



**A légi üzemeltetésről [Air Operations – OPS] szóló
európai bizottsági rendelet tervezetének VII. melléklete**

Az NCO rész végrehajtási szabályai

Tartalomjegyzék

Az NCO rész végrehajtási szabályai	6
A alrész: Általános előírások.....	6
NCO.GEN.100 Az illetékes hatóság	6
NCO.GEN.101 Megfelelési módok	6
NCO.GEN.102 Motoros túravitörlázó repülögépek és segédmotoros vitorlázó repülögépek	6
NCO.GEN.105: A légijármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre	7
NCO.GEN.106 A légijármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre ballonrepülés esetén	9
NCO.GEN.110: A jogszabályok, előírások és eljárások betartása	9
NCO.GEN.115 Gurulás a repülögéppel	9
NCO.GEN.120 A rotor bekapcsolása	9
NCO.GEN.125 Hordozható elektronikus eszközök.....	10
NCO.GEN.130 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató	10
NCO.GEN.136 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók	10
NCO.GEN.140 Veszélyes áruk szállítása	11
NCO.GEN.145 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra	12
NCO.GEN.150 Repülési napló.....	12
NCO.GEN.155 A minimálisan szükséges berendezések listája (MEL).....	12
B alrész: Repülési eljárások	13
NCO.OP.100 Repülötterek és leszállóhelyek igénybevétele	13
NCO.OP.105 Az elszigetelt repülötér meghatározása repülögépek esetében	13
NCO.OP.110 Repülötér-használati minimumok repülögépek és helikopterek esetében	13
NCO.OP.111 Repülötér-használati minimumok NPA, APV, CAT I repülések esetén	14
NCO.OP.112 Repülötér-használati minimumok repülögéppel végzett körözés esetén	16
NCO.OP.113 Repülötér-használati minimumok helikopterrel végzett körözés esetén.....	17
NCO.OP.115 Indulási és érkezési eljárások repülögépek és helikopterek esetében	17
NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások repülögépek, helikopterek és segédmotoros vitorlázó repülögépek esetében	18
NCO.OP.121 Zajcsökkentő eljárások ballonok esetében	18
NCO.OP.125 Tüzelőanyag- és olajmennyiség repülögépek esetében	18
NCO.OP.126 Tüzelőanyag- és olajmennyiség helikopterek esetében	19
NCO.OP.127 A tüzelőanyag és a ballaszt mennyisége és tervezése ballonok esetében	20

VII. melléklet: NCO rész

NCO.OP.130	Az utasok eligazítása	20
NCO.OP.135	A repülés előkészítése.....	20
NCO.OP.140	Leszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében	21
NCO.OP.141	Leszálló kitérő repülőterek helikopterek esetében.....	21
NCO.OP.145	Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten	22
NCO.OP.150	Utasok szállítása.....	22
NCO.OP.155	Dohányzás a repülőgépek és helikopterek fedélzetén	22
NCO.OP.156	Dohányzás a vitorlázó repülőgépek fedélzetén és a ballonokon	22
NCO.OP.160	Időjárási viszonyok.....	23
NCO.OP.165	Földi eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén.....	23
NCO.OP.170	Repülési eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén	23
NCO.OP.175	A felszállás feltételei repülőgépek és helikopterek esetében	23
NCO.OP.176	A felszállás feltételei ballonok esetében.....	24
NCO.OP.180	Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben.....	24
NCO.OP.185	Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben	24
NCO.OP.190	Kiegészítő oxigén használata	24
NCO.OP.195	A földközelség észlelése	24
NCO.OP.200	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS).....	25
NCO.OP.205	A megközelítés és a leszállás feltételei repülőgépek és helikopterek esetében	25
NCO.OP.210	A megközelítés megkezdése és folytatása repülőgépek és helikopterek esetében	25
NCO.OP.215	Repülési korlátozások hőlégballonok esetében	26
C alrész: Repülési jellemzők és repülési korlátozások	27	
NCO.POL.100	Repülési korlátozások	27
NCO.POL.105	Súlymérés repülőgépek és helikopterek esetében.....	27
NCO.POL.110	Repülési jellemzők: általános rész	27
D alrész: Műszerek, adatok és berendezések	28	
1. szakasz: Repülőgépek	28	
NCO.IDE.A.100	A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások.....	28
NCO.IDE.A.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	28
NCO.IDE.A.110	Tartalék olvadóbiztosítékok.....	29
NCO.IDE.A.115	Üzemi fények	29

VII. melléklet: NCO rész

NCO.IDE.A.120	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR szerinti repülésnél	29
NCO.IDE.A.125	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések IFR szerinti repülésnél	30
NCO.IDE.A.130	Földközelségjelző rendszer (TAWS)	31
NCO.IDE.A.135	A hajózó személyzet belső telefonrendszere	31
NCO.IDE.A.140	Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek	31
NCO.IDE.A.145	Elsősegélycsomag	31
NCO.IDE.A.150	Kiegészítő oxigén a túlnyomásos utasterű repülőgépeken	32
NCO.IDE.A.155	Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken	32
NCO.IDE.A.160	Kézi tűzoltó készülékek	33
NCO.IDE.A.165	Az áttörési pontok jelölése	33
NCO.IDE.A.170	Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)	33
NCO.IDE.A.175	Vízfelület feletti repülés	34
NCO.IDE.A.180	Életmentő felszerelés	35
NCO.IDE.A.190	Rádiókommunikációs berendezések	35
NCO.IDE.A.195	Navigációs berendezések	35
NCO.IDE.A.200	Válaszjeladó (transzponder)	36
2. szakasz: Helikopterek	37
NCO.IDE.H.100	A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások	37
NCO.IDE.H.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	37
NCO.IDE.H.115	Üzemi fények	38
NCO.IDE.H.120	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR szerinti repülésnél	38
NCO.IDE.H.125	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések — IFR szerinti repülésnél	39
NCO.IDE.H.126	Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések	40
NCO.IDE.H.135	A hajózó személyzet belső telefonrendszere	40
NCO.IDE.H.140	Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek	40
NCO.IDE.H.145	Elsősegélycsomag	40
NCO.IDE.H.155	Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű helikoptereken	41
NCO.IDE.H.160	Kézi tűzoltó készülékek	41
NCO.IDE.H.165	Az áttörési pontok jelölése	42
NCO.IDE.H.170	Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)	42

VII. melléklet: NCO rész

NCO.IDE.H.175	Vízfelület feletti repülés.....	42
NCO.IDE.H.180	Életmentő felszerelés	43
NCO.IDE.H.185	Kényszerleszállás vízre a vízfelület felett repülő összes helikopter esetében	43
NCO.IDE.H.190	Rádiókommunikációs berendezések.....	44
NCO.IDE.H.195	Navigációs berendezések	44
NCO.IDE.H.200	Válaszjeladó (transzponder)	45
3. szakasz: Vitorlázó repülőgépek		46
NCO.IDE.S.100	A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások	46
NCO.IDE.S.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	46
NCO.IDE.S.115	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek VFR repülések esetén	47
NCO.IDE.S.120	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek —felhőrepülés esetén.....	47
NCO.IDE.S.125	Ülések és hevederek	47
NCO.IDE.S.130	Kiegészítő oxigén	48
NCO.IDE.S.135	Vízfelület feletti repülés	48
NCO.IDE.S.140	Életmentő felszerelés	48
NCO.IDE.S.145	Rádiókommunikációs berendezések	48
NCO.IDE.S.150	Navigációs berendezések	49
NCO.IDE.S.155	Válaszjeladó (transzponder).....	49
4. szakasz: Ballonok		50
NCO.IDE.B.100	A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások	50
NCO.IDE.B.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	50
NCO.IDE.B.110	Üzemi fények	50
NCO.IDE.B.115	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések —VFR szerinti repülésnél	51
NCO.IDE.B.120	Elsősegélycsomag	51
NCO.IDE.B.121	Kiegészítő oxigén.....	51
NCO.IDE.B.125	Kézi tűzoltó készülékek	52
NCO.IDE.B.130	Vízfelület feletti repülés.....	52
NCO.IDE.B.135	Életmentő felszerelés	52
NCO.IDE.B.140	Egyéb eszközök.....	52
NCO.IDE.B.145	Rádiókommunikációs berendezések	53
NCO.IDE.B.150	Válaszjeladó (transzponder).....	53

Az NCO rész végrehajtási szabályai

A alrész: Általános előírások

NCO.GEN.100 Az illetékes hatóság

- (a) Az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amely tagállamban a légi jármű lajstromban van.
- (b) Ha a légi jármű harmadik országban van lajstromban, az illetékes hatóság az azon tagállam által kijelölt hatóság, amely tagállamban a légi jármű üzemeltetőjének székhelye vagy telephelye van.

NCO.GEN.101 Megfelelési módok

Az üzemeltetők használhatnak az Ügynökség által elfogadott megfelelési módokhoz képest alternatív megfelelési módokat is a 216/2008/EK rendelet¹ és végrehajtási szabályai által támasztott követelményeknek történő megfeleléshez.

NCO.GEN.102 Motoros túravitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek

- (a) A motoros túravitorlázó repülőgépeket az alábbi előírásoknak megfelelően kell repülni:
 - (1) a repülőgépekre vonatkozóak szerint, amikor motoros hajtással repülnek;
 - (2) a vitorlázó repülőgépekre vonatkozóak szerint, amikor beépített erőforrás használata nélkül repülnek.
- (b) A motoros túravitorlázó repülőgépeket a hajtóművel ellátott repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni, kivéve azokat az eseteket, amelyekről a D alrész másként rendelkezik.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 216/2008/EK rendelete (2008. február 20.) a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről. *HL L 79., 2008. 03. 19., 1. o.*, módosítva az Európai Parlament és Tanács 2009. október 21-ei 1108/2009/EK rendeletével, *HL L 309., 2009. 11. 24., 51. o.*

- (c) A motoros túravitorlázó repülőgépek nélkül értett segédmotoros vitorlázó repülőgépeket a vitorlázó repülőgépekre vonatkozó követelményeknek megfelelően kell felszerelni.

NCO.GEN.105: A légi jármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre

- (a) A légi jármű parancsnoka felelős az alábbiakért:
- (1) a légi jármű, valamint a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok, utasok és teheráru biztonsága a légi jármű repülése során a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1. c. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 - (2) a repülés megkezdése, folytatása, befejezése, valamint a biztonság érdekében kiterő repülőtérré repülés;
 - (3) minden repülési eljárás és ellenőrző lista végrehajtása a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 1. b. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 - (4) hogy csak akkor kezdje meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2. a. 3. alpontjában foglalt összes repülési korlátozás teljesül, tételesen:
 - (i) a légi jármű repülésre alkalmas;
 - (ii) a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;
 - (iii) a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképesek, hacsak a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy azzal egyenértékű dokumentum, ha van ilyen, meg nem engedi a repülést valamely berendezés üzemképtelen állapota mellett az NCO.IDE.A.105, az NCO.IDE.H.105, az NCO.IDE.S.105 vagy az NCO.IDE.B.105 bekezdésben foglaltaknak megfelelően, értelemszerűen;
 - (iv) a légi jármű tömege és – a ballonokat kivéve – súlyponthelyezete lehetővé teszi a repülés lefolytatását a légi alkalmassági dokumentumokban előírt határokon belül;
 - (v) az összes berendezés, poggyász és teheráru megfelelően van elhelyezve vagy berakodva, megfelelően rögzítve van, és lehetővé teszi a légi jármű elhagyását vészhelyzet esetén;
 - (vi) a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi üzemeltetési utasításában meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;
 - (5) nem kezdi meg a repülést, ha akadályoztatva van feladatainak ellátásában bármely okból, például sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt;

VII. melléklet: NCO rész

- (6) befejezi a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha jelentősen lecsökkent a képessége a feladatai ellátására bármely okból, például fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében;
 - (7) valamely berendezés működésképtelensége esetén a konfigurációeltérési lista (configuration deviation list, CDL) vagy a minimálisan szükséges berendezések listája (minimum equipment list, MEL) alapján (értelemszerűen) dönt a légi jármű átvételéről;
 - (8) a légi jármű repülési idejét, valamint bármilyen ismert vagy feltételezett hibát bejegyez a légi jármű hibanaplójába vagy repülési naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén.
- (b) A légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a repülés kritikus fázisaiban, valamint minden olyan esetben, amikor a biztonság érdekében szükségesnek tartja, a személyzet tagjai a számukra kijelölt helyen ülve tartózkodjanak, és semmilyen más tevékenységet ne folytassanak, mint ami a légi jármű biztonságos repüléséhez szükséges.
 - (c) A légi jármű parancsnokának joga van megtagadni a szállítást, illetve elrendelni a kiszállítást vagy kirakodását bármely olyan személynek, csomagnak és teherárúnak, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira.
 - (d) A légi jármű parancsnokának haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalom-irányító szolgálatnak, ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.
 - (e) A légi jármű parancsnokának azonnali döntést és cselekvést igénylő vészhelyzetekben meg kell tennie minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7. d. pontjával összefüggésben szükségesnek ítélt. Ilyen esetekben a légi jármű parancsnoka a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, repülési eljárásoktól és módszerektől.
 - (f) A repülés idején a légi jármű parancsnokának az alábbiak szerint kell eljárnia:
 - (1) a ballonrepülés esetének kivételével amikor a helyén tartózkodik, a biztonsági övét be kell csatolnia;
 - (2) a repülés teljes ideje alatt a kormányoknál kell tartózkodnia, kivéve, ha a kormányzást másik pilóta vette át.
 - (g) A légi jármű parancsnokának késlekedés nélkül jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.
 - (h) A légi jármű parancsnokának a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

NCO.GEN.106 A légi jármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre ballonrepülés esetén

A ballon parancsnoka az NCO.GEN.105 bekezdésben foglaltakon túl felelős az alábbiakért:

- (a) a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek repülés előtti eligazítása;
- (b) ügyel arra, hogy a ballon felfúvásánál és leeresztésénél közreműködő személyek a megfelelő védőruhát viseljék.

NCO.GEN.110: A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

- (a) A légi jármű parancsnokának be kell tartania azoknak az államoknak a jogszabályait, előírásait és eljárásait, amelyek területén vagy légterében a repülés folyik.
- (b) A légi jármű parancsnokának ismernie kell a feladatai ellátását érintő, az átrepülendő területekre, a használni kívánt repülőterekre vagy leszállóhelyekre és az ezekhez tartozó légi navigációs segédeszközökre vonatkozóan érvényes jogszabályokat, előírásokat és eljárásokat a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 1. a. alpontjában foglaltaknak megfelelően.

NCO.GEN.115 Gurulás a repülőgéppel

A repülőgép csak akkor kezdhet gurulásba a repülőtér mozgási területén, ha a kormányoknál elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

- (a) megfelelően képezett pilóta; vagy
- (b) az üzemeltető jelölte ki a feladatra, és megfelel az alábbi követelményeknek:
 - (1) ki van képezve a gurulás végrehajtására;
 - (2) ki van képezve a rádió használatára, ha a művelethez rádiókapcsolat fenntartása szükséges;
 - (3) eligazítást kapott a repülőtér elrendezésére, az útvonalakra, jelekre, jelzésekre, fényekre, légiforgalmi irányítói jelzésekre és utasításokra, az eljárásokra és a használt nyelvezetre vonatkozóan;
 - (4) képes betartani a repülőgépnek a repülőtéren történő biztonságos mozgathatásához szükséges üzemeltetési előírásokat.

NCO.GEN.120 A rotor bekapcsolása

A helikopter rotorját csak repülés céljából szabad bekapcsolni, és csak akkor, ha a kormányoknál megfelelően képezett pilóta tartózkodik.

NCO.GEN.125 Hordozható elektronikus eszközök

A légi jármű parancsnoka senki számára nem engedélyezheti olyan hordozható elektronikus eszköz használatát a fedélzeten, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű rendszereinek és berendezéseinek működését.

NCO.GEN.130 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Azoknak a légi járműveknek a kivételével, amelyek a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtják végre, az üzemeltetőnek mindenkor készen kell tartania a fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelések listáját, hogy azonnal meg tudja adni azt a mentést koordináló központnak.

NCO.GEN.136 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

- (a) Amennyiben nincs erre vonatkozóan más rendelkezés, az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során a légi jármű fedélzetén kell tartani eredeti formában vagy másolatként:
- (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasítása vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);
 - (2) a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;
 - (3) a légi alkalmassági bizonyítvány eredeti példánya;
 - (4) a zajbizonyítvány, ha van ilyen;
 - (5) a különleges jóváhagyások listája, ha van ilyen;
 - (6) a légi jármű eredeti rádióengedélye, ha van ilyen;
 - (7) a kötelező felelősségbiztosításról szóló igazolás (igazolások);
 - (8) a légi jármű repülési naplója vagy az azzal egyenértékű dokumentum;
 - (9) a légiforgalmi szolgáltatnak leadott repülési tervben (ha van ilyen) szereplő adatok;
 - (10) a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozó naprakész és megfelelő repülési térkép, ahova ésszerűen esetleges kitérés várható;
 - (11) az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárásokra és vizuális jelzésekre vonatkozó tájékoztató;
 - (12) a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL), ha van ilyen;

VII. melléklet: NCO rész

- (13) a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.
- (b) Az (a) pont rendelkezéseinek ellenére az alábbi esetekben:
- (1) a légi jármű a felszállást és a leszállást ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen hajtja végre;
 - (2) a repülés során az illetékes hatóság által meghatározott távolságon vagy területen belül marad,
- az (a) (2) alponttól az (a) (8) alpontig felsorolt dokumentumok a repülőtéren vagy leszállóhelyen hagyhatók.
- (c) Az (a) pont rendelkezéseinek ellenére a ballonnal és – a segédmotoros túravitorlázó repülőgépek kivételével – vitorlázó repülőgéppel végzett repülések esetén az (a) (2) alponttól (a) (8) alpontig, valamint az (a) (11) alponttól az (a) (13) alpontig felsorolt dokumentumok a légi jármű földi szállító járművében tarthatók.
- (d) A légi jármű parancsnokának az illetékes hatóság felszólítására ésszerű időn belül be kell mutatnia a fedélzeten szállítandó dokumentumokat.

NCO.GEN.140 Veszélyes áruk szállítása

- (a) A veszélyes anyagok szállítását légi úton a Chicagói Egyezmény a Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal és annak függelékeivel, valamint esetleges kiegészítéseivel és helyesbítéseivel módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végrehajtani.
- (b) Veszélyes árut csak az xxx/XXXX/EK rendelet V. mellékletének (SPA rész) G alrésze szerinti jóváhagyással rendelkező üzemeltető szállíthat az alábbi kivételekkel:
- (1) a veszélyes áru nem esik a Műszaki utasítás hatálya alá az annak 1. részében foglaltak alapján; vagy
 - (2) a Műszaki utasítás 8. része alapján azokat utasok vagy a légi jármű parancsnoka szállítják, vagy poggyászban vannak.
- (c) A légi jármű parancsnokának minden ésszerű intézkedést meg kell tennie annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áru kerüljön a fedélzetre.
- (d) Ha bármilyen veszélyes áruval kapcsolatos baleset vagy más esemény történik, a légi jármű parancsnokának a Műszaki utasítás alapján haladéktalanul jelentenie kell azt az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelynek területén az eset történt.
- (e) A légi jármű parancsnokának a Műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes árukról.

NCO.GEN.145 Haladéktalan reagálás a repülésbiztonsági problémákra

Az üzemeltetőnek végre kell hajtania az alábbiakat:

- (a) az illetékes hatóság által az ARO.GEN.135 bekezdés (c) pontjával összhangban előírt minden repülésbiztonsági intézkedés;
- (b) az Ügynökség által kiadott minden repülésbiztonsággal kapcsolatos vonatkozó rendelkező közlemény, beleértve a légialkalmassági követelményeket is.

NCO.GEN.150 Repülési napló

Az egyes repülések vagy repülések sorozata során a légijárműre, annak személyzetére és a repülésre vonatkozó adatokat fel kell jegyezni a repülési naplóban vagy azzal egyenértékű dokumentumban.

NCO.GEN.155 A minimálisan szükséges berendezések listája (MEL)

A 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 8. a. 3. alpontjában foglaltaknak megfelelően összeállítható a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL). Ilyen esetben a minimálisan szükséges berendezések listáját, illetve annak minden későbbi módosítását jóvá kell hagyatni az illetékes hatósággal.

B alrész: Repülési eljárások

NCO.OP.100 Repülőterek és leszállóhelyek igénybevétele

A légijármű parancsnoka csak olyan repülőtereket és leszállóhelyeket vehet igénybe, amelyek megfelelnek az érintett légijárműtípusnak és a repülés jellegének.

NCO.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása repülőgépek esetében

A kitérő repülőterek megválasztása és a tüzelőanyagra vonatkozó irányelvek szempontjából elszigetelt repülőtérnek minősül az a repülőtér, amelynél a legközelebbi megfelelő leszálló kitérő repülőtér eléréséhez szükséges idő meghaladja az alábbi értéket:

- (a) dugattyús motorral ellátott repülőgépek esetében 60 perc;
- (b) gázturbinás hajtóművel ellátott repülőgépek esetében 90 perc.

NCO.OP.110 Repülőtér-használati minimumok repülőgépek és helikopterek esetében

(a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülések esetén a légijármű parancsnokának meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat az igénybe venni szándékozott összes indulási repülőtérre, célrepülőtérre és kitérő repülőtérre. A repülőtér-használati minimumok:

- (1) nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, amelynek területén a repülőtér található, kivéve, ha azt az érintett állam kifejezetten jóváhagyta.
- (2) rossz látási viszonyok mellett végzett repülés esetén a minimumokat az illetékes hatósággal jóvá kell hagyatni az xxx/XXXX/EU rendelet V. melléklet (SPA rész) E alrészében foglaltaknak megfelelően.

(b) A repülőtér-használati minimumok megállapításakor a légijármű parancsnokának figyelembe kell vennie a következőket:

- (1) a légijármű típusa, valamint repülési és kormányozhatósági jellemzői;
- (2) a saját felkészültsége és gyakorlata;
- (3) a választható futópályák, illetve végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;
- (4) a rendelkezésre álló földi vizuális és nem vizuális segédeszközök megfelelősége és jellemzői;

VII. melléklet: NCO rész

- (5) a légi járművön a navigáláshoz, valamint a felszállás, a megközelítés, a leszállás előtti kilebegtetés, a leszállás, a leszállás utáni kigurulás és az átstartolás során a repülési pálya vezérléséhez rendelkezésre álló berendezések;
 - (6) a váratlan helyzetekre vonatkozó eljárások végrehajtásához szükséges megközelítési, átstartolási és felszállás utáni emelkedési területeken található akadályok;
 - (7) az akadálymentesség tengerszint feletti és felszín feletti magassága a műszeres megközelítési eljárásokhoz;
 - (8) az időjárási viszonyok meghatározásának és jelentésének módja;
 - (9) a végső megközelítés során alkalmazandó repülési technika.
- (c) Az egy adott megközelítési és leszállási eljáráshoz tartozó minimumokat csak az alábbi feltételek teljesülése esetén lehet alkalmazni:
- (1) a tervezett eljáráshoz szükséges földi berendezés működik;
 - (2) a légi járművön az adott megközelítési típushoz szükséges fedélzeti berendezések működőképeseek;
 - (3) teljesülnek a légi jármű szükséges repülési jellemzőivel szembeni követelmények;
 - (4) a pilóta rendelkezik a megfelelő képesítéssel.

NCO.OP.111 Repülőtér-használati minimumok NPA, APV, CAT I repülések esetén

- (a) A folyamatos süllyedéssel végzett megközelítési (continuous descent final approach, CDFA) technikával repült nem precíziós megközelítés (non-precision approach, NPA), a függőleges irányítással végzett megközelítési eljárás (approach procedure with vertical guidance, APV) és az I. kategóriás (CAT I) megközelítés során alkalmazott elhatározási magasság (DH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
- (1) a legkisebb magasság, amelynél a leszállítórendszer még használható az előírt minimálisan látható tereptárgyak nélkül;
 - (2) az adott légi jármű-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 - (3) a megközelítési eljáráshoz megadott elhatározási magasság (DH), ha van ilyen;
 - (4) az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 - (5) a légi jármű légi üzemeltetési utasításában vagy az azzal egyenértékű dokumentumban meghatározott elhatározási magasság (DH), ha meg van adva.

VII. melléklet: NCO rész

- (b) A nem folyamatos süllyedéssel végzett megközelítési technikával repült nem precíziós megközelítés során alkalmazott legkisebb felszín feletti süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
- (1) az adott légi jármű-kategóriához tartozó akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 - (2) az 1. táblázatban meghatározott rendszerminimum; vagy
 - (3) a légi jármű légi üzemeltetési utasításában meghatározott legkisebb felszín feletti süllyedési magasság (MDH), ha meg van adva.

1. táblázat: A rendszerminimumok

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
ILS műszeres bevezetőrendszer	200
Globális műholdas navigációs rendszer (GNSS), földfelszíni pontosító rendszerrel ellátott globális műholdas navigációs rendszer (SBAS) (oldalirányú precíziós megközelítés függőleges irányítással (LPV))	200
GNSS (Oldalirányú navigáció (LNAV))	250
GNSS és barometrikus alapú vertikális navigáció (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Íránysávadó (LOC) távolságmérő berendezéssel (DME) vagy anélkül	250
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (0,5 tengeri mérföld távolságig)	250
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (1 tengeri mérföld távolságig)	300
Légtérelenőrző lokátoros megközelítés (SRA) (2 tengeri mérföld távolságig vagy távolabb)	350
URH tartományú körsugárzó rádióirányadó (VOR)	300
VOR/DME	250
Közép-, ill. rövidhullámú körsugárzó irányadó (NDB)	350
NDB/DME	300
URH tartományú iránymérő berendezés (VDF)	350

NCO.OP.112 Repülőtér-használati minimumok repülőgéppel végzett körözés esetén

- (a) A repülőgéppel végzett körözés során alkalmazott legkisebb felszín feletti süllyedési magasság (MDH) nem lehet alacsonyabb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
- (1) az adott repülőgép-kategóriához megadott körözési akadálymentes felszín feletti magasság (OCH);
 - (2) a 2. táblázatban megadott megadott legkisebb körözési magasság; vagy

VII. melléklet: NCO rész

- (3) a körözés előtt végrehajtott műszeres megközelítési eljárás elhatározási magassága (DH) vagy legkisebb süllyedési magassága (MDH).
- (b) Repülőgéppel végzett körözés esetén a legkisebb látótávolság nem lehet kisebb az alábbiak közül a legmagasabb értéknél:
- (1) az adott repülőgép-kategóriához tartozó körözési látótávolság, ha meg van adva;
 - (2) a 2. táblázatban megadott legkisebb látótávolság; vagy
 - (3) a körözést megelőző műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó futópálya menti látótávolság (RVR) vagy átszámított meteorológiai látótávolság (CMV).

2. táblázat: A legkisebb süllyedési magasság (MDH) és a legkisebb látótávolság körözés esetén a különböző kategóriájú repülőgépeknél

	A repülőgép kategóriája			
	A	B	C	D
Legkisebb süllyedési magasság (MDH), láb	400	500	600	700
Legkisebb meteorológiai látótávolság, m	1500	1600	2400	3600

NCO.OP.113 Repülőtér-használati minimumok helikopterrel végzett körözés esetén

Helikopterrel szárazföld fölött végzett körözés esetén a legkisebb süllyedési magasság nem lehet kisebb 250 lábnál, a meteorológiai látótávolság pedig nem lehet kisebb 800 méternél.

NCO.OP.115 Indulási és érkezési eljárások repülőgépek és helikopterek esetében

- (a) A légi jármű parancsnokának az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, ha a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.
- (b) A légi jármű parancsnoka a megadott indulási, érkezési vagy megközelítési eljárástól az esetekben térhet el:
- (1) az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülnek, a repülési körülményeket teljes mértékben figyelembe veszi, és betartja a légiforgalmi irányítás által adott összes engedélyt;
 - (2) légiforgalmi irányító egységtől kapott rádiólokátoros irányítás során.

NCO.OP.120 Zajcsökkentő eljárások repülőgépek, helikopterek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek esetében

A légi jármű parancsnokának tekintetbe kell vennie a közzétett zajcsökkentő eljárásokat a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentése érdekében, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCO.OP.121 Zajcsökkentő eljárások ballonok esetében

A légi jármű parancsnokának tekintetbe kell vennie olyan eljárások használatát, amelyek a minimálisra csökkentik a melegítőrendszer által keltett zajt, de ennek során gondoskodnia kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCO.OP.125 Tüzelőanyag- és olajmennyiség repülőgépek esetében

(a) A repülőgép parancsnoka csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:

(1) látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülés esetén:

- (i) nappal: az ugyanazon a repülőtéren vagy leszállóhelyen végrehajtott felszállás és leszállás, a repülőtértől vagy leszállóhelytől végig látótávolságban maradva a tervezett útvonal lerepülése, majd ezután a rendes utazómagasságon még legalább 10 percnyi repülés;
- (ii) nappal: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 30 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
- (iii) éjjel: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;

(2) műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett repülés esetén:

- (i) ha nincs szükség leszálló kitérő repülőtérré: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azon túl legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
- (ii) ha szükség van leszálló kitérő repülőtérré: a tervezett leszálló repülőtérig, majd valamelyik kitérő repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon.

(b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag meghatározásánál – a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag figyelembevételével – tekintettel kell lenni az alábbiakra:

(1) előre jelzett meteorológiai viszonyok;

(2) a légi forgalomirányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;

- (3) a kihermetizálódás miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek;
 - (4) minden olyan körülmény, amely késleltetheti a repülőgép leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag- vagy olajfogyasztást.
- (c) Semmi sem zárhatja ki a repülési terv repülés közben történő módosítását annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCO.OP.126 Tüzelőanyag- és olajmennyiség helikopterek esetében

- (a) A légi jármű-parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a helikopteren elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:
- (1) látva repülési szabályok (VFR) szerint végzett repülés esetén: a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután legalább 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel;
 - (2) műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett repülés esetén:
 - (i) ha nincs szükség kitérő repülőtérre, vagy nem áll rendelkezésre alkalmas időjárású repülőtér, a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött normál hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás;
 - (ii) ha szükség van kitérő repülőtérre, az odarepülés, majd egy megközelítés és átstartolás végrehajtása a leszálló repülőtéren vagy leszállóhelynél, és ezt követően:
 - (A) a meghatározott kitérő repülőtérre repülés, majd
 - (B) ezután 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött normál hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás.
- (b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag meghatározásánál – a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag figyelembevételével – tekintettel kell lenni az alábbiakra:
- (1) előre jelzett meteorológiai viszonyok;
 - (2) a légi forgalomirányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 - (3) a kihermetizálódás miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek;
 - (4) minden olyan körülmény, amely késleltetheti a légi jármű leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag- vagy olajfogyasztást.

- (c) Semmi sem zárhatja ki a repülési terv repülés közben történő módosítását annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCO.OP.127 A tüzelőanyag és a ballaszt mennyisége és tervezése ballonok esetében

- (a) A légi jármű parancsnoka csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a tartalék tüzelőanyag, gáz vagy ballaszt mennyisége elegendő 30 percnyi repülésre.
- (b) A szükséges tüzelőanyag, gáz vagy ballaszt mennyiségét az alábbi repülési körülmények alapján kell meghatározni:
 - (1) a ballon gyártója által megadott adatok;
 - (2) a várt tömegek;
 - (3) a várt időjárási viszonyok;
 - (4) a légi navigációs szolgáltatók eljárásai és korlátozásai.

NCO.OP.130 Az utasok eligazítása

A légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a repülés előtt, vagy ha úgy szükséges, a repülés közben az utasok eligazítást kapjanak a vészhelyzeti eszközökről és eljárásokról.

NCO.OP.135 A repülés előkészítése

- (a) A légi jármű parancsnokának a repülés megkezdése előtt a rendelkezésére álló minden ésszerű eszközzel meg kell győződnie arról, hogy a rendelkezésre álló és a repülés lefolytatásához a repülés biztonsága érdekében közvetlenül szükséges földi, illetve vízi segédeszközök, beleértve a távközlési eszközöket és navigációs segédeszközöket, megfelelőek a tervezett repülés fajtájához.
- (b) A légi jármű parancsnokának a repülés megkezdése előtt meg kell ismerkednie a tervezett repüléssel kapcsolatosan rendelkezésre álló meteorológiai adatokkal. Az indulás helyének közelétől eltávolodó repülések esetében, valamint a műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett minden repülés esetében a repülés előkészítésébe beletartoznak az alábbiak:
 - (1) a rendelkezésre álló legfrissebb időjárás-jelentések és időjárás-előrejelzések tanulmányozása;
 - (2) alternatív cselekvéssorozat megtervezése arra az esetre, ha a repülést az időjárási viszonyok miatt nem lehet a terv szerint befejezni.

NCO.OP.140 Leszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a légi jármű parancsnokának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- (a) a rendelkezésre álló friss időjárás adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt egy órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt egy órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) a megközelítést és a leszállást végre lehet hajtani látva repülésre alkalmas időjárás viszonyok (VMC) között;
- (b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
 - (1) a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;
 - (2) a rendelkezésre álló friss időjárás adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárás viszonyok lesznek az uralkodók:
 - (i) a felhőalap legalább 300 m-rel (1000 lábbal) magasabban lesz a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - (ii) a látótávolság legalább 5,5 km lesz, vagy pedig 4 km-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot.

NCO.OP.141 Leszálló kitérő repülőterek helikopterek esetében

Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a légi jármű parancsnokának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású leszálló kitérő repülőteret az alábbi esetek kivételével:

- (a) a tervezett leszállási repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva, a rendelkezésre álló friss időjárás adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) az alábbi időjárás viszonyok lesznek az uralkodók:
 - (1) a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabban lesz a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - (2) a látótávolság legalább 1500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot; vagy
- (b) a tervezett leszállás helye elszigetelt, és fennállnak az alábbi feltételek:
 - (1) a tervezett leszálló repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva;

- (2) a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:
 - (i) a felhőalap legalább 120 m-rel (400 lábbal) magasabban lesz a műszeres megközelítési eljáráshoz tartozó minimumnál;
 - (ii) a látótávolság legalább 1500 m-rel meghaladja az eljáráshoz tartozó minimumot;
- (3) tengeri területen fekvő célrepülőtér esetén meg van határozva egy elhatározási pont (point of no return, PNR).

NCO.OP.145 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

- (a) A légijármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha utasok tartózkodnak a fedélzeten.
- (b) Minden egyéb tüzelőanyag esetében tilos tüzelőanyag-feltöltést végezni az utasok be- és kiszállítása közben, vagy ha utasok tartózkodnak a légijármű fedélzetén, kivéve, ha a műveletet a légijármű parancsnoka vagy a személyzet más megfelelően képesített tagja felügyeli, aki képes a légijármű vészkiürítését a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon megkezdeni és irányítani.

NCO.OP.150 Utasok szállítása

A ballonrepülés esetének kivételével a légijármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a gurulás, a felszállás és a leszállás előtt és ezek során, valamint minden olyan esetben, amikor a repülés biztonsága érdekében szükségesnek ítéli, a fedélzeten tartózkodó minden utasnak ülésben kell ülnie vagy fekhelyen kell fekélnie, és biztonsági övének vagy rögzítőhevederének megfelelően becsatolva kell lennie.

NCO.OP.155 Dohányzás a repülőgépek és helikopterek fedélzetén

A légijármű parancsnokának meg kell tiltania a dohányzást a fedélzeten az alábbi esetekben:

- (a) ha a repülés biztonsága érdekében úgy ítéli szükségesnek;
- (b) amikor a légijárművön tüzelőanyag-feltöltés folyik.

NCO.OP.156 Dohányzás a vitorlázó repülőgépek fedélzetén és a ballonokon

A vitorlázó repülőgépek fedélzetén és a ballonokon tilos a dohányzás.

NCO.OP.160 Időjárási viszonyok

- (a) A légi jármű parancsnoka csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülést, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok az útvonalon és a tervezett leszállás helyén a repülés, illetve a leszállás becsült idején elérik vagy meghaladják a vonatkozó VFR-használati minimumokat.
- (b) A légi jármű parancsnoka csak akkor kezdheti meg, illetve csak akkor folytathatja a műszerrepülési szabályok (IFR) szerinti repülést a tervezett célrepülőtér felé, ha a rendelkezésre álló legfrissebb meteorológiai adatok azt mutatják, hogy az időjárási viszonyok a célrepülőtéren vagy legalább egy leszálló kitérő repülőtéren a becsült érkezési időben elérik vagy meghaladják a vonatkozó repülőtér-használati minimumokat.
- (c) Ha a repülés egyaránt tartalmaz VFR és IFR szakaszokat, az (a) és a (b) pontban meghatározott időjárási adatokat értelemszerűen kell alkalmazni.

NCO.OP.165 Földi eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén

A légi jármű parancsnoka csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légi jármű mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légi jármű repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát, kivéve a légi jármű légi üzemeltetési utasításában megengedett eseteket.

NCO.OP.170 Repülési eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén

- (a) A légi jármű parancsnoka csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, illetve csak abban az esetben repülhet be szándékosan a várható vagy tényleges jegesedési zónába, ha a légi jármű a bizonyítványa szerint alkalmas az ilyen körülmények közti repülésre, és el van látva ehhez szükséges felszereléssel a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2. a. 5. pontjában foglaltak szerint.
- (b) Amennyiben a jegesedés meghaladja a légi jármű bizonyítványában feltüntetett mértéket, vagy ha ismert jegesedési körülmények közötti repülést engedélyező bizonyítvánnyal nem rendelkező légi jármű jegesedésbe kerül, a légi jármű parancsnokának a repülési szint vagy az útvonal megváltoztatásával haladéktalanul el kell hagynia a jegesedési zónát, szükség esetén vészhelyzetet jelentve a légiforgalmi irányításnak.

NCO.OP.175 A felszállás feltételei repülőgépek és helikopterek esetében

A felszállás megkezdése előtt a légi jármű parancsnokának meg kell bizonyosodnia az alábbiakról:

- (a) a rendelkezésére álló adatok szerint sem a repülőtéren vagy leszállóhelyen uralkodó időjárás, sem a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos felszállást és elindulást;

- (b) teljesülnek a vonatkozó repülőtér-használati minimumok.

NCO.OP.176 A felszállás feltételei ballonok esetében

A felszállás megkezdése előtt a ballon parancsnokának meg kell győződnie arról, hogy a rendelkezésére álló adatok alapján a repülőtéren vagy felszállóhelyen uralkodó időjárás lehetővé teszi a biztonságos felszállást és elindulást.

NCO.OP.180 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben

- (a) Utasok vagy teheráru szállítása esetén a légi jármű parancsnoka nem szimulálhat olyan rendellenes helyzetet vagy vészhelyzetet, amely rendellenes vagy vészhelyzeti eljárás igénybevételét tenné szükségessé, és nem szimulálhat műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok közötti (IMC) repülést mesterséges eszközökkel.
- (b) Az (a) pont rendelkezéseinek ellenére a jóváhagyott oktató szervezet által végzett gyakorlórepülés során ilyen helyzetek szimulálása megengedhető, ha a fedélzeten pilótanövendékek tartózkodnak.

NCO.OP.185 Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben

A légi jármű parancsnokának rendszeres időközönként ellenőriznie kell, hogy a megmaradt kifogyasztható tüzelőanyag vagy ballaszt mennyisége nem kevesebb, mint ami egy alkalmas időjárású repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges a tervezett tartalék tüzelőanyag megtartásával az NCO.OP.125 és az NCO.OP.126 bekezdés rendelkezéseinek megfelelően.

NCO.OP.190 Kiegészítő oxigén használata

A légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzetnek a repülés közben a légi jármű biztonságos üzemeltetéséhez szükséges feladatokat ellátó tagjai folyamatosan kiegészítő oxigént használjanak, ha a pilótafülke barometrikus magassága 30 percnél hosszabb ideig meghaladja a 10 000 láb értéket, illetve minden esetben, amikor meghaladja a 13 000 láb értéket.

NCO.OP.195 A földközelség észlelése

Amennyiben a légi jármű parancsnoka túlzott földközelséget észlel vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a légi jármű parancsnokának azonnal be kell avatkoznia a biztonságos repülési körülmények helyreállítása céljából.

NCO.OP.200 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)

Ha a légi jármű el van látva fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszerrel (ACAS), és az üzemképes, a berendezést az 1332/2011/EU² rendeletben foglaltaknak megfelelően kell használni.

NCO.OP.205 A megközelítés és a leszállás feltételei repülőgépek és helikopterek esetében

A leszállás előtti megközelítés megkezdése előtt a légi jármű parancsnokának meg kell bizonyosodnia arról, hogy a rendelkezésére álló adatok alapján a repülőtéren vagy leszállóhelyen uralkodó időjárás, illetve a használni kívánt futópálya vagy végső megközelítési és felszállási terület (FATO) állapota nem teszi lehetetlenné a biztonságos megközelítés, leszállás vagy átstartolás végrehajtását.

NCO.OP.210 A megközelítés megkezdése és folytatása repülőgépek és helikopterek esetében

- (a) A légi jármű parancsnoka a műszeres megközelítést a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) közölt értékétől függetlenül megkezdheti.
- (b) Amennyiben a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) jelentett értéke kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:
 - (1) a repülőtér szintjétől mért 1000 láb magasság alatt; vagy
 - (2) a megközelítés végső szakaszával, amennyiben a (tengerszint feletti vagy felszín feletti) elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy legkisebb (tengerszint feletti vagy felszín feletti) süllyedési magasság (MDA vagy MDH) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1000 láb.
- (c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, kiszámolható a látótávolság jelentett értékének átszámításával.
- (d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1000 láb magasság elhagyása után a futópálya menti látótávolság vagy a látótávolság jelentett értéke a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasságig (DA vagy DH) vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasságig (MDA vagy MDH) folytatható.
- (e) Az elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasság (MDA vagy MDH) alatt a megközelítés akkor folytatható, és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon

² 1332/2011/EU rendelet a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról, HL L 336, 2011. 12. 20., 20. o.

VII. melléklet: NCO rész

vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.

- (f) Mindig a földetérési zónában fennálló futópálya menti látótávolság (RVR) az irányadó.

NCO.OP.215 Repülési korlátozások hőlégballonok esetében

A hőlégballon éjszaka is felszállhat abban az esetben, ha elegendő tüzelőanyagot visz magával ahhoz, hogy a leszállást nappal tudja végrehajtani.

C alrész: Repülési jellemzők és repülési korlátozások

NCO.POL.100 Repülési korlátozások

- (a) A légi jármű terhelésének, tömegének és – a ballonok kivételével – súlypont helyzetének a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű légi üzemeltetési utasításában vagy azzal egyenértékű más dokumentumban meghatározott korlátozásoknak.
- (b) A légi járműben el kell helyezni az ilyen repülési korlátozásokat tartalmazó minden olyan feliratot, listát, műszerjelölést, illetve ezek kombinációit, amelyek látható módon történő elhelyezését a légi üzemeltetési utasítás előírja.

NCO.POL.105 Súlymérés repülőgépek és helikopterek esetében

- (a) Az üzemeltetőnek a légi jármű első szolgálatba állítását megelőzően ténylegesen elvégzett méréssel kell meghatározni a légi jármű tömegét, valamint – repülőgépek és helikopterek esetében – súlypont helyzetét. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások halmozott hatását a tömegre és súlypont helyzetre. Az ilyen módon megszerzett adatokat a légi jármű parancsnokának rendelkezésére kell bocsátani. Amennyiben nem ismert a módosítások pontos hatása a tömegre és súlypont helyzetre, a légi járművet újra le kell mérni.
- (b) A mérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.

NCO.POL.110 Repülési jellemzők: általános rész

- (a) A légi jármű parancsnoka csak abban az esetben repülhet a légi járművel, ha annak repülési jellemzői megfelelnek a vonatkozó repülési szabályoknak, valamint a repülésre, a használt légtérre, a repülőterekre és a leszállóhelyekre vonatkozó minden egyéb korlátozásnak, figyelembe véve a felhasznált térképek ábrázolási pontosságát is.
- (b) A légi jármű parancsnoka nem repülhet a légi járművel városok és egyéb települések sűrűn beépített részei fölött, sem pedig szabad téren tartózkodó tömeg fölött, ha egy esetleges hajtómű-meghibásodás esetén a leszállást nem lehet végrehajtani anélkül, hogy az túlságosan nagy kockázatot ne jelentene a földön lévő személyekre vagy vagyontárgyakra.

D alrész: Műszerek, adatok és berendezések

1. szakasz: Repülőgépek

NCO.IDE.A.100 A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
 - (1) azokat a hajózó személyzet a repülési pálya szabályozására használja az NCO.IDE.A.190 és az NCO.IDE.A.195 bekezdés rendelkezéseinek értelmében; vagy
 - (2) be vannak építve a repülőgépbe.
- (b) A jelen alrész által nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint minden más olyan berendezésnek, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
 - (1) az ilyen műszerek és berendezések által megjelenített adatokat a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében, illetve az NCO.IDE.A.190 és az NCO.IDE.A.195 bekezdésben foglalt előírásoknak történő megfelelésre;
 - (2) ezek a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- (c) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve könnyen elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- (d) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- (a) a repülőgépet a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- (b) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.A.110 Tartalék olvadóbiztosítékok

A repülőgépeket el kell látni a teljes áramkörvédelemre megfelelő áramerősségre méretezett tartalék olvadóbiztosítékokkal a repülés közben cserélhető biztosítékok cseréjéhez.

NCO.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel használt repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- (a) összeütközés-elhárító fényrendszer;
- (b) navigációs, illetve helyzetjelző fények;
- (c) leszálló fényszóró;
- (d) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- (e) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- (f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy autonóm hordozható fényforrás;
- (g) amennyiben a repülőgép hidroplánként repül, a Nemzetközi Tengeri Hajózási Szabályzatban (Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs) előírt fények.

NCO.IDE.A.120 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR szerinti repülésnél

- (a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal használt repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
 - (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) Mach-szám, ha a sebességkorlátok Mach-számmal vannak megadva.
- (b) A látva repülésre alkalmas időjárás viszonyok mellett éjszaka használt repülőgépeket, valamint az olyan körülmények között használt repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) alpontban felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel:
 - (1) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

- (i) elfordulás és csúszás,
 - (ii) térbeli helyzet (orientáció),
 - (iii) függőleges sebesség (varió),
 - (iv) stabilizált irányszög,
- és
- (2) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő.
- (c) Az olyan körülmények között használt repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) és a (b) pontban felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az (a) (4) alpontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

NCO.IDE.A.125 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések IFR szerinti repülésnél

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint használt repülőgépeket fel kell szerelni az alábbiakkal:

- (a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) függőleges sebesség (varió),
 - (6) elfordulás és csúszás,
 - (7) térbeli helyzet (orientáció),
 - (8) stabilizált irányszög,
 - (9) külső hőmérséklet,
 - (10) Mach-szám, ha a sebességkorlátok Mach-számmal vannak megadva.
- (b) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő;
- (c) alkalmas eszköz, amely megakadályozza az (a) (4) alpontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

NCO.IDE.A.130 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

A 9-et meghaladó legnagyobb engedélyezett utasülésszámú gázturbinás repülőgépeket el kell látni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelségjelző rendszerrel:

- (a) a vonatkozó szabvány szerinti A osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jét követően adták ki;
- (b) a vonatkozó szabvány szerinti B osztályú berendezés azon repülőgépek esetében, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát első alkalommal 2011. január 1-jén vagy azt megelőzően adták ki.

NCO.IDE.A.135 A hajózó személyzet belső telefonrendszere

A több főből álló hajózó személyzettel repült repülőgépeket el kell látni a hajózó személyzet tagjai közötti kapcsolat fenntartására szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózó személyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCO.IDE.A.140 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

- (a) A repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:
 - (1) ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 - (2) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
 - (3) gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
 - (4) egyponos kioldóval rendelkező, a felsőtestet rögzítő rendszerrel kombinált biztonsági öv a hajózó személyzet minden tagjának ülésénél.

NCO.IDE.A.145 Elsősegélycsomag

- (a) A repülőgépeket el kell látni elsősegélycsomaggal.
- (b) Az elsősegélycsomaggal szembeni elvárások:
 - (1) legyen könnyen hozzáférhető;
 - (2) legyen hiánytalanul és naprakészen tartva.

NCO.IDE.A.150 Kiegészítő oxigén a túlnyomásos utasterű repülőgépeken

- (a) A túlnyomásos utasterű repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a (b) alpont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- (b) A túlnyomásos utasterű repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
- (1) a személyzet összes tagja számára, valamint
- (i) az összes utas számára annyi időre, amíg az utastér barometrikus magassága meghaladja a 15 000 láb értéket, de legalább 10 percre elegendő mennyiséget.
- (ii) legalább az utasok 30 %-a számára annyi időre, amíg egy esetleges kihermetizálódás esetén – figyelembe véve a repülés körülményeit – az utastér barometrikus magassága 14 000 láb és 15 000 láb között van;
- (iii) legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladóan 10 000 láb és 14 000 láb között van;
- és
- (2) az utastérben helyet foglaló minden személy számára legalább 10 percen keresztül, amennyiben a repülőgépet 25 000 lábat meghaladó barometrikus magasságon használják, vagy ennél kisebb magasságon, de olyan körülmények között, amelyek nem teszik lehetővé a repülőgép biztonságos lesüllyedését 13 000 láb barometrikus magasságra 4 percen belül.
- (c) A 25 000 láb barometrikus magasság felett használt túlnyomásos utasterű repülőgépeket mindezekén felül fel kell szerelni olyan eszközzel, amely figyelmezteti a hajózó személyzetet az esetleges kihermetizálódásra.

NCO.IDE.A.155 Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken

- (a) A nem túlnyomásos utasterű repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a (b) alpont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- (b) A nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:

VII. melléklet: NCO rész

- (1) a hajózó személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladón 10 000 láb és 13 000 láb között van;
- (2) a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

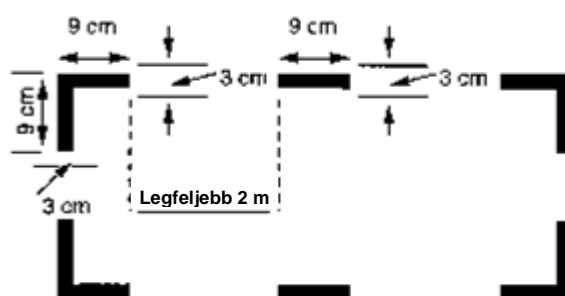
NCO.IDE.A.160 Kézi tűzoltó készülékek

- (a) A repülőgépeket – a motoros túravitorlázó repülőgépek kivételével – el kell látni legalább egy-egy tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:
 - (1) a pilótafülkében;
 - (2) minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.
- (b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCO.IDE.A.165 Az áttörési pontok jelölése

Amennyiben a repülőgép törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető részeket, az 1. ábra szerinti jelölést kell alkalmazni.

1. ábra: Az áttörési pontok jelölése



NCO.IDE.A.170 Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)

- (a) A repülőgépet fel kell szerelni a következőkkel:
 - (1) tetszőleges rendszerű vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően kapta meg egyedi légi alkalmassági bizonyítványát;

VII. melléklet: NCO rész

- (2) automatikus vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT), ha a repülőgép első alkalommal 2008. július 1-je után kapta meg egyedi légialkalmassági bizonyítványát; vagy
 - (3) a hat vagy annál kevesebb legnagyobb engedélyezett utasülésszámú repülőgépek esetében túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT(S)) vagy a légijármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helymeghatározó jeladó (PLB).
- (b) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helymeghatározó jeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCO.IDE.A.175 Vízfelület feletti repülés

- (a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, a vízfelszínen tartó eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve:
- (1) egy hajtóműves szárazföldi repülőgépek az alábbi esetekben:
 - (i) ha a repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől;
 - (ii) a repülőgép a fel- vagy a leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzi, ahol a légijármű parancsnokának véleménye szerint a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy fennáll a kényszer-vízreszállás esélye;
 - (2) vízfelület felett használt hidroplánok;
 - (3) ha a repülőgép a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülés távolságát vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell tekintetbe venni).
- (b) A vízfelület felett üzemeltetett hidroplánokat el kell látni a következőkkel:
- (1) egy horgony;
 - (2) egy úszóhorgony, ha ez szükséges a manőverezéshez;
 - (3) vonatkozó esetben a Nemzetközi Tengeri Hajózási Szabályzatban (Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs) előírt, hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.
- (c) Ha a repülőgépet a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban használják (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légijármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó

személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:

- (1) vészjelek adására alkalmas berendezés;
- (2) a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok;
- (3) a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

NCO.IDE.A.180 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett használt repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, beleértve az átrepült területnek megfelelő létfenntartó eszközöket is.

NCO.IDE.A.190 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- (b) Ha az (a) pont szerint a használata kötelező, a rádiókommunikációs berendezésnek alkalmasnak kell lennie a kapcsolat tartására a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián.
- (c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy bármelyik készülék meghibásodása ne vezessen a többi készülék meghibásodásához.

NCO.IDE.A.195 Navigációs berendezések

- (a) Az olyan útvonalon végzett repülésnél, amelyen a navigáció nem valósítható meg a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással, a repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
 - (1) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen;
 - (2) vonatkozó légtérelőírások.
- (b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az (a) pontban foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

- (c) Azokat a repülőgépeket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a repülőgép irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtéren, amelyen a repülőgép a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtéren.

NCO.IDE.A.200 Válaszjeladó (transzponder)

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a repülőgépeket el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelőző radaros (SSR) válaszjeladóval.

2. szakasz: Helikopterek

NCO.IDE.H.100 A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
- (1) azokat a hajózószemélyzet a repülési pálya szabályozására használja az NCO.IDE.H.190 és az NCO.IDE.H.195 bekezdés rendelkezéseinek értelmében; vagy
 - (2) be vannak építve a helikopterbe.
- (b) A jelen alrész által nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint minden más olyan berendezésnek, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
- (1) az ilyen műszerek és berendezések által megjelenített adatokat a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében, illetve az NCO.IDE.H.190 és az NCO.IDE.H.195 bekezdésben foglalt előírásoknak történő megfelelésre;
 - (2) ezek a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- (c) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve könnyen elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- (d) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.H.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, amennyiben a helikopternek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- (a) a helikoptert a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- (b) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel használt helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- (a) összeütközés-elhárító fényrendszer;
- (b) navigációs, illetve helyzetjelző fények;
- (c) leszálló fényszóró;
- (d) a helikopter villamos rendszeréről működő, a helikopter biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- (e) a helikopter villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- (f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy autonóm hordozható fényforrás;
- (g) kétéltű helikopter esetében a Nemzetközi Tengeri Hajózási Szabályzatban (Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs) előírt fények.

NCO.IDE.H.120 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR szerinti repülésnél

- (a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal használt helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
 - (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) csúszás.
- (b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka vagy 1500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között használt helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) alpontban felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:
 - (1) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - (i) térbeli helyzet (orientáció),
 - (ii) függőleges sebesség (varió),
 - (iii) stabilizált irányszög,

és

- (2) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő.
- (c) Az 1500 m-nél kisebb látótávolság mellett vagy olyan körülmények között használt helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) és a (b) pontban felsoroltakon túl fel kell szerelni olyan alkalmas eszközzel, amely megakadályozza az (a) (4) alpontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

NCO.IDE.H.125 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések — IFR szerinti repülésnél

A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint használt helikoptereket fel kell szerelni az alábbiakkal:

- (a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) függőleges sebesség (varió),
 - (6) csúszás,
 - (7) térbeli helyzet (orientáció),
 - (8) stabilizált irányszög,
 - (9) külső hőmérséklet;
- (b) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő;
- (c) alkalmas eszköz, amely megakadályozza az (a) (4) alpontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét;
- (d) a térbeli helyzet (orientáció) mérésére és megjelenítésére alkalmas, tartalék műszerként használt további eszköz.

NCO.IDE.H.126 Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

Az egy pilótával, műszerrepülési szabályok (IFR) szerint repült helikoptereket fel kell szerelni legalább a tengerszint feletti magasság és a géptengelyirány tartására képes robotpilótával.

NCO.IDE.H.135 A hajózó személyzet belső telefonrendszere

A többfős hajózó személyzettel üzemeltetett helikoptereket el kell látni a hajózó személyzet kommunikációjára szolgáló belső telefonrendszerrel, beleértve a hajózó személyzet minden tagja számára biztosított fejhallgatót és mikrofont.

NCO.IDE.H.140 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

(a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

- (1) ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
- (2) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
- (3) azokon a helikoptereken, amelyek első ízben 1999. július 31-ét követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas esetében;
- (4) gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
- (5) a hajózó személyzet minden tagjának ülésén a felsőtestet rögzítő, hirtelen lassulás esetén az ülésben helyet foglaló személy felsőtestét automatikusan visszatartani képes szerkezettel kiegészített rendszert tartalmazó biztonsági öv.

(b) A felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági övnek egyponos kioldóval kell rendelkeznie.

NCO.IDE.H.145 Elsősegélycsomag

(a) A helikoptereket el kell látni elsősegélycsomaggal.

(b) Az elsősegélycsomaggal szembeni elvárások:

- (1) legyen könnyen hozzáférhető;
- (2) legyen hiánytalanul és naprakészen tartva.

NCO.IDE.H.155 Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű helikoptereken

- (a) A nem túlnyomásos utasterű helikoptereket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a (b) alpont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.
- (b) A nem túlnyomásos utasterű helikoptereken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utastérben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
 - (1) a hajózó személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 30 percet meghaladón 10 000 láb és 13 000 láb között van;
 - (2) a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utastér barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

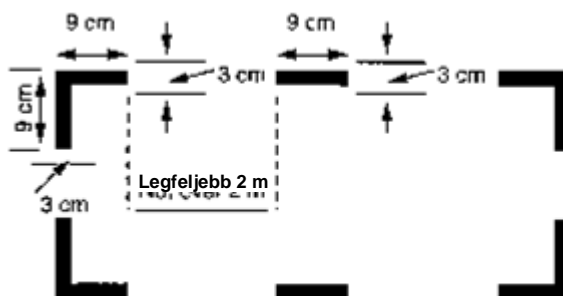
NCO.IDE.H.160 Kézi tűzoltó készülékek

- (a) A helikoptereket el kell látni legalább egy-egy kézi tűzoltó készülékkel az alábbi helyeken:
 - (1) a pilótafülkében;
 - (2) minden olyan utastérben, amely el van különítve a pilótafülkétől, kivéve, ha az adott utastér könnyen elérhető a hajózó személyzet tagjai számára.
- (b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie az abban az utas- vagy csomagtérben legvalószínűbben előforduló tűz jellegének, ahol a tűzoltó készülék használatát tervezik, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét azokban az utas- és csomagterekben, ahol személyek tartózkodnak.

NCO.IDE.H.165 Az áttörési pontok jelölése

Amennyiben a helikopter törzsén jelzik a vészhelyzet esetén a mentőegységek által áttörhető részeket, az 1. ábra szerinti jelölést kell alkalmazni.

1. ábra: Az áttörési pontok jelölése



NCO.IDE.H.170 Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)

- (a) A hatot meghaladó legnagyobb engedélyezett utasülésszámú helikoptereket el kell látni az alábbi eszközökkel:
- (1) automatikus vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT);
 - (2) túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT(S)) a mentőtutajon vagy mentőmellényen elhelyezve, ha a helikopter a rendes utazósebességgel végzett 3 percnyi repülésnél nagyobb távolságra eltávolodik a szárazföldtől.
- (b) A hat vagy annál kevesebb legnagyobb engedélyezett utasülésszámú helikoptereket el kell látni túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladóval (ELT(S)) vagy a légijármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helymeghatározó jeladóval (PLB).
- (c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti és személyes helymeghatározó jeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCO.IDE.H.175 Vízfelület feletti repülés

- (a) A helikoptereket el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, a vízfelszínen tartó eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve az alábbi esetekben:
- (1) ha a helikopter az autorotációs távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől;

- (2) vagy amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtérre vagy leszállóhelyre végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal vízfelület felett vezet.
- (b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, felszínen tartó eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.
- (c) Ha a helikopter vízfelület felett, a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldtől a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban repül (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légijármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a helikoptert az alábbiakkal:
 - (1) vészjelek adására alkalmas berendezés;
 - (2) a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok;
 - (3) a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.
- (d) A helikopter parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit egy esetleges kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy az (a) pontban előírt mentőmellényt a fedélzeten tartózkodó személyeknek viselniük kell-e a repülés során.

NCO.IDE.H.180 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett használt helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és életmentő felszereléssel, beleértve az átrepült területnek megfelelő létfenntartó eszközöket is.

NCO.IDE.H.185 Kényszerleszállás vízre a vízfelület felett repülő összes helikopter esetében

A vízfelület felett, barátságtalan környezetben repülő, a szárazföldtől 50 tengeri mérföldnél messzebb eltávolodó helikoptereknek meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

- (a) a vízre végzett rendes leszállásra alkalmas kivitelűeknek kell lenniük a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően;
- (b) jóváhagyással kell rendelkezniük a vízre végzett kényszerleszállásra a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően;
- (c) el kell látni őket a vészhelyzetben a vízfelszínen maradásukat garantáló felszereléssel.

NCO.IDE.H.190 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- (b) Ha az (a) pont szerint a használata kötelező, a rádiókommunikációs berendezésnek alkalmasnak kell lennie a kapcsolat tartására a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián.
- (c) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy bármelyik készülék meghibásodása ne vezessen a többi készülék meghibásodásához.
- (d) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer van előírva, a helikoptert az NCO.IDE.H.135 bekezdésben a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt munkahelyén a kormányszerven elhelyezett rádióadó gombbal.

NCO.IDE.H.195 Navigációs berendezések

- (a) Olyan útvonalon végzett repülésnél, amelyen a navigáció nem valósítható meg a látható tereptárgyak alapján történő tájékozódással, a helikoptert fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:
 - (1) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen;
 - (2) vonatkozó légtérelőírások.
- (b) A helikoptert olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben szereplő repülésnek az (a) pontban foglaltak szerinti végrehajtását, vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.
- (c) Azokat a helikoptereket, amelyek műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással befejeződő útvonalon repülnek, fel kell szerelni olyan berendezéssel, amely alkalmas a helikopter irányítására egy olyan pontig, amelytől a látás szerint leszállás végrehajtható. A berendezésnek alkalmasnak kell lennie az irányításra minden olyan repülőtéren, amelyen a helikopter a terv szerint műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között végrehajtott leszállással száll le, és minden megnevezett kitérő repülőtéren.

NCO.IDE.H.200 Válaszjeladó (transzponder)

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a helikoptert el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelőző radaros (SSR) válaszjeladóval.

3. szakasz: Vitorlázó repülőgépek

NCO.IDE.S.100 A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
- (1) azokat a hajózó személyzet a repülési pálya szabályozására használja az NCO.IDE.S.145 és az NCO.IDE.S.150 bekezdés rendelkezéseinek értelmében; vagy
 - (2) be vannak építve a vitorlázó repülőgépbe.
- (b) A jelen alrész által nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint minden más olyan berendezésnek, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
- (1) az ilyen műszerek és berendezések által megjelenített adatokat a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében foglalt előírásoknak történő megfelelésre;
 - (2) ezek a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a vitorlázó repülőgép légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- (c) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve könnyen elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- (d) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.S.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a vitorlázó repülőgépnek a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- (a) a vitorlázó repülőgépet a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- (b) a vitorlázó repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.S.115 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek VFR repülések esetén

- (a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal használt vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
- (1) segédmotoros vitorlázó repülőgép esetén: mágneses irányszög;
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség.
- (b) Az olyan körülmények között repülő vitorlázó repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) pontban felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
- (1) függőleges sebesség (varió),
 - (2) térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás;
 - (3) mágneses irányszög.

NCO.IDE.S.120 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek —felhőrepülés esetén

A felhőrepülésre használt vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:

- (a) mágneses irányszög,
- (b) idő (órában, percben és másodpercben),
- (c) barometrikus magasság,
- (d) műszer szerinti sebesség,
- (e) függőleges sebesség (varió),
- (f) térbeli helyzet (orientáció) vagy elfordulás és csúszás.

NCO.IDE.S.125 Ülések és hevederek

- (a) A vitorlázó repülőgépeket fel kell szerelni a következőkkel:
- (1) ülés a fedélzeten tartózkodó minden személy számára;
 - (2) minden ülésnél a felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági öv a vitorlázó repülőgép légiüzemeltetési utasításának megfelelően.

- (b) A felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági övnek egyponthoz kell rendelkeznie.

NCO.IDE.S.130 Kiegészítő oxigén

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő vitorlázó repülőgépeket el kell látni légzési célú oxigén tárolására és adagolására alkalmas, az alábbiak követelményeknek megfelelő mennyiségű oxigént tároló berendezéssel:

- (a) a személyzet tagjai számára annyi ideig, ameddig a barometrikus nyomás 30 percet meghaladón 10 000 láb és 13 000 láb között van;
- (b) a személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi ideig, amíg a barometrikus nyomás 13 000 láb fölött van.

NCO.IDE.S.135 Vízfelület feletti repülés

A vízfelület felett repülő vitorlázó repülőgép parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellátja-e a vitorlázó repülőgépet az alábbiakkal:

- (a) mentőmellény, illetve azzal egyenértékű, a vízfelszínen tartó eszköz a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve;
- (b) vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT) vagy a légijármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helymeghatározó jeladó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián;
- (c) repülés közben használva vészjelek adására alkalmas berendezés az alábbi esetekben:
- (1) ha a vitorlázó repülőgép a siklási távolságnál messzebbre eltávolodik a szárazföldtől;
 - (2) ha a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy a körülmények összejátszása esetén fennáll a kényszer-vízreszállás veszélye.

NCO.IDE.S.140 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett használt vitorlázó repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és az átrepült területnek megfelelő életmentő felszereléssel.

NCO.IDE.S.145 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi

VII. melléklet: NCO rész

navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.

- (b) Ha az (a) pont szerint a használata kötelező, a rádiókommunikációs berendezésnek alkalmasnak kell lennie a kapcsolat tartására a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián.

NCO.IDE.S.150 Navigációs berendezések

A vitorlázó repülőgépet fel kell szerelni azokkal a navigációs berendezésekkel, amelyek segítségével a repülés lefolytatható az alábbiakkal összhangban:

- (a) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen;
- (b) vonatkozó légtérelőírások.

NCO.IDE.S.155 Válaszjeladó (transzponder)

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a vitorlázó repülőgépet el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelőző radaros (SSR) válaszjeladóval.

4. szakasz: Ballonok

NCO.IDE.B.100 A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
- (1) azokat a hajózó személyzet a repülési pálya szabályozására használja az NCO.IDE.B.145 bekezdés rendelkezéseinek értelmében;
 - (2) be vannak építve a ballonba.
- (b) A jelen alrész által nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint minden más olyan berendezésnek, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
- (1) az ilyen műszerek és berendezések által megjelenített adatokat a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében foglalt előírásoknak történő megfelelésre;
 - (2) ezek a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a ballon légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- (c) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve könnyen elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó tartózkodik.
- (d) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

NCO.IDE.B.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések

A repülés nem kezdhető meg, ha a ballonnak a tervezett repüléshez szükséges műszerei, berendezései vagy funkciói közül bármelyik üzemképtelen vagy hiányzik, kivéve, ha:

- (a) a ballont a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint üzemeltetik, ha van ilyen; vagy
- (b) a ballon rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCO.IDE.B.110 Üzemi fények

Az éjjel használt ballonokat fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- (a) helyzetjelző fények;
- (b) a ballon biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;
- (c) autonóm hordozható fényforrás;
- (d) a hőlégballonokat ezenfelül az alábbiakkal:
 - (1) leszállófényszóró;
 - (2) összeütközés-elhárító fény.

NCO.IDE.B.115 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések —VFR szerinti repülésnél

A nappal, látva repülési szabályok (VFR) szerint repülő léggömböket fel kell szerelni a következőkkel:

- (a) a sodródás irányát megjelenítő eszköz,
- (b) az alábbiak mérésére és kijelzésére szolgáló eszközök:
 - (1) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (2) függőleges sebesség (varió), ha a ballon légiüzemeltetési utasítása előírja,
 - (3) barometrikus magasság, ha a ballon légiüzemeltetési utasítása előírja, vagy ha a légtérelőírások megkövetelik, illetve ha a magasságot szabályozni kell az oxigénhasználat miatt.

NCO.IDE.B.120 Elsősegélycsomag

- (a) A ballonokat el kell látni elsősegélycsomaggal.
- (b) Az elsősegélycsomaggal szembeni elvárások:
 - (1) legyen könnyen hozzáférhető;
 - (2) legyen hiánytalanul és naprakészen tartva.

NCO.IDE.B.121 Kiegészítő oxigén

A 10 000 láb barometrikus magasság felett repülő ballonokat el kell látni légzési célú oxigén tárolására és adagolására alkalmas, az alábbiak követelményeknek megfelelő mennyiségű oxigént tároló berendezéssel:

- (a) a személyzet tagjai számára annyi ideig, ameddig a barometrikus nyomás 30 percet meghaladónan 10 000 láb és 13 000 láb között van;

- (b) a személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi ideig, amíg a barometrikus nyomás 13 000 láb fölött van.

NCO.IDE.B.125 Kézi tűzoltó készülékek

- (a) A ballonokat el kell látni legalább egy kézi tűzoltó készülékkel.
- (b) Az előírt tűzoltó készülékekben található oltóanyag fajtájának és mennyiségének meg kell felelnie a ballonban legvalószínűbben előforduló tűz jellegének, és minimálisra kell csökkentenie a mérgező gázok koncentrációjának veszélyét a ballonon tartózkodó személyek számára.

NCO.IDE.B.130 Vízfelület feletti repülés

A vízfelület felett repülő ballon parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a ballont az alábbiakkal:

- (a) mentőmellény a fedélzeten tartózkodó minden személy részére, illetve azzal egyenértékű, a vízfelületen tartó eszköz a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy helyéről könnyen elérhető helyen tárolva vagy a használó által viselve;
- (b) hatnál több személy szállítása esetén vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián;
- (c) hat vagy annál kevesebb személy szállítása esetén vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT) vagy a légi jármű parancsnokánál vagy valamelyik utasnál tartott személyi helymeghatározó jeladó (PLB), amely képes egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián;
- (c) vészjelek adására alkalmas berendezés.

NCO.IDE.B.135 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett használt ballonokat, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni jeladó eszközökkel és az átrepült területnek megfelelő életmentő felszereléssel.

NCO.IDE.B.140 Egyéb eszközök

A hőlégballonokat és vegyes (hibrid) ballonokat el kell látni az alábbiakkal:

- (a) a hőforrás meggyújtására alkalmas alternatív eszköz;
- (b) a ballon burkolatának túlságosan magas hőmérsékletét jelző eszköz;
- (c) a tüzelőanyag mennyiségének mérésére és megjelenítésére alkalmas eszköz;

- (d) védőkesztyű a személyzet összes tagja számára;
- (e) zsinórvágó kés;
- (f) tűzvédő takaró vagy tűzálló lepel;
- (g) legalább 25 m hosszúságú ledobható kötél.

NCO.IDE.B.145 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) Ahol a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballont fel kell szerelni a repülés közben a légtérre vonatkozó előírásokban meghatározott légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon kétirányú rádiókapcsolat fenntartására alkalmas rádiókommunikációs berendezéssel.
- (b) Ha az (a) pont szerint a használata kötelező, a rádiókommunikációs berendezésnek alkalmasnak kell lennie a kapcsolat tartására a 121,5 MHz-es repülési vészhelyzeti frekvencián.

NCO.IDE.B.150 Válaszjeladó (transzponder)

Ha a használt légtérre vonatkozó előírások megkövetelik, a ballont el kell látni az összes előírt szolgáltatással ellátott másodlagos (szekunder) légtérelőző radaros (SSR) válaszjeladóval.