echipamente suplimentare pentru operațiuni IFR cu un singur pilot

210. Se propune adăugarea unei cerințe pentru un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass pentru elicoptere operate în condiții IFR, pe baza cerințelor de certificare existente pentru creșterea stabilității și a recomandării privind siguranța din buletinul UK AAIB cuprins în raportul de accident aviatic AAIB 4/97.

NCO.IDE.A/H.140 Scaunele, centurile de siguranță ale scaunelor, sistemele de reținere și dispozitivele de reținere a copiilor
NCO.IDE.S.125 Scaunele și sistemele de reținere

211. S-a introdus o cerință dedicată scaunelor, centurilor și sistemelor de reținere. S-a furnizat de asemenea o definiție a „sistemului de reținere pentru bust” (UTR) pentru a asigura flexibilitatea soluțiilor de proiectare disponibile. Analiza comentariilor a indicat în mod clar că termenul „ham” nu a fost utilizat în mod consecvent. În timp ce pare să existe un acord asupra faptului că un ham de siguranță cuprinde o centură de siguranță și două chingi peste umăr, există o serie de avioane care este posibil să nu fie în conformitate cu cerințele aplicabile. S-au primit o serie de comentarii care solicită permiterea utilizării centurilor de siguranță cu o chingă diagonală peste umăr în cazul avioanelor în care nu se poate monta un ham cu fixare în patru puncte. În special pentru operațiunile NCO, un sistem de reținere pentru bust cu o chingă peste umăr (de exemplu o centură de siguranță cu o curea diagonală peste umăr) este considerată conformă cu cerința pentru scaunele echipajului de zbor.
212. În câteva cazuri, comentariile la CRD au solicitat date de începere pentru punerea în aplicare a cerinței privind UTR pe scaunele echipajului de zbor. Acest lucru nu a fost adoptat deoarece scopul normei, conform recomandărilor privind siguranța, este de a îmbunătăți standardele de siguranță și pentru flota existentă. În plus, posibilitatea de a utiliza centuri diagonale în cazul zborurilor NCO pentru a îndeplini cerința oferă suficientă flexibilitate.

Cerințe privind echipamentul de furnizare a oxigenului

213. Următoarele norme au fost discutate și comentate pe larg:

- NCO.IDE.A.150 Oxigenul suplimentar – avioane presurizate; și
- NCO.IDE.A/H.155 Oxigenul suplimentar – avioane/elicoptere nepresurizate.

214. Agenția a primit o serie de observații care sugerează creșterea permisivității acestor norme pentru NCO, pe baza practicii operaționale curente din unele state membre și a SARP-urile OACI (în special anexa 6 partea II, 2.2.3.8).

215. Grupul de revizuire 04 a furnizat dovezi că în Europa nu există înregistrări ale unor accidente provocate de lipsa de oxigen apărută sub 14 000 ft și și-a exprimat de asemenea preocuparea privind siguranța referitoare la obligația de a menține aeronava la niveluri scăzute de zbor atunci când se zboară în condiții de cer înnorat și givraj dacă aceasta nu este echipată cu oxigen.

216. Agenția a revizuit toate comentariile și materialele primite pe acest subiect și a indicat următoarele:

- Cerințele pentru elicoptere presurizate au fost eliminate din CAT.IDE și NCC.IDE, din moment ce în UE nu se operează elicoptere presurizate.
- Cerințele pentru elicoptere nepresurizate sunt în conformitate cu anexa 6 partea III, secțiunea III 2.9 a OACI, care prevede transportul de oxigen atunci când se efectuează un zbor de peste 30 de minute între 10 000 ft și 13 000 ft și pentru orice perioadă în care altitudinea este de mai mare de 13 000 ft.
- Textul actual propus pentru avioane a fost menținut aliniat cu cerințele NCC.IDE și se situează în mod intenționat peste standardele actuale ale OACI. De fapt, standardul OACI se bazează în totalitate pe evaluarea pilotului comandant, permițând astfel teoretic zborul la orice altitudine fără oxigen. Această prevedere este considerată prea permisivă, deoarece aeronavele împart spațiul aerian cu alte aeronave aflate în trafic. Astfel, hipoxia pilotului ar putea duce la situații periculoase, care expun terțele părți la un risc inacceptabil.
- Agenția a luat în special în considerare faptul că fiziologia umană nu diferă în funcție de natura operațiunilor efectuate (comerciale sau necomerciale) sau de complexitatea aeronavei. Prin urmare, textul propus pune în aplicare conținutul prevăzut în atașamentul 2.A la anexa 6 partea II a OACI și impune transportul de oxigen suplimentar, astfel cum se prevede și în partea CAT și partea NCC.
- Agenția recunoaște de asemenea evaluările efectuate de OACI pe această temă, disponibile în Doc 8984 în ultima versiune modificată din 2008. Acest document conține în special o descriere a efectelor hipoxiei la diferite altitudini și fundamentează necesitatea cerinței.
- Este recunoscut faptul că piloții cu experiență de zbor îndelungată în anumite regiuni muntoase pot fi fiziologic adaptați la aceste altitudini. Cu toate acestea, pe baza studiilor medicale menționate mai sus, Agenția are de asemenea preocupări legate de siguranță la acele zboruri în cursul cărora lipsa de oxigen poate duce la un deficit cognitiv sau la incapacitatea (parțială) a

pilotului. În plus, deficitul de oxigen poate afecta pasagerii suferinzi de anumite afecțiuni medicale .

- Reducerile gradului de restricție al prevederilor vor trebui tratate prin articolul 14 din regulamentul de bază și trebuie să se bazeze pe măsuri specifice de atenuare (de exemplu experiența operatorului, adaptarea fiziologică a pilotului la anumite altitudini). În plus, acestea se pot obține de regulă doar în anumite regiuni (de exemplu zone muntoase).

217. Pe lângă aceasta, este specificată proporția pasagerilor cărora li se furnizează oxigen în avioanele presurizate.

NCO.IDE.A/H.160 și NCO.IDE.B.125 Stingătoarele manuale de incendiu

218. Dispozițiile privind stingătoarele manuale de incendiu care obligă la utilizarea agentului de stingere halon au fost eliminate în vederea conformității cu Regulamentul (CE) nr. 1005/2009, care va interzice utilizarea lui. Norma conține un obiectiv general de siguranță privind eficiența agentului de stingere a incendiilor. Acest lucru permite continuarea utilizării halonului în perioada de tranziție.

219. Agenția a evaluat propunerea grupului de revizuire, împreună cu alte comentarii primite, care solicită ca avioanele ușoare și elicopterele (cu o masă maximă la decolare de sub 2 000 kg) să fie scutite de obligația de a transporta un stingător de incendiu. O astfel de scutire ar face însă normele NCO neconforme cu anexa 6 partea II (2.4.2.2) și partea III secțiunea III (4.1.3.1). Agenția a luat de asemenea în considerare faptul că, în conformitate cu ultimul supliment disponibil la anexa 6, numai două state membre au semnalat o diferență față de standardul OACI și a presupus că majoritatea statelor membre au implementat prin urmare această normă în reglementările lor naționale. Prin urmare, norma a fost păstrată.

220. Motoplanoarele de agrement (TMG) și planoarele au fost exceptate însă de la această cerință din următoarele motive:

- spațiul disponibil în cabina de pilotaj este limitat sau la anumite tipuri nu există deloc spațiu disponibil; sau
- stingătorul de incendiu se poate monta numai în spatele capului pilotului, ceea ce ar putea pune în pericol siguranța pilotului.

NCO.IDE.A/H.170 Emițătorul pentru localizarea în caz de urgență (ELT) NCO.IDE.S.135 și NCO.IDE.B.130 Zborul deasupra apei

221. Pe baza comentariilor primite, Agenția a evaluat posibilitatea de a utiliza o baliză de localizare a persoanelor (PLB) în locul unui emițător pentru localizarea în caz de urgență pentru anumite aeronave mici și a verificat asigurarea unui nivel echivalent de siguranță. De asemenea, au fost adăugate AMC și GM relevante pentru PLB. Deși este asigurat un nivel echivalent de siguranță, acesta va fi diferit față de SARP-urile din anexa 6 a OACI cu privire la ELT. Se precizează și faptul că PLB sunt o alternativă la ELT care poate fi utilizată în continuare pe aeronave mici, dacă se dorește.

NCO.IDE.H.175 Zborul deasupra apei

222. Mai mult, ca urmare a observațiilor primite, s-a clarificat faptul că vestele de salvare nu trebuie neapărat depozitate în anumite locuri cu posibilitatea utilizării lor imediate, ci pot fi de asemenea purtate direct de către persoanele pentru care sunt destinate.

NCO.IDE.S.110 Luminile de operare

223. Cerința se elimină pentru planoare, deoarece nu există o calificare de zbor pe timp de noapte în partea FCL pentru această categorie de aeronave.

ACRONIME/ABREVIERI UTILIZATE ÎN PARTEA NCC ȘI PARTEANCO**- doar cu titlu informativ -**

AAC	comunicare administrativă aeronautică (aeronautical administrative communication)
AAD	deviere de la altitudinea repartizată (assigned altitude deviation)
AAL	deasupra nivelului aerodromului (above aerodrome level)
AC	curent alternativ (alternating current)
ACAS II	sistem de evitare a coliziunii în zbor II (airborne collision avoidance system II)
ADF	radiogoniometru automat (automatic direction finder)
ADG	generator eolian (air driven generator)
ADS	supraveghere automată dependentă (automatic dependent surveillance)
ADS-B	supraveghere automată dependentă - radioemisie (automatic dependent surveillance - broadcast)
ADS-C	supraveghere automată dependentă - contract (automatic dependent surveillance - contract)
AeMC	centru de medicină aeronautică (aero-medical centre)
AEO	toate motoarele în funcțiune (all engines operating)
AFCS	sistem automat de control al zborului (automatic flight control system)
AFM	manualul de zbor al aeronavei (aircraft flight manual)
AFN	notificarea de zbor a aeronavei (aircraft flight notification)
AFN	notificarea mijloacelor ATS (ATS Facilities Notification)
AGL	deasupra nivelului solului (above ground level)
AHRS	sistem de referință atitudine și cap-compass (attitude heading reference system)
AIS	servicii de informare aeronautică (aeronautical information service)
ALS	sistem de iluminare la apropiere (approach lighting system)
ALSF	sistem de iluminare la apropiere cu lumini intermitente (approach lighting system with sequenced flashing lights)
AMC	mijloace acceptabile de conformitate (acceptable means of compliance)
AMSL	deasupra nivelului mediu al mării (above mean sea level)
ANP	performanța de navigație reală (actual navigation performance)

AOC	certificat de operator aerian (air operator certificate)
APCH	apropiere (approach)
APU	bloc de alimentare auxiliar (auxiliary power unit)
APV	procedură de apropiere cu ghidare verticală (approach procedure with vertical guidance)
AR	rută ATS (ATS route)
AR	autorizație necesară (authorisation required)
AR	cerințe privind autoritatea (Authority Requirements)
ARA	apropiere cu ajutorul radarului la bord (airborne radar approach)
ASC	Comitetul pentru siguranța aeriană (Air Safety Committee)
ASDA	distanța de accelerare-oprire disponibilă (accelerate-stop distance available)
ATC	controlul traficului aerian (air traffic control)
ATO	organizație de formare autorizată (approved training organisation)
ATPL	licență de pilot de linie de transport aerian (airline transport pilot licence)
ATQP	program alternativ de formare și calificare (alternative training and qualification programme)
ATS	servicii de trafic aerian (air traffic services)
AVGAS	combustibil de aviație (aviation gasoline)
AVTAG	combustibil de tip fracțiune largă (wide-cut fuel)
B-RNAV	navigație în zona de bază (basic area navigation)
BALS	sistem de bază de iluminare la apropiere (basic approach lighting system)
CAP	parametri de acces pentru controlor (controller access parameters)
CDFA	apropiere finală cu coborâre continuă (continuous descent final approach)
CDL	lista derogărilor de configurație (configuration deviation list)
CFIT	impactul cu solul în zbor controlat (controlled flight into terrain)
CG	centru de greutate (centre of gravity)
cm	centimetri
CM	gestionare configurațională/contextuală (configuration/context management)
CMA	abordarea monitorizării permanente (continuous monitoring approach)
CMV	vizibilitate meteorologică convertită (converted meteorological visibility)
CMPA	aeronavă complexă motorizată (complex motor-powered aircraft)
CofA	certificat de navigabilitate (certificate of airworthiness)
CPA	punctul de distanță minimă (closest point of approach)

CPDLC	comunicări de legături de date controlor-pilot (controller pilot data link communications)
CPL	licență de pilot comercial (commercial pilot licence)
CRM	managementul resurselor echipajului (crew resource management)
CRT	instrument de răspuns la observații (comment response tool)
CVR	înregistrator de voce în cabina de pilotaj (cockpit voice recorder)
DA	altitudine de decizie (decision altitude)
D-ATIS	legături de date - serviciul automat de informare aeronautică (Data Link - Automatic Terminal Information Service)
DC	curent continuu (direct current)
DCL	autorizarea de plecare (departure clearance)
DDM	diferență de profunzime a modulației (difference in depth of modulation)
D-FIS	legături de date serviciul de informare a zborurilor (data link flight information service)
DGOR	raportare eveniment cu bunuri periculoase (dangerous goods occurrence report)
DH	înălțimea de decizie (decision height)
DME	echipament de măsurare a distanței (distance measuring equipment)
D-OTIS	legături de date - serviciul operațional de informare aeronautică (Data Link - Operational Terminal Information Service)
DR	domeniul de decizie (decision range)
DSTRK	ruta dorită (desired track)
PESA	Programul european de siguranță a aviației
CE	Comisia Europeană
EFB	dispozitiv electronic de organizare a informațiilor (electronic flight bag)
EFIS	sistem de instrumente de zbor electronice (electronic flight instrument system)
EGT	temperatura gazului de evacuare (exhaust gas temperature)
ELT(AD)	emițător pentru localizarea în caz de urgență (cu declanșare automată) (emergency locator transmitter (automatically deployable))
ELT(AF)	emițător pentru localizarea în caz de urgență (automat fix) (emergency locator transmitter (automatic fixed))
ELT(AP)	emițător pentru localizarea în caz de urgență (automat portabil) (emergency locator transmitter (automatic portable))
ELT(S)	emițător de supraviețuire pentru localizarea în caz de urgență (survival emergency locator transmitter)
EPE	estimarea erorii de poziție (estimate of position error)

EPR	coeficient de presiune la motor (engine pressure ratio)
EPU	estimarea incertitudinii poziției (estimate of position uncertainty)
ERA	de rezervă pe rută (aerodrom) (en-route alternate (aerodrome))
ESSG	Grupul european de coordonare SAFA (European SAFA Steering Group)
ETOPS	operațiuni pe rază extinsă cu avioane dotate cu două motoare (extended range operations with two-engined aeroplanes)
ETSO	standarde tehnice europene (European technical standards order)
EUROCAE	Organizația Europeană pentru Echipamente de Aviație Civilă (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	sistem de intensificare a vederii (enhanced vision system)
FAA	Administrația Federală a Aviației (Federal Aviation Administration)
FAF	reper de apropiere finală (final approach fix)
FAK	trusă de prim ajutor (first-aid kit)
FALS	sistem complet de iluminare la apropiere (full approach lighting system)
FANS	sistem de navigație aeriană viitor (future air navigation system)
FAP	punct de apropiere finală (final approach point)
FATO	zonă de apropiere finală și de decolare (final approach and take-off area)
FDM	monitorizarea datelor de zbor (flight data monitoring)
FDR	înregistrator de date de zbor (flight data recorder)
FFS	simulator de zbor (full flight simulator)
FI	instructor de zbor (flight instructor)
FL	nivel de zbor (flight level)
FM	modulator de frecvență (frequency modulator)
FMS	sistem de management al zborului (flight management system)
FOR	câmp de observație (field of regard)
FOV	câmp vizual (field of view)
FSTD	echipament de simulare a zborului (flight simulation training device)
ft	feet
FTD	echipament de pregătire pentru zbor (flight training device)
g	gram
g	gravitație
GBAS	sistem de augmentare la sol (ground-based augmentation system)
GCAS	sistem de evitare a coliziunii cu solul (ground collision avoidance system)
GIDS	sistem de detectare a gheții la sol (ground ice detection system)

GLS	sistem de aterizare GBAS (GBAS landing system)
GM	materiale de îndrumare (Guidance Material)
GNSS	sistem global de navigație prin satelit (global navigation satellite system)
GPS	sistem de poziționare geografică (global positioning system)
GPWS	sistem de avertizare privind apropierea față de sol (ground proximity warning system)
HEMS	servicii medicale de urgență pe elicopter (helicopter emergency medical service)
HF	frecvență înaltă (high frequency)
HI/MI	intensitate ridicată / intensitate medie (high intensity / medium intensity)
HIALS	sistem de iluminare la apropiere de mare intensitate (high intensity approach lighting system)
HLL	lista limitărilor pentru helipunte (helideck limitations list)
HoT	durată de acțiune (hold-over time)
hPa	hectopascal
HUD	sistem de afișare „head-up” (head-up display)
HUDLS	sistem de aterizare prin ghidare „head-up” (head-up guidance landing system)
IAF	reper de apropiere inițială (initial approach fix)
IALS	sistem de iluminare la apropiere intermediar (intermediate approach lighting system)
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
IF	reper intermediar (intermediate fix)
IFR	reguli de zbor instrumental (instrument flight rules)
IGE	efectul de apropiere de sol (in ground effect)
ILS	sistem de aterizare instrumentală (instrument landing system)
IMC	condiții meteorologice instrumentale (instrument meteorological conditions)
inHg	inci coloană de mercur
INS	sistem de navigație inerțial (inertial navigation system)
IORS	sistem intern de raportare privind incidentele (internal occurrence reporting system)
IP	punct intermediar (intermediate point)
IR	normă de punere în aplicare (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	navigație în zona integrată (integrated area navigation)
IRS	sistem de referință inerțial (inertial reference system)
ISA	atmosfera standard internațională (international standard atmosphere)

IV	intravenos
JAA	Autoritățile aeronautice comune (Joint Aviation Authorities)
JAR	Cerințele aeronautice comune (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	kerosen
JET B	combustibil de tip fracțiune largă
JIP	procedură comună de punere în aplicare (Joint Implementing Procedure)
JP-4	combustibil de tip fracțiune largă
km	kilometri
kN	kilonewton
KSS	formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	nod
LAT/LONG	latitudine/longitudine
LED	diodă luminescentă
LIFUS	zbor de linie sub supraveghere (line flying under supervision)
LNAV	navigație laterală (lateral navigation)
LoA	scrisoare de acord (letter of agreement)
LOC	locator de radioghidare
LOE	evaluare de tip zbor de linie (line oriented evaluation)
LOFT	pregătire orientată pe zborul de linie (line oriented flight training)
LOS	suprafață cu obstacole limitată (limited obstacle surface)
LOUT	temperatura de utilizare operațională minimă (lowest operational use temperature)
LP	performanța locatorului de radioghidare (localiser performance)
LPV	precizie laterală cu apropiere cu ghidare verticală
LRNS	sistem de navigație cu rază de acțiune lungă (long range navigation system)
LVO	operațiuni cu vizibilitate redusă (low visibility operations)
LVP	proceduri cu vizibilitate redusă (low visibility procedures)
LVTO	decolare cu vizibilitate redusă (low visibility take-off)
m	metri
MALS	sistem de iluminare la apropiere de intensitate medie (medium intensity approach lighting system)
MALSF	sistem de iluminare la apropiere de intensitate medie cu lumini intermitente (medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights)
MALSR	sistem de iluminare la apropiere de intensitate medie cu lumini de indicare a alinierii pistei (medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights)
MAPt	punct de apropiere întreruptă (missed approach point)

MCTOM	masa maximă certificată la decolare (maximum certificated take-off mass)
MDA	altitudinea minimă de coborâre (minimum descent altitude)
MDA/H	altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (minimum descent altitude/height)
MDH	înălțimea minimă de coborâre (minimum descent height)
MEA	altitudinea minimă de siguranță pe rută (minimum safe en-route altitude)
MEL	lista echipamentului minim (minimum equipment list)
METAR	raportul meteorologic al aerodromului (meteorological aerodrome report)
MGA	altitudinea minimă de siguranță în caroiaj (minimum safe grid altitude)
MHz	megahertz
MID	punct de mijloc (midpoint)
ml	mililitri
MLS	sistem de aterizare cu microunde (microwave landing system)
MMEL	lista master a echipamentului minim (master minimum equipment list)
MNPS	specificații minime de performanță în navigație (minimum navigation performance specifications)
MOC	trecerea minimă a obstacolelor (minimum obstacle clearance)
MOCA	altitudinea minimă de trecere a obstacolelor (minimum obstacle clearance altitude)
MOPS	standardul minim de performanță operațională (minimum operational performance standard)
MORA	altitudinea minimă la devierea de pe rută (minimum off-route altitude)
MPSC	configurația maximă a locurilor pentru pasageri (maximum passenger seating configuration)
mSv	millisievert
NADP	procedură de limitare a zgomotului la decolare (noise abatement departure procedure)
NALS	fără sistem de iluminare la apropiere (no approach lighting system)
NAV	navigație
NDB	baliză nedirecțională (non-directional beacon)
N _F	viteza propulsorului cu elice liberă (free power turbine speed)
NM	mile marine (nautical miles)
NOTAM	informații privind serviciile de navigație aeriană (Notice to Airmen)
NPA	apropiere non precizie (non-precision approach)

NVG	ochelari de vedere pe timp de noapte (night vision goggles)
OAT	temperatura aerului exterior (outside air temperature)
OCH	înălțimea de trecere a obstacolelor (obstacle clearance height)
OCL	aprobarea de intrare într-o zonă de control oceanică (oceanic clearance)
ODALS	sistem de iluminare la apropiere omnidirecțional (approach lighting system omnidirectional)
OEI	cu un motor inoperant (one-engine-inoperative)
OFS	suprafață fără obstacole (obstacle-free surface)
OGE	efectul de îndepărtare de sol (out of ground effect)
OIP	punct de inițiere a compensării (offset initiation point)
OM	manualul de operațiuni (operations manual)
ONC	hartă de navigație operațională (operational navigation chart)
OSD	datele de conformitate operațională (operational suitability data)
otCMPA	aeronavă alta decât cea complexă motorizată (other-than-complex motor-powered aircraft)
PAPI	indicator de precizie al traiectoriei de apropiere (precision path approach indicator)
PAR	radar pentru apropierea de precizie (precision approach radar)
PBE	echipament de protecție a respirației (protective breathing equipment)
PBN	navigație bazată pe performanță (performance-based navigation)
PCDS	dispozitiv de transportare a persoanelor (personnel carrying device system)
PDP	punct prestabilit (predetermined point)
PNR	punct la care întoarcerea nu mai este posibilă (point of no return)
POH	manualul de operare al pilotului (pilot's operating handbook)
PRM	persoană cu mobilitate redusă (person with reduced mobility)
QFE	presiunea atmosferică la altitudinea aerodromului (sau la pragul pistei) (atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold))
QNH	presiunea atmosferică la nivelul mării (question nil height, atmospheric pressure at nautical height)
R/T	radiotelefonie
RA	avertisment de evitare a coliziunii (resolution advisory)
RAT	turbină cu aer dinamic (ram air turbine)
RCC	centru de coordonare a salvării (rescue coordination centre)
RCF	rezervă de rută redusă (reduced contingency fuel)
RCLL	luminile axiale ale pistei (runway centreline lights)
RFC	hartă de rute și facilități (route facility chart)

RNAV	navigație în zonă (area navigation)
RNAV 5	B-RNAV, navigație în zona de bază
RNP	performanța necesară în navigație (required navigation performance)
RNPX	performanța necesară în navigație X (required navigation performance X)
ROD	rata coborârii (rate of descent)
RTCA	Comisia Radiotehnică pentru Aeronautică (Radio Technical Commission for Aeronautics)
RTZL	luminile din zona de contact cu pista (runway touchdown zone lights)
RVR	distanța vizuală în lungul pistei (runway visual range)
RVSM	reduceri ale eșalonării verticale (reduced vertical separation minima)
SACA	evaluarea siguranței aeronavelor comunitare (safety assessment of community aircraft)
SAFA	evaluarea siguranței aeronavelor străine (safety assessment of foreign aircraft)
SAE ARP	practică pentru mediul aviatic recomandată de Societatea inginerilor din domeniul auto (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	sistem de iluminare la apropiere simplu (simple approach lighting system)
SALSF	sistem de iluminare la apropiere scurt cu lumini intermitente (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SAP	apropiere stabilizată (stabilised approach)
SAP	parametri de acces în sistem (system access parameters)
SAR	căutare și salvare (search and rescue)
SBAS	sistem de augmentare bazat pe sateliți (satellite-based augmentation system)
SCP	categorii speciale de pasageri (special categories of passenger)
SID	plecare instrumentală standard (standard instrument departure)
SMS	sistem de gestionare a siguranței (safety management system)
SPECI	raport aeronautic SPECIal selectat (aviation selected SPECIal aviation report)
SRA	apropiere supravegheată prin radar (surveillance radar approach)
SRE	unitate radar de supraveghere (surveillance radar element)
SSALF	sistem de iluminare la apropiere simplificat cu lumini intermitente (simplified approach lighting system with sequenced flashing lights)
SSALR	sistem de iluminare la apropiere scurt simplificat cu lumini de indicare a alinierii pistei (simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights)

SSALS	sistem de iluminare la apropiere scurt simplificat (simplified short approach lighting system)
SSP	program de siguranță a statului (State Safety Programme)
SSR	radar de supraveghere secundar (raportare-presiune-altitudine) (secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting))
STC	certificat de tip suplimentar (supplemental type certificate)
SVS	sistem de vedere artificială (synthetic vision system)
TA	avertisment de trafic (traffic advisory)
TAC	hartă de apropiere terminală (terminal approach chart)
TAFS	prognoze pentru aerodrom (aerodrome forecasts)
TAS	viteza de zbor reală (true airspeed)
TAWS	sistem de avertizare și de informare asupra configurației terenului (terrain awareness warning system)
TCAS	sisteme de avertizare în trafic și de evitare a coliziunii (traffic alert and collision avoidance system)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation (autoritatea aeronautică de transport din Canada)
TDP	punct de decizie la decolare (take-off decision point)
TDZ	zonă de contact (touchdown zone)
THR	prag (threshold)
TODA	distanță de decolare disponibilă (take-off distance available)
TORA	distanța de rulare la decolare disponibilă (take-off run available)
TRI	instructor pentru calificarea de tip (type rating instructor)
TSE	eroare de sistem globală (total system error)
TVE	eroare verticală globală (total vertical error)
TWIP	informații meteorologice pentru piloți (terminal weather information for pilots)
UMS	sistem de monitorizare a consumului (usage monitoring system)
UTC	timp universal coordonat (coordinated universal time)
UTR	dispozitiv de reținere a bustului (upper torso restraint)
V _{AT}	viteza de zbor indicată la prag (indicated airspeed at threshold)
VDF	radiogoniometru VHF (VHF direction finder)
VFR	reguli de zbor la vedere (visual flight rules)
VHF	frecvență foarte înaltă (very high frequency)
VIS	vizibilitate
VMC	condiții de meteorologice de zbor la vedere (visual meteorological conditions)
V _{MO}	viteza maximă de operare (maximum operating speed)
VNAV	navigare verticală (vertical navigation)

VOR	radiobaliză omnidirecțională VHF (VHF omnidirectional radio range)
V_{S1G}	viteză limită 1 g (1 g stall speed)
V_{SO}	viteza de angajare (stalling speed)
V_Y	cea mai bună viteză de ascensiune (best rate of climb speed)
WAC	hartă aeronautică a lumii (world aeronautical chart)
WXR	radar meteorologic (weather radar)
ZFT	timp de zbor zero (zero flight time)
ZFTT	cursuri de formare cu timp de zbor zero (zero flight time training)

Köln, 1 februarie 2012

P. GOUDOU
Director Executiv