

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 800/2013

z dnia 14 sierpnia 2013 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Operatorzy i personel uczestniczący w użytkowaniu określonych statków powietrznych muszą spełniać odpowiednie zasadnicze wymagania określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (2) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 wymaga, aby operatorzy prowadzący operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym zgłaszali, że dysponują zdolnością i środkami umożliwiającymi im wywiązywanie się z obowiązków związanych z użytkowaniem tych statków powietrznych, chyba że przepisy wykonawcze stanowią inaczej.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja powinna przyjąć niezbędne przepisy wykonawcze dotyczące ustanowienia warunków bezpiecznego użytkowania statków powietrznych.

(4) Niniejsze rozporządzenie zmienia rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾, aby włączyć do jego zakresu konkretne kwestie dotyczące operacji niezarobkowych.

(5) Aby proces transformacji przebiegł sprawnie, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, środki wykonawcze powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, w tym najlepsze praktyki, a także postęp naukowo-techniczny w zakresie operacji lotniczych. Należy odpowiednio uwzględnić wymagania techniczne i procedury administracyjne uzgodnione pod nadzorem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwanej dalej „ICAO”) oraz europejskich Wspólnych Władz Lotniczych do dnia 30 czerwca 2009 r., jak również obowiązujące przepisy wynikające ze specyfiki danego kraju.

(6) Branży lotniczej i organom administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowych ram prawnych.

(7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

(8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 1 po słowach „operacji zarobkowego transportu lotniczego przy użyciu samolotów i śmigłowców” dodaje się tekst w brzmieniu „oraz operacji niezarobkowych przy użyciu samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców”;

2) w art. 1 zmienia się numer ust. 3 na ust. 5 i dodaje się nowe ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia także szczególne przepisy dotyczące operacji niezarobkowych, a także warunków i procedur składania zgłoszeń przez operatorów prowadzących operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz sprawowania nadzoru nad nimi.

4. Pozostałe operacje, w tym operacje, w których statek powietrzny wykorzystuje się do wykonywania zadań lub usług specjalistycznych, są nadal wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi aż do chwili przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.”;

3) w art. 2:

a) w akapicie pierwszym dodaje się nowy pkt 5 w brzmieniu:

„5. »Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN)« oznacza nawigację obszarową w oparciu o wymagania dotyczące osiągnięć dla statku powietrznego eksploatowanego na trasie ATS, o procedurę podejścia według wskazań przyrządów lub w wyznaczonej przestrzeni powietrznej.”;

b) w akapicie drugim liczbę „V” zastępuje się liczbą „VII”;

4) w art. 5 ust. 2 z pierwszego zdania skreśla się słowo „CAT”;

5) w art. 5 ust. 2 lit. b) słowa „samolotów i śmigłowców” zastępuje się słowami „samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców”;

6) w art. 5 dodaje się trzy ustępy w brzmieniu:

„3. Operatorzy skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym uczestniczący w operacjach niezarobkowych zgłaszają posiadanie odpowiedniego potencjału i środków pozwalających im na wypełnienie ich obowiązków związanych z eksploatacją statku powietrznego i na eksploatowanie tego statku zgodnie z przepisami określonymi w załącznikach III i VI.

4. Operatorzy samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty i śmigłowce, a także balonów i szybowców, uczestniczący w operacjach niezarobkowych, eksploatują statki powietrzne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, 3 i 4 organizacje szkoleniowe, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzone zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 (*), przeprowadzając loty szkoleniowe do, w granicach lub z Unii, eksploatują:

a) skomplikowane samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VI;

b) samoloty i śmigłowce z napędem silnikowym inne niż skomplikowane samoloty i śmigłowce, a także balony i szybowce zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

(*) Dz.U. L 100 z 5.4.2012, s. 1.”;

7) w art. 6 dodaje się nowy ust. 7 w brzmieniu:

„7. Na zasadzie odstępstwa od SPA.PBN.100 »Operacje PBN« z załącznika V operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu samolotów z napędem silnikowym innych niż skomplikowane samoloty w wyznaczonej przestrzeni powietrznej, na trasach lub zgodnie z procedurami, w przypadku których ustanawia się specyfikacje nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN), są nadal wykonywane na warunkach określonych w prawie krajowym państw członkowskich do momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.”;

8) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) dotychczasowy akapit zostaje oznaczony jako ust. 1;

b) w lit. a) słowa „w odniesieniu do samolotów” zastępuje się słowami „w odniesieniu do operacji CAT wykonywanych samolotami”;

c) w lit. b) słowa „w odniesieniu do śmigłowców” zastępuje się słowami „w odniesieniu do operacji CAT wykonywanych śmigłowcami”;

d) dodaje się nowy ust. 2 w brzmieniu:

„2. Operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym są nadal wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi ograniczenia czasu lotu aż do chwili przyjęcia i rozpoczęcia stosowania odpowiednich przepisów wykonawczych.”;

- 9) w art. 10 dodaje się ustęp w brzmieniu:
- „3. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 akapit drugi państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:
- przepisów załącznika III w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym do dnia 25 sierpnia 2016 r.; oraz
 - przepisów załączników V, VI i VII w odniesieniu do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów do dnia 25 sierpnia 2016 r.”;
- 10) w załączniku I tytuł zmienia się na „Definicje terminów używanych w załącznikach II–VII”. Dodaje się następujące nowe definicje według kolejności alfabetycznej oraz zmienia się odpowiednio numerację istniejących definicji:
- „11) »Operacja (APV) z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym« oznacza podejście według wskazań przyrządów, w ramach którego wykorzystuje się naprowadzanie poziome i pionowe, ale które nie spełnia wymagań ustanowionych dla operacji podejścia precyzyjnego i lądowania, przy wysokości względnej decyzji (DH) nie mniejszej niż 250 stóp i widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie krótszej niż 600 m.”;
- „43) »Statek powietrzny ELA1« oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
- samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
 - szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;
 - balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m³ w przypadku balonów gazowych, 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi;”;
- „44. »Statek powietrzny ELA2« oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
- samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
 - szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg;
 - balon;
 - bardzo lekki wiropląt o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 600 kg, o nieskomplikowanej budowie, przeznaczony do przewożenia maksymalnie dwóch osób, bez turbinowego lub raketowego napędu silnikowego; z ograniczeniem do lotów VFR w dzień.”;
- „126. »Lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych« oznacza odpowiednie lotnisko, dla którego – w przewidywanym czasie użycia – raporty pogodowe lub prognozy, bądź dowolne ich połączenie, wskazują, że warunki pogodowe będą spełniać lub przewyższać wymagane minima operacyjne lotniska, a raporty o stanie nawierzchni drogi startowej potwierdzają, że możliwe jest bezpieczne lądowanie.”;
- 11) w załączniku II część ARO.GEN.200 lit. c) po słowach „certyfikowane przez Agencję lub właściwy organ innego państwa członkowskiego” dodaje się słowa „albo przekazują im zgłoszenia”;
- 12) w załączniku II część ARO.GEN.220 lit. a) dodaje się następujące nowe pozycje oraz odpowiednio zmienia numerację w pozostałym tekście:
- „5) procesów przekazywania zgłoszeń i stałego nadzoru nad zgłoszonymi organizacjami;”;
- „8) nadzoru nad operacjami wykonywanymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym innymi niż skomplikowane statki powietrzne przez operatorów wykonujących niezarobkowe operacje lotnicze;”;
- 13) w załączniku II część ARO.GEN.220 lit. b) na końcu zdania dodaje się słowa „i otrzymanych zgłoszeń”;
- 14) w załączniku II tekst części ARO.GEN.300 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Właściwy organ sprawdza:
- spełnienie przez organizację stosownych wymagań przed wydaniem jej – odpowiednio – certyfikatu lub zatwierdzenia;

- 2) czy certyfikowane przez niego organizacje lub organizacje, od których otrzymał zgłoszenie, niezmiennie spełniają stosowne wymagania;
- 3) czy operatorzy wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane statki powietrzne niezmiennie spełniają stosowne wymagania; oraz
- 4) wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ, określonych w ARO.GEN.135 lit. c) i d).”;
- 15) w załączniku II w ARO.GEN.305 lit. d) i e) zostają oznaczone jako odpowiednio e) i f) oraz dodaje się nową lit. d) w brzmieniu:
- „d) W odniesieniu do organizacji zgłaszających swoją działalność właściwemu organowi program nadzoru opracowuje się z uwzględnieniem specyfiki organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności i wyników wcześniejszych działań nadzorczych oraz opiera się go na ocenie ryzyka związanego z działalnością danej organizacji. Program ten obejmuje audyty i inspekcje, w tym, stosownie do przypadku, inspekcje na płycie i inspekcje niezapowiedziane.”;
- 16) w załączniku II po części ARO.GEN.330 dodaje się nową część ARO.GEN.345 w brzmieniu:
- „ARO.GEN.345 Zgłoszenie – organizacje**
- a) Otrzymałszy zgłoszenie od organizacji prowadzącej lub zamierzającej prowadzić działalność, w przypadku której takie zgłoszenie jest wymagane, właściwy organ sprawdza, czy zgłoszenie to zawiera wszystkie informacje wymagane zgodnie z częścią ORO oraz przekazuje danej organizacji potwierdzenie odbioru zgłoszenia.
- b) Jeżeli dane zgłoszenie nie zawiera wymaganych informacji lub zawiera informacje świadczące o niezgodności ze stosownymi wymaganiami, właściwy organ powiadamia organizację o tej niezgodności i zwraca się do niej o dodatkowe informacje. W razie konieczności właściwy organ przeprowadza inspekcję w danej organizacji. Jeżeli dana niezgodność zostanie potwierdzona, właściwy organ podejmuje działania zgodnie z częścią ARO.GEN.350.”;
- 17) w załączniku II część ARO.GEN.350 lit. b) i c) po słowie „certyfikatu” dodaje się słowa „albo z treścią zgłoszenia”;
- 18) w załączniku II część ARO.GEN.350 lit. e) po słowach „certyfikowanej przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję” dodaje się słowa „albo zgłaszającej im swoją działalność”;
- 19) w załączniku II tekst części ARO.OPS.200 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Po stwierdzeniu, że operator spełnia stosowne wymagania, właściwy organ wydaje zatwierdzenie lub zmienia jego treść. Szczegóły tego zatwierdzenia należy określić w:
- 1) specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z dodatkiem II, dla operacji zarobkowego transportu lotniczego; lub
- 2) wykazie zatwierdzeń szczególnych, zgodnie z dodatkiem V, dla operacji niezarobkowych.”;
- 20) w załączniku II dodaje się nowy dodatek V zatytułowany „Wykaz zatwierdzeń szczególnych” zgodnie z tekstem ustanowionym w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- 21) w załączniku III część ORO.GEN.005 na końcu tekstu dodaje się słowa „lub operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym”;
- 22) w załączniku III część ORO.GEN.105 po słowie „certyfikacji” dodaje się słowa „albo składania zgłoszenia”;
- 23) w załączniku III część ORO.GEN.110 lit. a) i c) po słowach „certyfikatem”/„certyfikatu” dodaje się odpowiednio słowa „albo zgłoszeniem”/„albo zgłoszenia”;
- 24) w załączniku III część ORO.GEN.120 dodaje się nową lit. c) w brzmieniu:
- „c) Operator, który zobowiązany jest do zgłaszania swojej działalności, przekazuje właściwemu organowi wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, z których korzysta na potrzeby stwierdzenia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi.”;
- 25) w załączniku III część ORO.GEN.140 lit. a) po słowie „certyfikacji” dodaje się słowa „albo zgłoszeniu”.

26) w załączniku III tekst części ORO.AOC.125 otrzymuje brzmienie:

„a) Posiadacz AOC może prowadzić operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych wykorzystywanych do operacji zarobkowego transportu lotniczego wymienionych w specyfikacjach operacyjnych do swojego AOC, pod warunkiem że operator:

1) umieści w instrukcji operacyjnej szczegółowy opis tych operacji, w tym:

(i) określenie stosownych wymagań;

(ii) wyraźne określenie wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi w prowadzeniu operacji zarobkowych i operacji niezarobkowych;

(iii) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami;

2) przedstawi właściwemu organowi do uprzedniego zatwierdzenia ustalone różnice między procedurami operacyjnymi, o których mowa w lit. a) pkt 1 ppkt (ii).

b) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszą częścią.”;

27) w załączniku III po części ORO.AOC.150 dodaje się nową podczęść w brzmieniu:

„PODCZĘŚĆ DEC

ZGŁOSZENIE

ORO.DEC.100 Zgłoszenie

Operator wykonujący niezarobkowe operacje lotnicze skomplikowanymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym musi:

a) przedstawić właściwemu organowi wszelkie stosowne informacje przed rozpoczęciem działalności, korzystając z formularza znajdującego się w dodatku I do niniejszego załącznika;

b) przekazać właściwemu organowi wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, z których korzysta;

c) zachować zgodność ze stosownymi wymaganiami oraz z informacjami podanymi w zgłoszeniu;

d) niezwłocznie informować właściwy organ o wszelkich zmianach w swoim zgłoszeniu lub w sposobach spełnienia wymagań, z których korzysta, poprzez dostarczenie zmienionego zgłoszenia z wykorzystaniem formularza znajdującego się w dodatku I do niniejszego załącznika; oraz

e) powiadomić właściwy organ o zaprzestaniu działalności.”;

28) w załączniku III część ORO.MLR.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Treść instrukcji operacyjnej musi odzwierciedlać wymagania przedstawione w – odpowiednio – niniejszym załączniku, załączniku IV (część CAT), załączniku V (część SPA) i załączniku VI (część NCC) oraz nie może być sprzeczna z – odpowiednio – warunkami specyfikacji operacyjnych do certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) bądź ze zgłoszeniem i towarzyszącym mu wykazem zatwierdzeń szczególnych.”;

29) w załączniku III część ORO.MLR.101 otrzymuje tytuł: „Instrukcja operacyjna – struktura zarobkowego transportu lotniczego”;

30) w załączniku III tekst części ORO.MLR.115 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Następującą dokumentację przechowuje się co najmniej przez 5 lat:

1) w przypadku operatorów CAT – dokumentację działalności, o której mowa w ORO.GEN.200;

2) w przypadku operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym – kopię zgłoszenia operatora, szczegółowe informacje na temat posiadanego zatwierdzenia i instrukcji operacyjnej.”;

31) w załączniku III tekst części ORO.FC.005 otrzymuje brzmienie:

„W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które operator musi spełnić w zakresie wyszkolenia, doświadczenia i kwalifikacji załogi lotniczej. Podczęść ta obejmuje:

a) sekcję 1, w której określono wspólne wymagania mające zastosowanie zarówno do operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, jak i do operacji zarobkowego transportu lotniczego;

- b) sekcję 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie do operacji zarobkowego transportu lotniczego.”;
- 32) w załączniku III po części ORO.FC.005 dodaje się nową sekcję zatytułowaną „Sekcja 1 – Wymagania wspólne”;
- 33) w załączniku III część ORO.FC.105 lit. a) słowa „pilota dowódcę/dowódcę” zastępuje się słowami „pilota dowódcę lub – w przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego – na dowódcę”.
- 34) w załączniku III część ORO.FC.145 lit. c) na początku dodaje się słowa „W przypadku operacji zarobkowego transportu lotniczego”;
- 35) w załączniku III po części ORO.FC.145 dodaje się nową sekcję zatytułowaną „Sekcja 2 – Dodatkowe wymagania dla operacji zarobkowego transportu lotniczego”;
- 36) w załączniku III tekst części ORO.CC.005 otrzymuje brzmienie:
- „W niniejszej podczęści ustanawia się wymagania, które muszą zostać spełnione przez operatora wykonującego loty statkiem powietrznym z personelem pokładowym; podczęść ta obejmuje:
- a) sekcję 1, w której określono wspólne wymagania mające zastosowanie do wszystkich operacji; oraz
- b) sekcję 2, w której określono dodatkowe wymagania mające zastosowanie wyłącznie do operacji zarobkowego transportu lotniczego.”;
- 37) w załączniku III podczęść CC sekcja 1 otrzymuje tytuł: „Wspólne wymagania”;
- 38) w załączniku III dodaje się nowy dodatek I zatytułowany „Zgłoszenie” zgodnie z tekstem przedstawionym w załączniku II do niniejszego rozporządzenia;
- 39) w załączniku V tekst części SPA.GEN.100 otrzymuje brzmienie:
- „a) Organem właściwym do wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:
- 1) w przypadku operatora wykonującego zarobkowe operacje lotnicze – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności;
- 2) w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze – organ państwa, w którym operator ten prowadzi działalność lub posiada miejsce pobytu.
- b) Niezależnie od lit. a) pkt 2 w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze eksploatującego statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim stosowne wymagania wynikające z niniejszego załącznika w odniesieniu do zatwierdzenia następujących operacji nie mają zastosowania, jeżeli dane zatwierdzenia zostały wydane przez państwo trzecie będące państwem rejestracji:
- 1) nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN);
- 2) specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS);
- 3) operacje (RVSM) w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej.”;
- 40) w załączniku V tekst części SPA.GEN.110 otrzymuje brzmienie:
- „Zakres działalności, którą operator ma prawo wykonywać na podstawie zatwierdzenia, zostaje udokumentowany i określony:
- a) w odniesieniu do operatorów posiadających certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) w specyfikacjach operacyjnych do AOC;
- b) w odniesieniu do wszystkich pozostałych operatorów – w wykazie zatwierdzeń szczególnych.”;
- 41) w załączniku V część SPA.DG.100 po słowach „załączniku IV (część CAT),” dodaje się słowa „załączniku VI (część NCC) i załączniku VII (część NCO)”;
- 42) dodaje się nowe załączniki VI (część NCC) i VII (część NCO) zgodnie z tekstem przedstawionym w załącznikach, odpowiednio, III i IV do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2***Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 25 sierpnia 2013 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 sierpnia 2013 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„Dodatek V

Wykaz zatwierdzeń szczególnych

Operacje niezarobkowe

(stosownie do warunków określonych w zatwierzeniu i w instrukcji operacyjnej lub w podręczniku operacyjnym pilota)

Organ wydający ⁽¹⁾:Numer wykazu zatwierdzeń szczególnych ⁽²⁾:

Imię i nazwisko lub nazwa operatora:

Data ⁽³⁾:

Podpis:

Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego ⁽⁴⁾:

Rodzaje operacji specjalistycznych (SPO), jeżeli dotyczy:

 ⁽⁵⁾

Zatwierdzenia szczególne ⁽⁶⁾ :	Specyfikacja ⁽⁷⁾	Uwagi
...		
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Należy wpisać nazwę i dane kontaktowe.⁽²⁾ Należy wpisać powiązany numer.⁽³⁾ Data wydania zatwierdzeń szczególnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.⁽⁴⁾ Należy wpisać – zgodnie z systematyką zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Znaki rejestracyjne należy wymienić w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.

⁽⁵⁾ Należy określić rodzaj operacji, np. operacja agrolotnicza, budowlana, fotograficzna, geodezyjna, obserwacyjno-patrolowa, operacja reklamy lotniczej.⁽⁶⁾ W tej kolumnie należy wymienić wszelkie zatwierdzone operacje, np. przewóz materiałów niebezpiecznych, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ W tej kolumnie należy wymienić najładniejsze kryteria dla każdego z zatwierdzeń, np. wysokość względna decyzji i minima RVR dla CAT II.

ZAŁĄCZNIK II

„Dodatek

ZGŁOSZENIE
zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych
<p>Operator</p> <p>Imię i nazwisko albo nazwa:</p> <p>Miejsce, w którym operator prowadzi działalność lub posiada miejsce pobytu, oraz miejsce, z którego kieruje się operacjami:</p> <p>Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:</p>
Eksplatacja statku powietrznego
Data rozpoczęcia eksploatacji/data wejścia w życie zmiany:
Rodzaj(-e) operacji:
<input type="checkbox"/> część NCC: (należy określić, czy chodzi o przewóz pasażerów i/czy ładunku)
Rodzaj(-e) statków powietrznych, rejestracja(-e) i główna baza:
Informacje na temat posiadanych zatwierdzeń (w stosownych przypadkach do zgłoszenia należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych)
Wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) (należy załączyć do zgłoszenia)
Oświadczenia
<input type="checkbox"/> Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, uwzględnia stosowne wymagania określone w części ORO, części NCC i części SPA. Wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z procedurami i instrukcjami określonymi w instrukcji operacyjnej.
<input type="checkbox"/> Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdatności do lotu i spełniają wymagania rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego, odpowiednio do przypadku, zostali przeszkoleni zgodnie ze stosownymi wymaganiami.
<input type="checkbox"/> (Jeżeli dotyczy) Operator wdrożył oficjalnie uznaną normę branżową i wykazał zgodność z tą normą. Oznaczenie referencyjne normy: Jednostka certyfikująca: Data ostatniej kontroli zgodności:
<input type="checkbox"/> O wszelkich zmianach w działalności, które mają wpływ na informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu, poinformowany zostanie właściwy organ.
<input type="checkbox"/> Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego”

ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK VI

**OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU SKOMPLIKOWANYCH STATKÓW
POWIETRZNYCH Z NAPĘDEM SILNIKOWYM****[CZĘŚĆ NCC]****PODCZEŚĆ A****WYMAGANIA OGÓLNE****NNC.GEN.100 Właściwy organ**

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności lub siedziba operatora.

NCC.GEN.105 Obowiązki załogi

- a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu czynności, które są:
- 1) związane z bezpieczeństwem statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie; oraz
 - 2) wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.
- b) Podczas krytycznych faz lotu lub zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, członek załogi pozostaje na wyznaczonym mu stanowisku w pozycji siedzącej i nie wykonuje żadnych czynności poza wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
- c) Podczas lotu członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku musi mieć zapięty pas bezpieczeństwa.
- d) Podczas lotu za sterami statku powietrznego zawsze musi znajdować się przynajmniej jeden wykwalifikowany członek załogi lotniczej.
- e) Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie statku powietrznego:
- 1) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, zgodnie z opisem tego stanu podanym w pkt 7.f załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu; lub
 - 2) kiedy pozostaje pod wpływem substancji psychoaktywnych lub alkoholu bądź w innych okolicznościach, o których mowa w pkt 7.g załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- f) Członek załogi, który podejmuje się wykonywania obowiązków dla więcej niż jednego operatora:
- 1) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz okresów odpoczynku zgodnie z załącznikiem III (część ORO) podczęść FTL do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; oraz
 - 2) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami FTL.
- g) Członek załogi zgłasza pilotowi dowódcy:
- 1) każdą awarię, niesprawność, nieprawidłowe działanie lub usterkę, które mogą w jego ocenie mieć wpływ na zdolność statku powietrznego do lotu lub jego bezpieczne użytkowanie, w tym dotyczące systemów awaryjnych; oraz
 - 2) każdy incydent, który stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa operacji.
- NCC.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy**
- a) Pilot dowódca odpowiada za:
- 1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - 2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kierunku lotu w interesie bezpieczeństwa;

- 3) zapewnienie, by wszystkie instrukcje, procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych były wykonywane zgodnie z instrukcją operacyjną oraz pkt 1.b załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- 4) rozpoczęcie lotu wyłącznie wtedy, gdy upewni się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mianowicie:
 - (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu;
 - (ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;
 - (iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z NCC.IDE.A.105 lub NCC.IDE.H.105;
 - (iv) masa statku powietrznego i położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdalności do lotu;
 - (v) cały bagaż kabinowy, bagaż rejestrowany oraz ładunek zostały odpowiednio załadowane i zabezpieczone;
 - (vi) ograniczenia operacyjne statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;
 - (vii) każdy członek załogi lotniczej posiada ważną licencję zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011; oraz
 - (viii) członkowie załogi lotniczej posiadają odpowiednie dopuszczenia i spełniają wszystkie wymagania dotyczące kompetencji oraz bieżącej praktyki;
- 5) nierozpoczynanie lotu, jeżeli którykolwiek z członków załogi lotniczej jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z takich przyczyn, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;
- 6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy zdolność któregoś z członków załogi lotniczej do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z takich przyczyn, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;
- 7) podjęcie decyzji o przyjęciu statku powietrznego z niesprawnościami zgodnymi z wykazem odchyień w konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub – w stosownych przypadkach – z wykazem wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL);
- 8) odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzewanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego; oraz
- 9) dopilnowanie, aby rejestratory parametrów lotu:
 - (i) nie były unieruchomione lub wyłączone podczas lotu; oraz
 - (ii) w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu:
 - A. nie zostały celowo skasowane;
 - B. zostały wyłączone natychmiast po zakończeniu lotu; oraz
 - C. zostały ponownie włączone wyłącznie za zgodą organu prowadzącego dochodzenie.
- b) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
- c) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.
- d) Niezależnie od przepisu lit. a) pkt 6 podczas operacji w załodze wieloosobowej pilot dowódca może kontynuować lot poza najbliższe lotnisko dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli wdrożone zostały odpowiednie procedury zmniejszające ryzyko.

- e) W sytuacji awaryjnej, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
- f) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.
- g) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

NCC.GEN.110 Przestrzeganie prawa, przepisów i procedur

- a) Pilot dowódca przestrzega prawa, przepisów i procedur państw, w których użytkowany jest statek powietrzny.
- b) Pilot dowódca musi być zaznajomiony z przepisami, regulacjami i procedurami dotyczącymi wykonywania jego obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla lotnisk lub miejsc operacji lotniczej, które planuje się wykorzystać, oraz dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 1.a załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

NCC.GEN.115 Wspólny język

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi mogli porozumiewać się we wspólnym języku.

NCC.GEN.120 Kołowanie samolotu

Operator zapewnia, by kołowanie jego samolotu po polu manewrowym lotniska odbywało się wyłącznie, gdy osoba zasiadająca za sterami:

- a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub
- b) została wyznaczona przez operatora oraz:
 - 1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu;
 - 2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;
 - 3) została przeszkolona w zakresie układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz
 - 4) jest w stanie spełnić standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

NCC.GEN.125 Uruchomienie wirnika – śmigłowce

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się wyłącznie wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

NCC.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego.

NCC.GEN.135 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Operator zapewnia nieprzerwaną dostępność wykazów zawierających informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

NCC.GEN.140 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

- a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
 - 1) instrukcja AFM lub równoważny(-e) dokument(-y);
 - 2) oryginał świadectwa rejestracji;
 - 3) oryginał świadectwa zdatości do lotu (CofA);

- 4) świadectwo zdatości w zakresie hałasu;
 - 5) zgłoszenie przewidziane w załączniku III (część ORO) ORO.DEC.100 do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
 - 6) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;
 - 7) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
 - 8) polisa(-y) ubezpieczenia OC;
 - 9) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;
 - 10) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;
 - 11) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
 - 12) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne;
 - 13) informacje dotyczące służb poszukiwawczo-ratunkowych działających w obszarze zamierzonego lotu;
 - 14) aktualne części instrukcji operacyjnej dotyczące czynności wykonywanych przez członków załogi; części te muszą być łatwo dostępne dla członków załogi;
 - 15) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) lub wykaz odstępstw od konfiguracji (CDL);
 - 16) odpowiednie wiadomości NOTAM i dokumentacja służby informacji lotniczej (AIS) na potrzeby przygotowania lotu;
 - 17) właściwe informacje meteorologiczne;
 - 18) w stosownych przypadkach, manifest cargo lub pasażerski; oraz
 - 19) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- b) W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w lit. a) pkt 2–8 dany lot można kontynuować do osiągnięcia celu podróży lub miejsca, w którym można dostarczyć dokumenty zastępcze.

NCC.GEN.145 Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów parametrów lotu

- a) W razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu operator statku powietrznego przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.
- b) Operator przeprowadza kontrole i oceny operacyjne zapisów znajdujących się na pokładowych rejestratorach parametrów lotu (flight data recorder, FDR), pokładowych rejestratorach rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR) oraz zapisów łącza transmisji danych (data link) w celu zapewnienia nieprzerwanej sprawności tych urządzeń.
- c) Operator przechowuje zapisy przez okres użytkowania FDR zgodnie z wymaganiami określonymi w NCC.IDE.A.165 lub NCC.IDE.H.165, z zastrzeżeniem, że na potrzeby prób i obsługi pokładowej FDR dopuszcza się skasowanie podczas prób maksymalnie jednej godziny najstarszego zapisu.
- d) Operator przechowuje i prowadzi dokumentację zawierającą aktualne informacje niezbędne dla przekształcenia nieprzetworzonych danych FDR na parametry wyrażone w jednostkach inżynierskich.
- e) Operator udostępnia, na żądanie właściwego organu, wszelkie zachowane zapisy rejestratora parametrów lotu.
- f) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010:
 - 1) zapisy znajdujące się na CVR są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy zainteresowani członkowie załogi i personelu technicznego; oraz
 - 2) zapisy znajdujące się na FDR lub łączu transmisji danych są wykorzystywane w celach innych niż dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowemu zgłoszeniu, wyłącznie jeżeli zapisy te są:
 - (i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdatości do lotu lub obsługą techniczną;

- (ii) pozbawione elementów identyfikacyjnych; lub
- (iii) ujawniane z zachowaniem bezpiecznych procedur.

NCC.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych

- a) transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej (z późniejszymi zmianami) w połączeniu z przepisami Instrukcji Technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.
- b) Materiały niebezpieczne transportowane są wyłącznie przez operatorów zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, chyba że:
 - 1) nie podlegają one przepisom Instrukcji Technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub
 - 2) są przenoszone przez pasażerów lub członków załogi, bądź znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych.
- c) Operator ustanawia procedury zapewniające podjęcie wszelkich uzasadnionych środków w celu zapobieżenia nieumyślnemu wniesieniu materiałów niebezpiecznych na pokład.
- d) Operator dostarcza swojemu personelowi niezbędnych informacji umożliwiających im wykonywanie obowiązków zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.
- e) W zakresie zgodnym z Instrukcjami Technicznymi operator niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia wszelkie wypadki lub incydenty z materiałami niebezpiecznymi.
- f) Operator dopilnowuje, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.
- g) Operator dopilnowuje, by w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

PODCZEŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE

NCC.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych

Operator korzysta wyłącznie z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu statku powietrznego i wykonywanej operacji.

NCC.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki paliwowej operator uznaje dane lotnisko za lotnisko izolowane, jeżeli czas lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego wynosi ponad:

- a) 60 minut – dla samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub
- b) 90 minut – dla samolotów napędzanych silnikami turbinowymi.

NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – ogólne

a) Dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) operator określa minima operacyjne dla każdego wykorzystywanego lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego. Minima te:

- 1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyłączeniem przypadków, gdy państwo to wydało specjalne zatwierdzenie; oraz
- 2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść E do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

b) Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk operator bierze pod uwagę:

- 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
- 2) skład, fachowość i doświadczenie załogi lotniczej;
- 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych oraz stref podejścia końcowego i startu (Final approach and take-off area, FATO), które mogą zostać wybrane do użycia;

- 4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;
 - 5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
 - 6) występowanie przeszkód w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, w zakresie niezbędnym dla wykonania procedur awaryjnych;
 - 7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;
 - 8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz
 - 9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.
- c) Minima dla określonego rodzaju procedury podejścia i lądowania mają zastosowanie, wyłącznie jeżeli spełnione są następujące warunki:
- 1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury;
 - 2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;
 - 3) spełnione są wymagane kryteria osiągow statku powietrznego; oraz
 - 4) załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.

NCC.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia nieprecyzyjnego (NPA), operacje z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) i operacje podejścia w kategorii I

- a) Wysokość względna decyzji (DH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem (CDFA), procedury podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) lub operacji podejścia w kategorii I nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) minimalna wysokość względna, do której możliwe jest korzystanie z pomocy podejścia bez wymaganego odniesienia wzrokowego;
 - 2) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 3) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji opublikowanej procedury podejścia;
 - 4) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 5) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.
- b) Minimalna względna wysokość zniżania (MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFA nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 3) MDH określona w instrukcji AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System lądowania według przyrządów (ILS)	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/System wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS (podejście poziome precyzyjne z naprowadzaniem pionowym (LPV))	200
System GNSS (nawigacja pozioma (LNAV))	250
System GNSS/Nawigacja pionowa z wysokościomierza barometrycznego (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiolatornia kierunku (LOC) z urządzeniem do pomiaru odległości (DME) lub bez	250

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozorowania (SRA) (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) MDH dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

- 1) publikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
- 2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub
- 3) DH/MDH poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana;
- 2) minimalna widzialność z tabeli 2; lub
- 3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna widzialność meteorologiczna (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcach nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

NCC.OP.115 Procedury odlotu i podejścia

- a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo lotniska, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, które mają zostać wykorzystane.
- b) Niezależnie od przepisu lit. a) pilot dowódca akceptuje zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na odstąpienie od ogłoszonej procedury, wyłącznie jeżeli:

- 1) spełniono kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione; lub
 - 2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.
- c) W każdym przypadku końcowy segment podejścia wykonuje się z widocznością lub zgodnie z opublikowaną procedurą podejścia.

NCC.OP.120 Procedury przeciwhałasowe

Operator opracowuje procedury operacyjne, które uwzględniają potrzebę minimalizacji skutków hałasu wywoływanego przez statki powietrzne, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

NCC.OP.125 Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

- a) Operator określa metodę ustalania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu, które pozwalają na uzyskanie wymaganego przewyższenia nad terenem we wszystkich segmentach trasy, które będą pokonywane w locie IFR.
- b) Pilot dowódca ustala minimalne wysokości bezwzględne lotu dla każdego lotu wykonywanego w oparciu o tę metodę. Takie minimalne wysokości bezwzględne lotu nie mogą być niższe od wysokości publikowanych przez państwo, nad terytorium którego odbywa się lot.

NCC.OP.130 Zapas paliwa i oleju – samoloty

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:
 - 1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):
 - (i) wykonywanych w dzień – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
 - (ii) wykonywanych nocą – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;
 - 2) w przypadku lotów IFR:
 - (i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
 - (ii) jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania, do lotniska zapasowego i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.
- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:
 - 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCC.OP.131 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:
 - 1) w przypadku lotów VFR, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej na lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu; oraz

2) w przypadku lotów IFR:

- (i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym jest planowane lądowanie, i dalej na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem docelowym/docelowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie; lub
- (ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe, na przyloc i wykonanie procedury podejścia i nieudanego podejścia na lotnisku planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej:
 - A. na lot do określonego lotniska zapasowego; oraz
 - B. na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem zapasowym/zapasowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

- 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie statku powietrznego lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCC.OP.135 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Operator ustanawia procedury zapewniające:

- a) wnoszenie do przedziału pasażerskiego wyłącznie takiego bagażu podręcznego, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony; oraz
- b) rozmieszczenie – w sposób zapobiegający przemieszczeniom – całego bagażu i ładunku na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść.

NCC.OP.140 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca dopilnowuje, by:

a) przed startem pasażerowie zostali zapoznani z lokalizacją i sposobem użycia:

- 1) pasów bezpieczeństwa;
- 2) wyjść awaryjnych; oraz
- 3) kart bezpieczeństwa,

a także (w stosownych przypadkach):

- 4) kamizelek ratunkowych;
- 5) wyposażenia tlenowego;
- 6) tratw ratunkowych; oraz
- 7) pozostałego wyposażenia awaryjnego przewidzianego do indywidualnego użycia przez pasażerów;

oraz

b) w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie pasażerowie zostali poinstruowani o sposobie postępowania stosownie do okoliczności.

NCC.OP.145 Przygotowanie lotu

- a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne instalacje naziemne i/lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do typu operacji, w ramach której lot będzie wykonywany.
- b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi zostać zaznajomiony z wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu IFR, obejmuje:
- 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
 - 2) planowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

NCC.OP.150 Lotniska zapasowe dla lotniska startu – samoloty

- a) W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska startu dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, jeżeli warunki pogodowe na lotnisku odlotu są na poziomie lub poniżej stosownych minimów operacyjnych lotniska lub gdyby powrót na lotnisko odlotu nie był możliwy z innych powodów.
- b) Lotnisko zapasowe dla lotniska startu jest położone w następującej odległości od lotniska odlotu:
- 1) dla samolotów dwusilnikowych – nie dalej niż odległość odpowiadająca jednej godzinie lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem w normalnych warunkach bezwietrznych; oraz
 - 2) dla samolotów napędzanych co najmniej trzema silnikami – nie dalej niż odległość odpowiadająca dwóm godzinom lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, podaną w instrukcji AFM, w normalnych warunkach bezwietrznych.
- c) Dane lotnisko może zostać wybrane jako lotnisko zapasowe dla lotniska startu, jeżeli dostępne informacje wskazują, że warunki pogodowe panujące w przewidywanym czasie użycia będą spełniać lub przewyższać minima operacyjne lotniska dla wykonywanej operacji.

NCC.OP.151 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

- a) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu bądź od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – podejście i lądowanie można będzie wykonać w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub
- b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:
- 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 300 m (1 000 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - (ii) widzialność co najmniej 5,5 km lub 4 km powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.

NCC.OP.152 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotów IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

- a) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu bądź od faktycznego czasu odlotu do dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – panować będą następujące warunki meteorologiczne:

- 1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; lub
- b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:
- 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów;
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;
 - (ii) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; oraz
 - 3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem określony został punkt decyzyjny (point of no return, PNR).

NCC.OP.155 Uzupelnianie paliwa w czasie, gdy pasazerowie wsiadaja, przebywaja na pokladzie lub wysiadaja

- a) W czasie gdy pasazerowie wsiadaja, przebywaja na pokladzie lub wysiadaja, nie uzupeinia sie benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajow paliwa w zbiornikach statku powietrznego.
- b) W przypadku wszystkich pozostalych rodzajow paliwa nalezy stosowac niezbedne srodki bezpieczenstwa, a statek powietrzny musi byc odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczecia i kierowania ewakuacja pasazerow ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostepnych srodkow.

NCC.OP.160 Uzycie sluchawek naglownych

- a) Kazdy czlonek zalogi lotniczej, od ktorego wymaga sie pelnienia obowiazkow w kabinie zalogi lotniczej, musi miec na sobie sluchawki naglowne z mikrofonem palakowym lub inne odpowiadajace im urzadzenie. Sluchawek naglownych uzywa sie jako podstawowego urzadzenia do komunikacji glusowej ze sluzbami ATS:
 - 1) na ziemi:
 - (i) do odbioru pozwolenia na start z kontroli ruchu lotniczego poprzez komunikacje glusowa; oraz
 - (ii) podczas pracy silnikow;
 - 2) podczas lotu:
 - (i) ponizej wysokosci bezwzględnej przejsciowej; lub
 - (ii) na wysokosci 10 000 stop, w zalezności od tego, ktora z tych wartosci jest wyzsza;oraz
 - 3) za kazdym razem, gdy pilot dowodca uzna to za konieczne.
- b) W sytuacjach przewidzianych w lit. a) mikrofon palakowy lub jego odpowiednik znajduje sie w pozycji pozwalajacej na jego wykorzystanie na potrzeby dwustronnej laczności radiowej.

NCC.OP.165 Przewoz pasazerow

Operator ustanawia procedury zapewniajace, aby:

- a) pasazerowie zostali rozmieszczeni w taki sposob, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli pomocni i nie utrudniali ewakuacji ze statku powietrznego;
- b) przed rozpoczeciem i po rozpoczeciu kołowania, startu i lądowania, a takze zawsze kiedy pilot dowodca uzna to za konieczne ze wzgledow bezpieczenstwa, kazdy pasazer na pokladzie zajmowal miejsce siedzace lub kole i mial prawidlowo zapiety pas bezpieczenstwa lub system przytrzymujacy; oraz
- c) przypadki, kiedy na jednym miejscu pasazerskim na statku powietrznym siedzi wiecej niz jedna osoba, byly ograniczone do wyznaczonych siedzen, zajmowanych przez jedna osobę dorosla i niemowle prawidlowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urzadzeniem przytrzymujacym.

NCC.OP.170 Zabezpieczenie przedziału pasażerskiego oraz kuchni

Pilot dowódca dopilnowuje, by:

- a) przed kołowaniem, startem i lądowaniem wszystkie wyjścia i drogi ewakuacyjne były drożne; oraz
- b) przed startem i lądowaniem oraz zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, całe wyposażenie i bagaż były prawidłowo unieruchomione.

NCC.OP.175 Palenie tytoniu na pokładzie

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

- a) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa;
- b) podczas uzupełniania paliwa statku powietrznego;
- c) kiedy statek powietrzny znajduje się na ziemi, chyba że operator określił procedury ograniczające ryzyko podczas operacji naziemnych;
- d) poza wyznaczonymi miejscami dla palących, w przejściu/przejściach i toalecie/toaletach;
- e) w przedziałach bagażowych lub innych miejscach, gdzie jest przewożony ładunek nieumieszczony w ogniotrwałych pojemnikach albo nieprzykryty ogniotrwałą tkaniną; oraz
- f) w częściach przedziału pasażerskiego, w których korzysta się z tlenu.

NCC.OP.180 Warunki meteorologiczne

- a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.
- b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.
- c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i b), stosuje się odpowiednio.

NCC.OP.185 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

- a) Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladania i zapobiegania oblodzeniu statku powietrznego na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym inspekcji w celu umożliwienia bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
- b) Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostaną usunięte wszelkie substancje mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych na mocy procedur, o których mowa w lit. a), i zgodnie z instrukcją AFM.

NCC.OP.190 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

- a) Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.
- b) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- c) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę oraz – w razie konieczności – zgłaszając służbom ATC sytuację awaryjną.

NCC.OP.195 Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) według dostępnych informacji warunki pogodowe na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz
- b) spełnione będą obowiązujące minima operacyjne lotniska.

NCC.OP.200 Symulowanie sytuacji w czasie lotu

a) Pilot dowódca, przewożąc pasażerów lub ładunek, nie przeprowadza symulacji:

- 1) sytuacji, które wymagają zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; lub
- 2) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

b) Niezależnie od przepisu lit. a) takie sytuacje mogą być symulowane w przypadku, gdy lot jest wykonywany przez zatwierdzoną organizację szkoleniową, a na pokładzie znajdują się uczniowie pilotów.

NCC.OP.205 Gospodarka paliwem w locie

a) Operator ustanawia procedurę zapewniającą prowadzenie kontroli ilości paliwa i zarządzanie jego zużyciem podczas lotu.

b) Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa używalnego nie jest mniejsza od ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych plus planowana rezerwa paliwa wymagana przepisami NCC.OP.130 lub NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Użycie dodatkowego tlenu

Pilot dowódca musi dopilnować, by zarówno on, jak i członkowie załogi lotniczej, wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie, używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 13 000 stóp.

NCC.OP.215 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lotniczej lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi pilot lecący podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

NCC.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Jeżeli system ACAS został zainstalowany i jest sprawny, operator ustanawia stosowne procedury operacyjne i programy szkoleniowe. Jeżeli stosowany system to ACAS II, przedmiotowe procedury i szkolenia muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011.

NCC.OP.225 Warunki podejścia i lądowania

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do lądowania drogi startowej lub FATO nie uniemożliwiają bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia.

NCC.OP.230 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

a) Pilot dowódca może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/widzialności (RVR/VIS).

b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:

- 1) poniżej wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
- 2) do segmentu ostatecznego podejścia, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1 000 stóp nad poziomem lotniska.

- c) Jeżeli wartość RVR nie jest dostępna, można ją obliczyć przez przeliczenie podawanej widzialności.
- d) Jeżeli po zejściu poniżej 1 000 stóp nad poziomem lotniska podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
- e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i zamierzonej do użycia drogi startowej.
- f) Wartość RVR w strefie przyziemia ma zawsze charakter decydujący.

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH

NCC.POL.100 Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne

- a) W każdej fazie operacji załadunek, masa i położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.
- b) W statku powietrznym umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów lub ich kombinacje, przedstawiające w sposób wizualny obowiązujące ograniczenia operacyjne przewidziane w instrukcji AFM.

NCC.POL.105 Masa i wyważenie oraz załadunek

- a) Operator ustala masę oraz położenie środka ciężkości każdego statku powietrznego poprzez jego faktyczne zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Jeżeli nieznan jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, statek powietrzny jest ponownie ważony.
- b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.
- c) Operator określa masę wszystkich elementów statku powietrznego oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej statku powietrznego poprzez faktyczne ważenie, w tym wszelkiego bagażu załogi, lub zastosowanie mas standardowych. Określany jest wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości statku powietrznego. Do określenia suchej masy operacyjnej statku powietrznego za pomocą mas standardowych stosuje się następujące wartości dla członków załogi:
- 1) 85 kg łącznie z bagażem podręcznym dla członków załogi lotniczej/personelu specjalistycznego; oraz
 - 2) 75 kg dla członków personelu pokładowego.
- d) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy ustalenie wielkości ciężaru handlowego, w tym balastu, przez:
- 1) rzeczywiste zważenie;
 - 2) określenie masy ciężaru handlowego zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu; lub
 - 3) obliczenie masy pasażerów na podstawie deklaracji złożonej przez każdego pasażera osobiście bądź też w jego imieniu oraz poprzez dodanie wcześniej określonej stałej wartości uwzględniającej bagaż podręczny oraz ubranie, jeżeli liczba miejsc pasażerskich na pokładzie:
 - (i) jest mniejsza niż 10 – w przypadku samolotów; lub
 - (ii) jest mniejsza niż sześć – w przypadku śmigłowców.
- e) Przy stosowaniu mas standardowych używa się następujących wartości:
- 1) w odniesieniu do pasażerów – wartości z tabeli 1 i 2, w których uwzględniono masy bagażu podręcznego i niemowląt zajmujących miejsce pasażerskie razem z osobą dorosłą:

Tabela 1

Standardowe masy pasażerów – statki powietrzne z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 20 lub więcej

Miejsca pasażerskie:	co najmniej 20		co najmniej 30
	Mężczyźni	Kobiety	Wszyscy dorośli
Dorośli	88 kg	70 kg	84 kg
Dzieci	35 kg	35 kg	35 kg

Tabela 2

Standardowe masy pasażerów – statki powietrzne z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 19 lub mniej

Miejsca pasażerskie	1–5	6–9	10–19
Mężczyźni	104 kg	96 kg	92 kg
Kobiety	86 kg	78 kg	74 kg
Dzieci	35 kg	35 kg	35 kg

2) w odniesieniu do bagażu:

(i) dla samolotów z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 20 lub więcej – standardowe wartości masy dla bagażu rejestrowanego z tabeli 3;

Tabela 3

Standardowe masy bagażu – samoloty z łączną liczbą miejsc pasażerskich co najmniej 20

Rodzaj lotu	Standardowa masa bagażu
Krajowy	11 kg
W obszarze europejskim	13 kg
Międzykontynentalny	15 kg
Pozostałe	13 kg

(ii) dla śmigłowców z łączną liczbą miejsc pasażerskich wynoszącą 20 lub więcej – standardową masę bagażu rejestrowanego wynoszącą 13 kg.

f) W przypadku statków powietrznych z liczbą miejsc pasażerskich nieprzekraczającą 19 rzeczywistą masę rejestrowanego bagażu ustala się przez:

1) zważenie; lub

2) obliczenie na podstawie deklaracji złożonej przez każdego pasażera osobiście bądź też w jego imieniu. Jeżeli nie jest to wykonalne, stosuje się standardową masę minimalną wynoszącą 13 kg.

g) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy określenie masy ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.

h) Pilot dowódca dopilnowuje, by załadunek:

1) statku powietrznego odbywał się pod nadzorem personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje; oraz

2) ładunku handlowego był zgodny z danymi użytymi do obliczenia masy i wyważenia statku powietrznego.

i) Operator ustanawia procedury umożliwiające pilotowi dowódcy przestrzeganie dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo oraz ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.

j) Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymagania określone w lit. a)–i). System ten uwzględnia wszystkie rodzaje zamierzonych operacji.

NCC.POL.110 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia

- a) Przed każdym lotem operator ustala dane oraz sporządza dokumentację masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie w taki sposób, aby limity masy i wyważenia statku powietrznego nie zostały przekroczone. Dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje:
- 1) znaki rejestracyjne i typ statku powietrznego;
 - 2) oznaczenie, numer oraz data rejsu (stosownie do przypadku);
 - 3) imię i nazwisko pilota dowódcy;
 - 4) imię i nazwisko osoby, która sporządziła dokument;
 - 5) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie środka ciężkości statku powietrznego;
 - 6) masa paliwa przy starcie oraz masa paliwa na przelot;
 - 7) w stosownych przypadkach, masa materiałów zużywalnych innych niż paliwo;
 - 8) elementy ładunku z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;
 - 9) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;
 - 10) stosowane położenia środka ciężkości statku powietrznego; oraz
 - 11) wartości graniczne masy i położenia środka ciężkości.
- b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator sprawdza spójność otrzymanych danych.
- c) W przypadku gdy załadunek statku powietrznego nie jest nadzorowany przez pilota dowódcę, osoba nadzorująca załadunek potwierdza własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem zgodność ładunku i jego rozmieszczenia z dokumentacją dotyczącą masy i wyważenia sporządzoną przez pilota dowódcę. Pilot dowódca potwierdza akceptację tego dokumentu własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem.
- d) Operator określa procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili w celu dopilnowania, by:
- 1) wszelkie zmiany wprowadzane w ostatniej chwili po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia były wprowadzane do dokumentów planowania lotu zawierających dokumentację masy i wyważenia;
 - 2) określona była maksymalna dopuszczalna zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku; oraz
 - 3) sporządzana była nowa dokumentacja masy i wyważenia, jeżeli powyższa wartość maksymalna zostanie przekroczona.

NCC.POL.111 Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia – złagodzenie wymagań

Niezależnie od przepisu NCC.POL.110 lit. a) pkt 5 określenie położenia środka ciężkości nie musi znajdować się w dokumentacji masy i wyważenia, jeżeli rozmieszczenie ładunku jest zgodne z wcześniej obliczoną tabelą wyważenia lub jeżeli można wykazać, że podczas zamierzonych operacji możliwe jest zapewnienie prawidłowego wyważenia, niezależnie od faktycznej masy ładunku.

NCC.POL.115 Osiągi – postanowienia ogólne

Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, wyłącznie jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.

NCC.POL.120 Ograniczenia masy startowej – samoloty

Operator dopilnowuje, by:

- a) masa samolotu przy rozpoczęciu startu nie przekraczała ograniczeń masy dla:
- 1) startu, przewidzianych w NCC.POL.125;
 - 2) lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym, przewidzianych w NCC.POL.130; oraz

3) lądowania, przewidzianych w NCC.POL.135,

uwzględniając spodziewaną wraz z postępowaniem lotu redukcję masy oraz zrzut paliwa;

- b) masa samolotu przy starcie nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy startowej określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajduje się lotnisko lub miejsce operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy startowej; oraz
- c) szacunkowa masa samolotu w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku planowanego lądowania lub miejscu operacji lotniczych, na którym planuje się wylądować, a także na dowolnym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego, nigdy nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji AFM dla barometrycznej wysokości bezwzględnej odpowiadającej wysokości, na jakiej znajdują się te lotniska lub miejsca operacji lotniczych, oraz dla innych panujących na miejscu warunków atmosferycznych, o ile są one wykorzystywane jako parametr do określania maksymalnej masy do lądowania.

NCC.POL.125 Start – samoloty

- a) Ustalając maksymalną masę startową, pilot dowódca bierze pod uwagę następujące wymagania:
- 1) obliczeniowa długość startu nie przekracza rozporządzalnej długości startu (take-off distance available, TODA), przy długości zabezpieczenia wydłużonego startu nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (take-off run available, TORA);
 - 2) obliczeniowa długość rozbiegu przy starcie nie przekracza rozporządzalnej długości rozbiegu przy starcie (TORA);
 - 3) dla startu przerwano i kontynuowanego stosuje się taką samą wartość V_1 określoną w instrukcji AFM; oraz
 - 4) masa startowa przy starcie z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie przekracza masy startowej dozwolonej w takich samych warunkach na suchej drodze startowej.
- b) W przypadku wystąpienia niesprawności silnika podczas startu pilot dowódca dopilnowuje, by:
- 1) samolot, dla którego w instrukcji AFM określono wartość V_1 , mógł przerwać start i zatrzymać się w granicach rozporządzalnej długości przerwano startu; oraz
 - 2) samolot, dla którego w instrukcji AFM określono praktyczny tor wznoszenia po starcie, mógł kontynuować start i z odpowiednim zapasem ominąć wszystkie przeszkody na torze wznoszenia, do momentu gdy będzie mógł spełnić wymagania NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – samoloty

Pilot dowódca dopilnowuje, by w przypadku wystąpienia niesprawności silnika w dowolnym punkcie trasy samolot wielosilnikowy mógł kontynuować lot do odpowiedniego lotniska lub miejsca operacji lotniczych bez schodzenia poniżej minimalnej bezwzględnej wysokości przewyższenia nad przeszkodami.

NCC.POL.135 Lądowanie – samoloty

Pilot dowódca dopilnowuje, by na każdym lotnisku lub miejscu operacji lotniczych, po ominięciu wszystkich przeszkód na torze podejścia z bezpiecznym zapasem, samolot mógł wylądować i zatrzymać się, a wodnosamolot mógł zejść do dostatecznie małej prędkości w granicach rozporządzalnej długości lądowania. Należy uwzględnić spodziewane różnice w technikach podejścia i lądowania, jeżeli nie uwzględniono ich podczas planowania osiągnięć.

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty

NCC.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści muszą być zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu, jeżeli są:
- 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.A.245;
 - 3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.A.250; lub
 - 4) instalowane w samolocie.

- b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:
- 1) zapasowe bezpieczniki;
 - 2) niezależne przenośne źródła światła;
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 4) uchwyt na mapy;
 - 5) apteczki pierwszej pomocy;
 - 6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 7) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz
 - 8) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250; oraz
 - 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdolność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.
- f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCC.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora;
- b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL); lub
- c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu.

NCC.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

NCC.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;

- e) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
- g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku wodnosamolotów.

NCC.IDE.A.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

a) Samoloty użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- 1) kurs magnetyczny;
- 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 4) prędkość przyrządową;
- 5) ślizg; oraz
- 6) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.

b) Samoloty użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem lub w warunkach VMC w nocy bądź w warunkach, w których samolotu nie można utrzymać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do co najmniej jednego z dodatkowych przyrządów, muszą być – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – wyposażone w:

- 1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - (i) skręt i ślizg;
 - (ii) położenie przestrzenne;
 - (iii) prędkość pionową; oraz
 - (iv) kurs stabilny;
- 2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz
- 3) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

c) Zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, samoloty wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:

- 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 2) prędkość przyrządową;
- 3) ślizg lub zakręt i ślizg (stosownie do przypadku);
- 4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;
- 5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach;
- 6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach; oraz
- 7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach.

NCC.IDE.A.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- 1) kurs magnetyczny;
- 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 4) prędkość przyrządową;
- 5) prędkość pionową;

- 6) skręt i ślizg;
 - 7) położenie przestrzenne;
 - 8) kurs stabilny;
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz
 - 10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.
- b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;
- c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące informacje dla drugiego pilota:
- 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 2) prędkość przyrządową;
 - 3) prędkość pionową;
 - 4) skręt i ślizg;
 - 5) położenie przestrzenne;
 - 6) kurs stabilny; oraz
 - 7) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha, w stosownych przypadkach.
- d) wymagane w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;
- e) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;
- f) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych.
- g) drugie, niezależne urządzenie mierzące i wyświetlające wysokość bezwzględną; oraz
- h) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.

NCC.IDE.A.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Samoloty użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCC.IDE.A.135 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

Samoloty z napędem turbinowym o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

- a) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.; lub
- b) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 stycznia 2011 r.

NCC.IDE.A.140 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS)

Samoloty z napędem turbinowym o MCTOM większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż 19 wyposaża się w system ACAS II, chyba że w rozporządzeniu (UE) nr 1332/2011 przewidziano inaczej.

NCC.IDE.A.145 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Poniższe rodzaje samolotów wyposaża się w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, gdy są użytkowane w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, na których na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych:

- a) samoloty z kabiną ciśnieniową;
- b) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg; oraz
- c) samoloty z kabiną bez hermetyzacji o MOPSC większej niż dziewięć.

NCC.IDE.A.150 Dodatkowe wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia w nocy

- a) Samoloty użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia wyposaża się w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.
- b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.155 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej, obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

- a) Następujące samoloty wyposaża się w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (cockpit voice recorder, CVR):
 - 1) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.; oraz
 - 2) samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 2 250 kg:
 - (i) certyfikowane do lotów z minimalną liczebnością załogi wynoszącą co najmniej dwóch pilotów;
 - (ii) wyposażone w silnik(-i) turboodrzutowy(-e) lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; oraz
 - (iii) dla których świadectwo typu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.
- b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich dwóch godzin.
- c) Rejestrator CVR rejestruje w odniesieniu do skali czasowej:
 - 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymane w kabinie załogi lotniczej przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny załogi lotniczej, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce; oraz
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach nagłownych lub głośniku.
- d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- f) CVR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.A.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

- a) Samoloty o MCTOM większej niż 5 700 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkownika samolotu oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.
- c) Dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim samolot może poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) FDR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.A.170 Zapisy z łącza transmisji danych

- a) Samoloty, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiami posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:
 - 1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z samolotu, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:
 - (i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;
 - (ii) łączność między kontrolerem a pilotem;
 - (iii) dozór adresowany;
 - (iv) informacje o locie;
 - (v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;
 - (vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz
 - (vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;
 - 2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem samolotu; oraz
 - 3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.
- b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.
- c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres jaki został określony dla CVR w NCC.IDE.A.160.
- d) Rejestrator musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.
- e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w NCC.IDE.A.160 lit. d) i e).

NCC.IDE.A.175 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli:

- a) samolot, na którym wymagany jest CVR lub FDR, zostanie wyposażony w jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota; lub
- b) samolot, na którym wymagany jest CVR i FDR, zostanie wyposażony w dwa zespolone rejestratory parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

NCC.IDE.A.180 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Samoloty wyposaża się w:

- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;
- 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
- 3) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;
- 4) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości:
 - (i) na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota; oraz
 - (ii) na każdym siedzeniu obserwatora położonym w kabinie załogi lotniczej;
 oraz
- 5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1980 r.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi:

- 1) posiadać jeden punkt zwalniania; oraz
- 2) na siedzeniach załogi lotniczej, wszystkich siedzeniach położonych obok siedzenia pilota oraz na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmować dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

NCC.IDE.A.185 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Samoloty, na których z kabiny załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, wyposaża się w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

NCC.IDE.A.190 Apteczka pierwszej pomocy

a) Samoloty wyposaża się w apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą 1.

Tabela 1

Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy

Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich	Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 lub więcej	6

b) Apteczki pierwszej pomocy muszą być:

- 1) łatwo dostępne do użytku; oraz
- 2) utrzymywane w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCC.IDE.A.195 Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

- a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach bezwzględnych, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnych lotu, na których barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
- 1) wszystkich członków załogi oraz:
 - (i) 100 % pasażerów na czas, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym wypadku nie mniej niż 10 minut;
 - (ii) co najmniej 30 % pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 14 000–15 000 stóp, w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu; oraz
 - (iii) co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–14 000 stóp;
 - 2) wszystkich osób znajdujących się w przedziale pasażerskim przez czas nie krótszy niż 10 minut, w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13 000 stóp w czasie 4 minut.
- c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej lotu powyżej 25 000 stóp są dodatkowo wyposażane w:
- 1) urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie; oraz
 - 2) maski umożliwiające szybkie nałożenie dla członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.200 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

- a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej lotu, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej lotu, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
- 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
 - 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego jest większa niż 13 000 stóp.

NCC.IDE.A.205 Gaśnice ręczne

- a) Samoloty wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
- 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielnym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

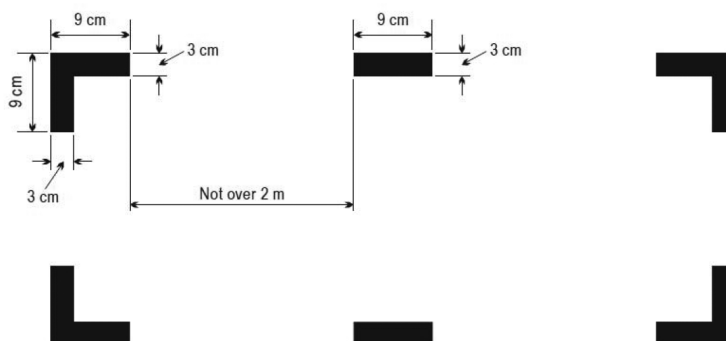
NCC.IDE.A.206 Topory i łom awaryjny

- a) Samoloty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej (MCTOM) większej niż 5 700 kg lub MOPSC większej niż dziewięć wyposaża się w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi lotniczej.
- b) W przypadku samolotów o MOPSC większej niż 200 dodatkowy topór lub łom awaryjny jest umieszczony w kuchni usytuowanej najbliżej tyłu samolotu lub w jej pobliżu.
- c) Topory i łomy awaryjne rozmieszczone w przedziale pasażerskim muszą być niewidoczne dla pasażerów.

NCC.IDE.A.210 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba**NCC.IDE.A.215 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)**

- a) Samoloty wyposaża się w:
 - 1) nadajnik ELT dowolnego typu w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;
 - 2) automatyczny nadajnik ELT w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w po dniu 1 lipca 2008 r.
- b) ELT dowolnego typu umożliwiającą jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Loty nad obszarami wodnymi

- a) Poniższe samoloty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone:
 - 1) samoloty lądowe użytkowane nad obszarami wodnymi w odległości większej niż 50 mil morskich od lądu lub do startów lub lądowań na lotnisku lub w miejscu operacji lotniczej, gdzie – zdaniem pilota dowódcy – tor wznośzenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłyby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania; oraz
 - 2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi.
- b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.
- c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:
 - 1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; oraz

- 2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.
- d) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:
 - 1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
 - 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz
 - 3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCC.IDE.A.230 Wyposażenie ratownicze

- a) Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:
 - 1) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
 - 2) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT(S); oraz
 - 3) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla planowanej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.
- b) Dodatkowe wyposażenie ratownicze, o którym mowa w lit. a) pkt 3, nie musi znajdować się pokładzie, jeżeli samolot:
 - 1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:
 - (i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, dla samolotów będących w stanie kontynuować lot do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność silnika krytycznego/silników krytycznych; lub
 - (ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową dla wszystkich innych samolotów;
 - lub
 - 2) pozostaje w odległości od obszarów umożliwiających wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadająca 90 minutom lotu z prędkością przelotową, w przypadku samolotów certyfikowanych zgodnie ze stosownymi standardami dotyczącymi zdolności do lotu.

NCC.IDE.A.240 Słuchawki nagłowne

- a) Samoloty wyposaża się w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym bądź ich odpowiednikiem dla każdego członka załogi lotniczej na jego stanowisku pracy w kabinie załogi lotniczej.
- b) Samoloty użytkowane według IFR lub w nocy wyposaża się w przycisk nadawania na sterownicy ręcznego sterowania przechyleniem i pochyleniem u każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.A.245 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli samoloty użytkowane są według IFR lub w nocy bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w wyposażenie łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:
 - 1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;
 - 2) otrzymywanie informacji meteorologicznych w dowolnym momencie lotu;
 - 3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz
 - 4) łączność na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.
- b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

NCC.IDE.A.250 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Samoloty wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
- 1) planem lotu ATS, w stosownych przypadkach; oraz
 - 2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.
- c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Samoloty wyposaża się we wtórny radar dozoru (secondary surveillance radar, SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz w inne funkcje transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

NCC.IDE.A.260 Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi

- a) Operator używa wyłącznie tych elektronicznych danych nawigacyjnych, które obsługują aplikacje nawigacyjne spełniające standardy spójności odpowiednie dla zamierzonego wykorzystania tych danych.
- b) W sytuacji użycia elektronicznych danych nawigacyjnych do aplikacji nawigacyjnej wymaganej w operacji, która na mocy przepisów załącznika V (część SPA) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 podlega zatwierdzeniu, operator wykazuje przed właściwym organem, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają standardy spójności odpowiednie do zamierzonego wykorzystania tych danych.
- c) Operator nieprzerwanie monitoruje zarówno proces, jak i dane, bezpośrednio lub przez monitorowanie zgodności usługodawców zewnętrznych.
- d) Operator zapewnia terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych elektronicznych danych nawigacyjnych na wszystkich statkach powietrznych, na których dane te są niezbędne.

SEKCJA 2**Śmigłowce****NCC.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści muszą być zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:
- 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.H.245;
 - 3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCC.IDE.H.250; lub
 - 4) instalowane w śmigłowcu.
- b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:
- 1) niezależne przenośne źródło światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) uchwyt na mapy;
 - 4) apteczka pierwszej pomocy;

- 5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 6) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz
 - 7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250; oraz
 - 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez członka załogi lotniczej, muszą być rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą.
- f) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCC.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) operatora;
- b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL); lub
- c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCC.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;
- e) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
- g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

NCC.IDE.H.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Śmigłowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
- 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;

- 4) prędkość przyrządową; oraz
 - 5) ślizg.
- b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC nad obszarami wodnymi bez kontaktu wzrokowego z lądem lub w warunkach VMC w nocy, bądź w warunkach widzialności poniżej 1 500 m, czy też w warunkach, w których śmigłowca nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do co najmniej jednego dodatkowego przyrządu, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:
- 1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - (i) położenie przestrzenne;
 - (ii) prędkość pionową; oraz
 - (iii) kurs stabilny;
 - 2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz
 - 3) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.
- c) Zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, śmigłowiec wyposaża się w dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:
- 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 2) prędkość przyrządową;
 - 3) ślizg;
 - 4) położenie przestrzenne, w stosownych przypadkach;
 - 5) prędkość pionową, w stosownych przypadkach; oraz
 - 6) kurs stabilny, w stosownych przypadkach.

NCC.IDE.H.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

- a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
- 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową;
 - 5) prędkość pionową;
 - 6) ślizg;
 - 7) położenie przestrzenne;
 - 8) kurs stabilny; oraz
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego;
- b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;
- c) zawsze gdy do wykonania danej operacji wymaganych jest dwóch pilotów, dodatkowe oddzielne urządzenia wyświetlające następujące parametry:
- 1) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 2) prędkość przyrządową;
 - 3) prędkość pionową;
 - 4) ślizg;

- 5) położenie przestrzenne; oraz
- 6) kurs stabilny;
- d) wymagane w lit. a) pkt 4 i lit. c) pkt 2 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem;
- e) alternatywne źródło ciśnienia statycznego;
- f) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie operacji nocnych; oraz
- g) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, jako przyrząd rezerwowy.

NCC.IDE.H.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCC.IDE.H.145 Pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych

Śmigłowce o MOPSC większej niż dziewięć, użytkowane według IFR lub w nocy, wyposaża się w pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych, w przypadku gdy aktualne komunikaty meteorologiczne wskazują, że na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowe wyposażenie do wykrywania warunków meteorologicznych.

NCC.IDE.H.150 Dodatkowe wyposażenie do operacji w warunkach oblodzenia w nocy

- a) Śmigłowce użytkowane w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia wyposaża się w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu.
- b) Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie czynności przez członków załogi lotniczej.

NCC.IDE.H.155 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCC.IDE.H.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota

- a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 7 000 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w rejestrator CVR.
- b) Rejestrator CVR umożliwia zachowanie informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich dwóch godzin.
- c) Rejestrator CVR rejestruje w odniesieniu do skali czasowej:
 - 1) komunikaty głosowe przekazywane z kabiny i otrzymywane w kabinie załogi lotniczej przez radio;
 - 2) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego oraz systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany;
 - 3) tło dźwiękowe kabiny pilota, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu załogi; oraz
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjnych pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach nagłownych lub głośniku.
- d) Rejestrator CVR rozpoczyna zapis automatycznie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuuje go do chwili zakończenia lotu, gdy śmigłowiec nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) Oprócz wymagania określonego w lit. d), zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, CVR rozpoczyna zapis możliwie jak najwcześniej, podczas sprawdzania kabiny pilota przed uruchomieniem silników na początku lotu, i kontynuuje zapis aż do chwili zakończenia sprawdzania kabiny pilota bezpośrednio po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- f) CVR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.H.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu

- a) Śmigłowce o MCTOM większej niż 3 175 kg, dla których indywidualne świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., wyposaża się w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR) stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Rejestrator FDR zapisuje parametry wymagane do dokładnego ustalenia toru lotu, prędkości, położenia przestrzennego, mocy silników, konfiguracji i użytkownika śmigłowca oraz umożliwia zachowanie danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 10 godzin jego pracy.
- c) Dane muszą pochodzić ze śmigłowca ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- d) Rejestrator FDR rozpoczyna zapis danych automatycznie, zanim śmigłowiec jest w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis automatycznie, gdy śmigłowiec nie jest już w stanie poruszać się za pomocą własnego napędu.
- e) FDR musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

NCC.IDE.H.170 Zapisy z łącza transmisji danych

- a) Śmigłowce, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r., które mają zdolność prowadzenia łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych i które są objęte wymaganiami posiadania CVR, zapisują na przeznaczonym do tego rejestratorze, w stosownych przypadkach:
 - 1) komunikaty w łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych związane z łącznością ATS do i z śmigłowca, w tym komunikaty dotyczące następujących działań:
 - (i) nawiązanie łączności za pośrednictwem łącza transmisji danych;
 - (ii) łączność między kontrolerem a pilotem;
 - (iii) dozór adresowany;
 - (iv) informacje o locie;
 - (v) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, nadzór nad danymi transmitowanymi przez statek powietrzny;
 - (vi) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane dotyczące nadzoru operacyjnego nad statkiem powietrznym; oraz
 - (vii) w miarę możliwości, biorąc pod uwagę architekturę systemu, dane graficzne;
 - 2) informacje umożliwiające korelację z wszelkimi zapisami związanymi z łącznością za pośrednictwem łącza transmisji danych, które są przechowywane poza pokładem śmigłowca; oraz
 - 3) informacje o czasie nadania i priorytecie komunikatów nadawanych za pośrednictwem łącza transmisji danych, biorąc pod uwagę architekturę systemu.
- b) Rejestrator stosuje cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych i informacji oraz dysponuje systemem szybkiego odczytu zgromadzonych danych. Metoda zapisu pozwala na dopasowanie danych do danych rejestrowanych na ziemi.
- c) Rejestrator umożliwia zachowanie zapisanych danych przez co najmniej taki sam okres jaki został określony dla CVR w NCC.IDE.H.160.
- d) Rejestrator musi posiadać urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.
- e) Wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych rejestratora są takie same jak wymagania dotyczące uruchomienia i zatrzymania funkcji logicznych CVR zawarte w NCC.IDE.H.160 lit. d) i e).

NCC.IDE.H.175 Zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota

Wymagania dotyczące CVR oraz FDR mogą być spełnione, jeżeli na pokładzie śmigłowca znajduje się jeden zespolony pokładowy rejestrator parametrów lotu i rozmów w kabinie pilota.

NCC.IDE.H.180 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

- a) Śmigłowce wyposaża się w:
 - 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;

- 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
 - 3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;
 - 4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy;
 - 5) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej; oraz
 - 6) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1980 r.
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi:
- 1) posiadać jeden punkt zwalniania; oraz
 - 2) na siedzeniach załogi lotniczej, wszystkich siedzeniach położonych obok siedzenia pilota oraz na siedzeniach przeznaczonych dla minimalnego wymaganego składu personelu pokładowego, obejmować dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie.

NCC.IDE.H.185 Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Śmigłowce, w których z siedzenia/siedzeń załogi lotniczej nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, wyposaża się w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

NCC.IDE.H.190 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jedną apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
- 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCC.IDE.H.200 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

- a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
- 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
 - 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego jest większa niż 13 000 stóp.

NCC.IDE.H.205 Gaśnice ręczne

- a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
- 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielnym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

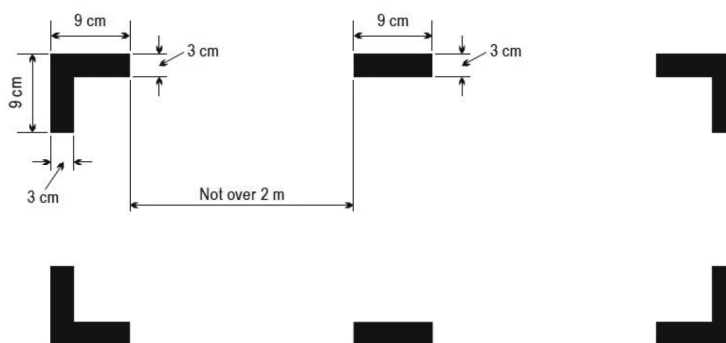
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCC.IDE.H.210 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca, odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej, muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCC.IDE.H.215 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

- a) Śmigłowce wyposaża się w co najmniej jeden automatyczny awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT).
- b) Jeżeli śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi do wsparcia operacji w nieprzyjnym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, są w stanie utrzymać równy tor lotu w przypadku niesprawności silnika krytycznego, wyposaża się je w automatycznie uruchamiany ELT (ELD (AD)).
- c) ELT dowolnego typu umożliwi jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Kamizelki ratunkowe

- a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas:
- 1) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu;
 - 2) użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; bądź
 - 3) startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.
- b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.

NCC.IDE.H.226 Kombinezony ratunkowe członków załogi

Każdy członek załogi musi mieć na sobie kombinezon ratunkowy:

- a) podczas użytkowania w lotach nad obszarami wodnymi do wsparcia operacji morskich, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu, w sytuacji gdy:
 - 1) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż + 10 °C; bądź
 - 2) szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż szacowany czas przeżycia;lub
- b) jeżeli pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka z uwzględnieniem następujących warunków:
 - 1) loty nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacyjną od lądu lub w odległości od lądu większej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, oraz
 - 2) dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż + 10 °C.

NCC.IDE.H.227 Tratwy ratunkowe, zestawy ratunkowego awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego ELT oraz wyposażenie ratownicze podczas długotrwałych lotów nad obszarami wodnymi

Śmigłowce użytkowane:

- a) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; bądź
- b) w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu, a także kiedy pilot dowódca podejmie taką decyzję na podstawie oceny ryzyka,

wyposaża się w:

- 1) w przypadku śmigłowców przewożących mniej niż 12 osób, co najmniej jedną tratwę o pojemności nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie, przechowywaną w sposób ułatwiający jej szybkie użycie w sytuacji awaryjnej;
- 2) w przypadku śmigłowców przewożących więcej niż 11 osób, co najmniej dwie tratwy ratunkowe, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej, o łącznej pojemności wystarczającej do zabrania wszystkich osób przewożonych na pokładzie, oraz – w razie utraty jednej tratwy – o odpowiedniej przeciążalności pozostałych tratw umożliwiającej zabranie wszystkich osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca;
- 3) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT(S) dla każdej wymaganej tratwy ratunkowej; oraz
- 4) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCC.IDE.H.230 Wyposażenie ratownicze

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w:

- a) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
- b) co najmniej jeden ratunkowy awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT(S); oraz
- c) dodatkowe wyposażenie ratownicze, właściwe dla planowanej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie.

NCC.IDE.H.231 Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjaznym środowisku na morzu

Śmigłowce użytkowane w operacjach morskich w nieprzyjaznym środowisku na morzu, w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, muszą spełniać następujące wymagania:

- a) W sytuacji gdy dostępne pilotowi dowódcy komunikaty lub prognozy meteorologiczne wskazują, że temperatura wody w morzu będzie podczas lotu niższa niż + 10 °C lub gdy szacowany czas trwania akcji ratunkowej jest dłuższy niż obliczony czas przeżycia bądź gdy lot ma być wykonany w nocy, wszystkie osoby na pokładzie mają na sobie kombinezony ratunkowe.

- b) Wszystkie tratwy ratunkowe przewożone zgodnie z NCC.IDE.H.227 są umieszczane w sposób zapewniający ich użyteczność w warunkach na morzu, dla których oceniono właściwości śmigłowca w zakresie wodowania, unoszenia się na powierzchni i trzymowania w celu spełnienia wymagań certyfikacyjnych dotyczących wodowania.
- c) Śmigłowiec wyposaża się w system oświetlenia awaryjnego posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny i ułatwiający ewakuację ze śmigłowca.
- d) Wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne załogi, a także urządzenia służące do ich otwierania, muszą być oznaczone w sposób widoczny, w celu zapewnienia osobom na pokładzie odniesień wzrokowych w świetle dziennym i w ciemności. Oznaczenia te muszą być zaprojektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne po kapotowaniu śmigłowca i zanurzeniu kabiny pod wodę.
- e) Wszystkie drzwi, których nie można odrzucić, przeznaczone na wyjścia awaryjne w razie wodowania, muszą posiadać urządzenia blokujące je w pozycji otwartej w taki sposób, żeby urządzenia te nie przeszkadzały osobom znajdującym się na pokładzie w wyjściu przy dowolnych warunkach na morzu, oraz aby zapewniały maksymalne rozwarście uznane za niezbędne na potrzeby wodowania i utrzymywania się na powierzchni.
- f) Wszystkie drzwi, okna lub inne otwory w przedziale pasażerskim przeznaczone do wykorzystania na potrzeby ewakuacji pod wodą wyposaża się tak, aby mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej.
- g) Kamizelki ratunkowe są noszone przez cały czas, chyba że dany pasażer lub członek załogi ma na sobie zintegrowany kombinezon ratunkowy spełniający łączne wymagania dotyczące kombinezonu ratunkowego i kamizelki ratunkowej.

NCC.IDE.H.232 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi — wyposażenie różne

Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

- a) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednio do jego gabarytów, masy i cech obsługi; oraz
- b) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

NCC.IDE.H.235 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie

Jeżeli dany śmigłowiec jest użytkowany w lotach nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jego konstrukcja musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi zdolności do lotu bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające.

NCC.IDE.H.240 Słuchawki nagłowne

Zawsze gdy wymagany jest system łączności radiowej lub radionawigacji, śmigłowiec wyposaża się w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie oraz przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCC.IDE.H.245 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli śmigłowce są użytkowane według IFR lub w nocy bądź jeżeli jest to konieczne ze względu na stosowne wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej, wyposaża się je w wyposażenie łączności radiowej, które w normalnych warunkach propagacji radiowej umożliwia:
 - 1) prowadzenie dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska;
 - 2) otrzymywanie informacji meteorologicznych;
 - 3) prowadzenie dwukierunkowej łączności w dowolnym momencie lotu ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach przewidzianych przez odpowiedni organ; oraz
 - 4) łączność na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.
- b) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.
- c) W przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej, oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisami NCC.IDE.H.155 śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota i członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCC.IDE.H.250 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
- 1) planem lotu ATS, w stosownych przypadkach; oraz
 - 2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.
- c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (secondary surveillance radar, SSR) informujący o barometrycznej wysokości bezwzględnej oraz w inne funkcje transpondera SSR wymagane na trasie lotu.”

ZAŁĄCZNIK IV

„ZAŁĄCZNIK VII

OPERACJE NIEZAROBKOWE WYKONYWANE PRZY UŻYCIU STATKÓW POWIETRZNYCH Z NAPĘDEM SILNIKOWYM INNYCH NIŻ SKOMPLIKOWANE STATKI POWIETRZNE**[CZĘŚĆ NCO]****PODCZEŚĆ A****WYMAGANIA OGÓLNE****NCO.GEN.100 Właściwy organ**

- a) Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.
- b) Jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany w kraju trzecim, właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności lub siedziba operatora.

NCO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań

W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi operator może stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań w stosunku do sposobów przyjętych przez Agencję.

NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i motoszybowce

- a) Motoszybowce turystyczne są użytkowane zgodnie z wymaganiami dla:
 - 1) samolotów, jeżeli są napędzane silnikiem; oraz
 - 2) szybowców, jeżeli są użytkowane bez użycia silnika.
- b) Motoszybowce turystyczne wyposaża się zgodnie z wymaganiami dotyczącymi samolotów, chyba że przepisy podczęści D stanowią inaczej.
- c) Motoszybowce, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, są użytkowane i wyposażane zgodnie z wymaganiami dotyczącymi szybowców.

NCC.GEN.105 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

- a) Pilot dowódca odpowiada za:
 - 1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na jego pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - 2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu w interesie bezpieczeństwa;
 - 3) zapewnienie, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych były wykonywane zgodnie z pkt 1.b załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
 - 4) rozpoczęcie lotu wyłącznie wtedy, gdy upewni się, że uwzględnione zostały wszystkie ograniczenia operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mianowicie:
 - (i) statek powietrzny jest zdatny do lotu;
 - (ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;
 - (iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że – w stosownych przypadkach – lot z nie działającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu zgodnie z NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 lub NCO.IDE.B.105;
 - (iv) masa statku powietrznego oraz – z wyłączeniem balonów – położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu z zachowaniem ograniczeń przewidzianych w dokumentacji zdatności do lotu;

- (v) całe wyposażenie, bagaż i ładunek zostały odpowiednio załadowane i możliwe jest przeprowadzenie ewakuacji awaryjnej; oraz
 - (vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;
- 5) nierozpoczynanie lotu, jeżeli jest on niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z takich przyczyn, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;
 - 6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, w przypadku gdy jego zdolność do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z przyczyn takich, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;
 - 7) podjęcie decyzji o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi zgodnie z – odpowiednio – wykazem odchyłeń w konfiguracji (configuration deviation list, CDL) lub wykazem wyposażenia minimalnego (minimum equipment list, MEL); oraz
 - 8) odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzewanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego.
- b) Pilot dowódca dopilnowuje, by podczas krytycznych faz lotu, bądź zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, wszyscy członkowie załogi pozostawali na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej i nie wykonywali żadnych czynności poza czynnościami wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
 - c) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
 - d) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.
 - e) W sytuacji awaryjnej, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
 - f) Podczas lotu pilot dowódca:
 - 1) z wyłączeniem balonów, ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa kiedy przebywa na swoim stanowisku; oraz
 - 2) pozostaje za sterami statku powietrznego przez cały czas, chyba że kontrolę nad statkiem powietrznym przejmuje inny pilot.
 - g) W razie aktu bezprawnej ingerencji pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.
 - h) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnymi obrażeniami lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

NCO.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

Oprócz obowiązków opisanych w NCO.GEN.105 do obowiązków pilota dowódcy balonu należy:

- a) przeprowadzenie odprawy przed startem dla osób pomagających w napełnianiu i opróżnianiu powłoki balonu; oraz
- b) zapewnienie, by osoby pomagające w napełnianiu i opróżnianiu powłoki nosiły odpowiednią odzież ochronną.

NCO.GEN.110 Przestrzeganie prawa, przepisów i procedur

- a) Pilot dowódca przestrzega prawa, przepisów i procedur państw, w których użytkowany jest statek powietrzny.

- b) Pilot dowódca jest zaznajomiony z obowiązującymi prawami, przepisami i procedurami dotyczącymi wykonywania jego obowiązków, określonymi dla obszarów, nad którymi odbywać ma się lot, dla lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, które planuje się wykorzystać, oraz dla związanych z nimi urządzeń żeglugi powietrznej zgodnie z pkt 1.a załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

NCO.GEN.115 Kołowanie samolotu

Kołowanie samolotu po polu manewrowym lotniska odbywa się wyłącznie wtedy, gdy osoba zasiadająca za sterami:

- a) jest odpowiednio wykwalifikowanym pilotem; lub
- b) została wyznaczona przez operatora oraz:
- 1) została przeszkolona w zakresie kołowania danego samolotu;
 - 2) została przeszkolona w zakresie posługiwania się radiotelefonem, o ile w danym przypadku wymagana jest łączność radiowa;
 - 3) została przeszkolona w zakresie układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, a także sygnałów, instrukcji, frazeologii i procedur kontroli ruchu lotniczego (air traffic control, ATC); oraz
 - 4) spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

NCO.GEN.120 Uruchomienie wirnika – śmigłowce

Obrót wirnika śmigłowca z wykorzystaniem jednostki napędowej w celu wykonania lotu odbywa się wyłącznie wtedy, gdy za sterami zasiada wykwalifikowany pilot.

NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne

Pilot dowódca nie zezwala żadnej osobie na używanie na pokładzie statku powietrznego przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego.

NCO.GEN.130 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym

Poza przypadkami, gdy statek powietrzny startuje i ląduje na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej, operator zapewnia nieprzerwaną dostępność wykazów zawierających informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratowniczym do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (rescue coordination centres, RCC).

NCO.GEN.135 Dokumenty, instrukcje i informacje przewożone na pokładzie

- a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu na pokładzie znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
- 1) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) lub równoważny(-e) dokument(-y);
 - 2) oryginał świadectwa rejestracji;
 - 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
 - 4) w stosownych przypadkach, świadectwo zdatności w zakresie hałasu;
 - 5) w stosownych przypadkach, wykaz zatwierdzeń szczególnych;
 - 6) w stosownych przypadkach, oryginał zezwolenia na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;
 - 7) polisa/polisy ubezpieczenia OC;
 - 8) dziennik podróży statku powietrznego lub dokument równoważny;
 - 9) w stosownych przypadkach, szczegóły złożonego do ATS planu lotu;
 - 10) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy, na które – według uzasadnionych oczekiwań – statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;

- 11) informacje o procedurach i sygnałach wizualnych wykorzystywanych przez przechwytywane i przechwytywane statki powietrzne;
 - 12) w stosownych przypadkach, EL lub CDL; oraz
 - 13) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a) podczas lotów:
- 1) dla których przewiduje się start i lądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej; lub
 - 2) odbywających się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ,
- dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8, można zostawić na lotnisku/miejscu operacji lotniczej.
- c) Niezależnie od przepisów lit. a) podczas lotów balonami lub szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2–8 oraz lit. a) pkt 11–13, można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.
- d) Na żądanie właściwego organu pilot dowódca udostępnia w rozsądnym terminie wymaganą dokumentację pokładową.

NCO.GEN.140 Transport materiałów niebezpiecznych

- a) Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej (z późniejszymi zmianami) w połączeniu z przepisami Instrukcji Technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.
- b) Materiały niebezpieczne transportowane są wyłącznie przez operatorów zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść G do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, chyba że:
- 1) nie podlegają one przepisom Instrukcji Technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji; lub
 - 2) są przenoszone przez pasażerów lub pilota dowódcę bądź znajdują się w bagażu zgodnie z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych.
 - 3) są przenoszone przez operatorów statków powietrznych ELA2.
- c) Pilot dowódca podejmuje wszelkie uzasadnione działania w celu uniemożliwienia nieumyślnego wniesienia materiałów niebezpiecznych na pokład.
- d) W zakresie zgodnym z Instrukcjami Technicznymi pilot dowódca niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa zdarzenia wszelkie wypadki lub incydenty z materiałami niebezpiecznymi.
- e) Pilot dowódca dopilnowuje, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami Instrukcji Technicznych.

NCO.GEN.145 Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa

Operator wdraża:

- a) wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.135 lit. c); oraz
- b) wszelkie wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy dotyczące zdatości do lotu.

NCO.GEN.150 Dziennik podróży

Szczegółowe dane dotyczące statku powietrznego, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się dla każdego lotu lub serii lotów w postaci dziennika podróży lub dokumentu równoważnego.

NCO.GEN.155 Wykaz wyposażenia minimalnego

- a) Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) można sporządzić z uwzględnieniem następujących kwestii:
- 1) dokument ten przewiduje sytuację, w której statek powietrzny jest użytkowany – w określonych warunkach – mimo że konkretne przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje nie działają w chwili rozpoczęcia lotu;
 - 2) dokument ten zostaje opracowany osobno dla każdego statku powietrznego z uwzględnieniem stosownych warunków operacyjnych i obsługi technicznej operatora; oraz
 - 3) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) opracowuje się w oparciu o odpowiedni główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) określony w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽¹⁾, przy czym nie może on być mniej restrykcyjny niż MMEL.
- b) MEL oraz wszelkie poprawki do niego są zgłaszane właściwemu organowi.

PODCZEŚĆ B

PROCEDURY OPERACYJNE**NCO.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych**

Pilot dowódca korzysta wyłącznie z takich lotnisk i miejsc operacji lotniczych, które są odpowiednie dla danego typu statku powietrznego i wykonywanej operacji.

NCO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

Na potrzeby wyboru lotnisk zapasowych oraz polityki paliwowej pilot dowódca uznaje dane lotnisko za lotnisko izolowane, jeżeli czas lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego dla lotniska docelowego wynosi ponad:

- a) 60 minut – dla samolotów napędzanych silnikami tłokowymi; lub
- b) 90 minut – dla samolotów napędzanych silnikami turbinowymi.

NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska — samoloty i śmigłowce

- a) W przypadku lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR), pilot dowódca wybiera i stosuje minima operacyjne dla każdego lotniska odlotu, lotniska docelowego i lotniska zapasowego. Minima te:
- 1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko, z wyłączeniem przypadków, gdy państwo to wydało specjalne zatwierdzenie; oraz
 - 2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA) podczęść E do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- b) Dokonując wyboru minimów operacyjnych lotniska, pilot dowódca uwzględnia następujące kwestie:
- 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) własne kompetencje i doświadczenie;
 - 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych oraz stref podejścia końcowego i startu (final approach and take-off area, FATO), które mogą zostać wybrane do użycia;
 - 4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;
 - 5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
 - 6) występowanie przeszkód w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, w zakresie niezbędnym dla wykonania procedur awaryjnych;
 - 7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;

⁽¹⁾ Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

- 8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz
 - 9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.
- c) Minima dla określonego rodzaju procedury podejścia i lądowania stosuje się, gdy:
- 1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury;
 - 2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;
 - 3) spełnione są wymagane kryteria osiągnięć statku powietrznego; oraz
 - 4) pilot posiada odpowiednie kwalifikacje.

NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia nieprecyzyjnego (NPA), operacje z procedurą podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) i operacje podejścia w kategorii I

- a) Wysokość względna decyzji (DH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem (CDFA), procedury podejścia z naprowadzaniem pionowym (APV) lub operacji podejścia w kategorii I nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) minimalna wysokość względna, do której możliwe jest korzystanie z pomocy podejścia bez wymaganego odniesienia wzrokowego;
 - 2) wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (OCH) dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 3) w stosownych przypadkach, wysokość względna decyzji opublikowanej procedury podejścia;
 - 4) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 5) minimalna wysokość względna decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub równoważnym dokumencie, jeżeli jest tam podana.
- b) Minimalna względna wysokość zniżania (MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFA nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:
- 1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;
 - 2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
 - 3) MDH określona w AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1

Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System lądowania według przyrządów (ILS)	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/System wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym SBAS (podejście poziome precyzyjne z naprowadzaniem pionowym (LPV))	200
System GNSS (nawigacja pozioma (LNAV))	250
System GNSS/Nawigacja pionowa z wysokościomierza barycznego (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radiolatarnia kierunku (LOC) z urządzeniem do pomiaru odległości (DME) lub bez	250
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozoru (SRA) (koniec na ½ Mm)	250

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolatarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

NCO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach

a) MDH dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie nie może być niższa niż najwyższa z następujących wartości:

- 1) publikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
- 2) minimalna wysokość względna podejścia z okrążenia z tabeli 1; lub
- 3) DH/MDH poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:

- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli została opublikowana;
- 2) minimalna widzialność z tabeli 2; lub
- 3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

Tabela 1

MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

	Kategoria samolotu			
	A	B	C	D
MDH (w stopach)	400	500	600	700
Minimalna widzialność meteorologiczna (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach

MDH podejścia z okrążenia wykonywanego na śmigłowcu nad lądem nie może być niższa niż 250 stóp przy widzialności meteorologicznej nie mniejszej niż 800 m.

NCO.OP.115 Procedury odlotu i podejścia — samoloty i śmigłowce

a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo lotniska, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, które mają zostać wykorzystane.

b) Pilot dowódca może odejść od opublikowanej trasy odlotowej, trasy przylotowej lub procedury podejścia, jeżeli:

- 1) możliwe jest spełnienie kryteriów przewyższenia nad przeszkodami, warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione i przestrzegana jest treść zezwoleń wydawanych przez jednostkę ATC; lub

- 2) jest naprowadzany radarowo przez jednostkę ATC.

NCO.OP.120 Procedury przeciwhałasowe – samoloty, śmigłowce i motoszybowce

Pilot dowódca uwzględni opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywołanego przez statki powietrzne, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

NCO.OP.121 Procedury przeciwhałasowe – balony

Pilot dowódca uwzględni opublikowane procedury przeciwhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywołanego przez system grzewczy balonu, zapewniając jednocześnie pierwszeństwo kwestii bezpieczeństwa nad ograniczaniem hałasu.

NCO.OP.125 Zapas paliwa i oleju – samoloty

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

- 1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):

- (i) wykonywanych w dzień – na start i lądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej i pozostawanie przez cały czas w zasięgu wzrokowym lotniska/lądowiska, na pokonanie zamierzonej trasy i dalej na lot przez co najmniej 10 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;
- (ii) wykonywanych w dzień – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
- (iii) wykonywanych nocą – na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;

- 2) w przypadku lotów IFR:

- (i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
- (ii) jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, na lot do lotniska planowanego lądowania, do lotniska zapasowego i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.

- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

- 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCO.OP.126 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, wyłącznie jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

- 1) w przypadku lotów VFR, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejscu operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej na lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu; oraz

2) w przypadku lotów IFR:

(i) jeżeli nie jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, na lot do lotniska planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym jest planowane lądowanie, i dalej na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem docelowym/docelowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie; lub

(ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe, na przylot i wykonanie procedury podejścia i nieudanego podejścia na lotnisku planowanego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym planowane jest lądowanie, i dalej:

A. na lot do określonego lotniska zapasowego; oraz

B. na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem zapasowym/zapasowym miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:

1) prognozowane warunki meteorologiczne;

2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;

3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie (w stosownych przypadkach); oraz

4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie statku powietrznego lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.

c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCO.OP.127 Zapas i planowanie zapasu paliwa i balastu— balony

a) Pilot dowódca rozpoczyna lot, wyłącznie jeżeli rezerwa paliwa, gazu lub balastu wystarcza na 30 minut lotu.

b) Obliczeń zapasu paliwa, gazu lub balastu dokonuje się na podstawie co najmniej następujących warunków operacyjnych, zgodnie z którymi ma odbywać się lot:

1) dane dostarczone przez producenta balonu;

2) przewidywane masy statku powietrznego;

3) spodziewane warunki meteorologiczne; oraz

4) procedury i ograniczenia instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

NCO.OP.130 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Pilot dowódca dopilnowuje, by przed lotem lub podczas lotu, stosownie do przypadku, pasażerowie zostali zapoznani z wyposażeniem i procedurami awaryjnymi.

NCO.OP.135 Przygotowanie lotu

a) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca upewnia się przy użyciu wszystkich dostępnych możliwych środków, że dostępne instalacje naziemne i/lub nawodne bezpośrednio potrzebne do lotu i bezpiecznego użytkowania statku powietrznego, w tym urządzenia komunikacyjne i przyrządy nawigacyjne, są odpowiednie do typu operacji, zgodnie z którym lot będzie wykonywany.

b) Przed rozpoczęciem lotu pilot dowódca musi zostać zaznajomiony z wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu na dalszą odległość od miejsca odlotu, a także do każdego lotu IFR, obejmuje:

1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz

- 2) planowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

NCO.OP.140 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – samoloty

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

- a) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie jednej godziny przed przewidywanym czasem przylotu i jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu lub od faktycznego czasu odlotu do jednej godziny po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – podejście i lądowanie można będzie wykonać w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC); lub
- b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:
 - 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 300 m (1 000 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - (ii) widzialność co najmniej 5,5 km lub 4 km powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury.

NCO.OP.141 Lotniska zapasowe dla lotniska docelowego – śmigłowce

W przypadku lotu IFR pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego dopuszczalne pod względem warunków pogodowych, chyba że:

- a) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu bądź od faktycznego czasu odlotu do dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu (w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy) – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - 1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; lub
- b) miejsce planowanego lądowania jest izolowane oraz:
 - 1) dla lotniska planowanego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów;
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują, że – w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu – panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;
 - (ii) widzialność co najmniej 1 500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; oraz
 - 3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem określony został punkt decyzyjny (point of no return, PNR).

NCO.OP.145 Uzupełnianie paliwa w czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

- a) W czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełnia się benzyny lotniczej lub paliw typu wide-cut ani mieszanek tych rodzajów paliwa w zbiornikach statku powietrznego.
- b) W przypadku wszystkich pozostałych rodzajów paliwa w statku powietrznym nie uzupełnia się paliwa, kiedy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, chyba że statek powietrzny jest dozorowany przez pilota dowódcę lub inny wykwalifikowany personel gotowy do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów ze statku powietrznego przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.

NCO.OP.150 Przewóz pasażerów

Z wyłączeniem balonów, pilot dowódca dopilnowuje, by przed rozpoczęciem i po rozpoczęciu kołowania, startu i lądowania, a także zawsze kiedy pilot dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub koję i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub system przytrzymujący.

NCO.OP.155 Palenie tytoniu na pokładzie — samoloty i śmigłowce

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

- a) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa; oraz
- b) podczas uzupełniania paliwa statku powietrznego.

NCO.OP.156 Palenie tytoniu na pokładzie – szybowce i balony

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca lub balonu jest zabronione.

NCO.OP.160 Warunki meteorologiczne

- a) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot VFR, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe panujące na trasie oraz na planowanym lotnisku docelowym będą w przewidywanym czasie użycia spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne dla lotów VFR.
- b) Pilot dowódca rozpoczyna lub kontynuuje lot IFR do zaplanowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeżeli najświeższe dostępne informacje meteorologiczne wskazują, że warunki pogodowe na lotnisku docelowym lub przynajmniej jednym lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego będą w przewidywanym czasie przylotu spełniać lub przewyższać stosowne minima operacyjne lotniska.
- c) Jeżeli dany lot zawiera segmenty VFR i IFR, informacje meteorologiczne, o których mowa w lit. a) i b), stosuje się odpowiednio.

NCO.OP.165 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

Pilot dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeżeli ze statku powietrznego zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji, mogących ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji AFM.

NCO.OP.170 Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

- a) Pilot dowódca przystępuje do wykonania lotu lub celowo wlatuje w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenie, wyłącznie jeżeli statek powietrzny jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach zgodnie z pkt 2.a.5 załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- b) W sytuacji gdy stopień oblodzenia przekracza stopień, do którego statek powietrzny jest certyfikowany, lub gdy oblodzenie wystąpi na statku powietrznym, który nie jest certyfikowany do odbywania lotów w znanych warunkach oblodzenia, pilot dowódca niezwłocznie opuszcza obszar, na którym występują warunki oblodzenia, zmieniając w tym celu wysokość lub trasę, oraz – w razie konieczności – zgłaszając służbom ATC sytuację awaryjną.

NCO.OP.175 Warunki do startu – samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu pilot dowódca upewnia się, że:

- a) według dostępnych informacji warunki pogodowe na lotnisku startu lub w miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do użycia drogi startowej lub FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu; oraz
- b) spełnione będą stosowne minima operacyjne lotniska.

NCO.OP.176 Warunki do startu – balony

Przed rozpoczęciem startu pilot dowódca balonu upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej nie uniemożliwiają bezpiecznego startu i odlotu.

NCO.OP.180 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

- a) Pilot dowódca, przewożąc pasażerów lub ładunek, nie przeprowadza symulacji:
 - 1) sytuacji wymagających zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych; ani

2) lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

b) Niezależnie od przepisów lit. a) takie sytuacje mogą być symulowane w przypadku gdy lot jest wykonywany przez zatwierdzoną organizację szkoleniową, a na pokładzie znajdują się uczniowie piloci.

NCO.OP.185 Gospodarka paliwem w locie

Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego lub – w przypadku balonów – balastu nie jest mniejsza od sumy ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem warunków pogodowych oraz planowanej rezerwy paliwa wymaganej przepisami NCO.OP.125, NCO.OP.126 lub NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Użycie dodatkowego tlenu

Pilot dowódca musi dopilnować, by zarówno on, jak i członkowie załogi lotniczej, wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie, używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły, zawsze gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze gdy wysokość bezwzględna kabiny przekracza 13 000 stóp.

NCO.OP.195 Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez pilota dowódcę lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi niezamierzonego zbliżenia do ziemi pilot dowódca podejmuje natychmiastowe działania korygujące w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

NCO.OP.200 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (airborne collision avoidance system, ACAS II)

Jeżeli stosowany system to ACAS II, procedury operacyjne i szkolenia są zgodne z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011.

NCO.OP.205 Warunki podejścia i lądowania – samoloty i śmigłowce

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania pilot dowódca upewnia się, na podstawie dostępnych informacji, że warunki pogodowe na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej oraz stan zamierzonej do lądowania drogi startowej lub FATO nie uniemożliwiają bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia.

NCO.OP.210 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia – samoloty i śmigłowce

- a) Pilot dowódca może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/widzialności (RVR/VIS).
- b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:
- 1) poniżej wysokości 1 000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do segmentu podejścia końcowego, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1 000 stóp nad poziomem lotniska.
- c) Jeżeli wartość RVR nie jest dostępna, można ją obliczyć przez przeliczenie podawanej widzialności.
- d) Jeżeli po zejściu poniżej 1 000 stóp nad poziomem lotniska podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
- e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i zamierzonej do użycia drogi startowej.
- f) Wartość RVR w strefie przyziemienia ma zawsze charakter decydujący.

NCO.OP.215 Ograniczenia operacyjne – balony na ogrzane powietrze

Balon na ogrzane powietrze może wystartować w nocy, pod warunkiem że zabierze ilość paliwa wystarczającą do lądowania w dzień.

PODCZĘŚĆ C

OSIĄGI I OGRANICZENIA UŻYTKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH**NCO.POL.100 Ograniczenia użytkowania – wszystkie statki powietrzne**

- a) W każdej fazie operacji załadunek, masa oraz – z wyłączeniem balonów – położenie środka ciężkości (centre of gravity, CG) statku powietrznego muszą być zgodne z wszelkimi ograniczeniami określonymi w instrukcji AFM lub w równoważnym dokumencie.
- b) W statku powietrznym umieszcza się w widocznym miejscu tabliczki, wykazy i oznaczenia przyrządów lub ich kombinacje, przedstawiające w sposób wizualny obowiązujące ograniczenia użytkowania przewidziane w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego (AFM).

NCO.POL.105 Ważenie

- a) Operator zapewnia, by masę statku powietrznego oraz, z wyłączeniem balonów, położenie środka ciężkości ustalano poprzez jego faktyczne zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio dokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje o ważeniu przekazuje się pilotowi dowódcy. Jeżeli nieznanym jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, statek powietrzny jest ponownie ważony.
- b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

NCO.POL.110 Osiągi – zasady ogólne

Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, wyłącznie jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.

PODCZĘŚĆ D

PRZYRZĄDY, DANE I WYPOSAŻENIE

SEKCJA 1

Samoloty**NCO.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie – zasady ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:
- 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.A.190;
 - 3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.A.195; lub
 - 4) instalowane w samolocie.
- b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:
- 1) zapasowe bezpieczniki;
 - 2) niezależne przenośne źródła światła;
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 4) apteczka pierwszej pomocy;
 - 5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 6) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz
 - 7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195; oraz

- 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdolność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub
- b) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu.

NCO.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

Samoloty wyposaża się w zapasowe bezpieczniki elektryczne o wartościach wymaganych do kompletnego zabezpieczenia obwodów w celu wymiany tych bezpieczników, które wolno wymienić podczas lotu.

NCO.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;
- e) światła zasilane z sieci pokładowej samolotu zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
- g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku wodnosamolotów.

NCO.IDE.A.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Samoloty użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową; oraz
 - 5) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha.
- b) Samoloty użytkowane w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) w nocy lub w warunkach, w których samolotu nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:

1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- (i) skręt i ślizg;
- (ii) położenie przestrzenne;
- (iii) prędkość pionową; oraz
- (iv) kurs stabilny;

oraz

2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych.

c) Samoloty użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.A.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Samoloty użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- 1) kurs magnetyczny;
- 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
- 4) prędkość przyrządową;
- 5) prędkość pionową;
- 6) skręt i ślizg;
- 7) położenie przestrzenne;
- 8) kurs stabilny;
- 9) temperaturę powietrza zewnętrznego; oraz
- 10) liczbę Macha, zawsze gdy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;

b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych; oraz

c) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (terrain awareness warning system, TAWS)

Samoloty z napędem turbinowym z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż dziewięć wyposaża się w system TAWS spełniający wymagania dla:

- a) wyposażenia klasy A, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2011 r.; lub
- b) wyposażenia klasy B, zgodnie ze stosownym standardem, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 stycznia 2011 r.

NCO.IDE.A.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Samoloty użytkowane z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCO.IDE.A.140 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

a) Samoloty wyposaża się w:

- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;
- 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
- 3) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz
- 4) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia i pojedynczym punktem zwalniania – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej.

NCO.IDE.A.145 Apteczka pierwszej pomocy

a) Samoloty wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

- 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
- 2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCO.IDE.A.150 Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach bezwzględnych, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna w przedziałach pasażerskich wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

- 1) wszystkich członków załogi oraz:
 - (i) 100 % pasażerów na czas, gdy barometryczna wysokość bezwzględna w kabinie przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym przypadku nie mniej niż 10 minut;
 - (ii) co najmniej 30 % pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 14 000–15 000 stóp, w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu; oraz
 - (iii) co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–14 000 stóp;

oraz

- 2) wszystkich osób znajdujących się w przedziale pasażerskim na czas nie krótszy niż 10 minut, w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13 000 stóp w ciągu 4 minut.
- c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej powyżej 25 000 stóp są dodatkowo wyposażane w urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie.

NCO.IDE.A.155 Dodatkowy tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

- a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
- 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000-13 000 stóp; oraz
 - 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego jest większa niż 13 000 stóp.

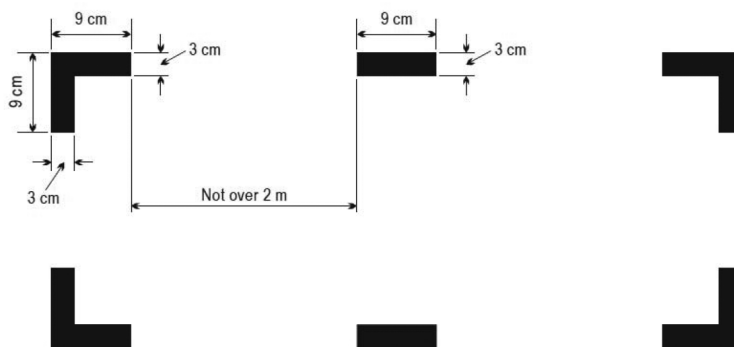
NCO.IDE.A.160 Gaśnice ręczne

- a) Samoloty, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG) i samolotów ELA1, wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:
- 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
 - 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielonym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCO.IDE.A.165 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba**NCO.IDE.A.170 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)**

- a) Samoloty wyposaża się w:
- 1) nadajnik ELT dowolnego typu, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;
 - 2) automatyczny nadajnik ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.; lub
 - 3) ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub pasażera, w przypadku samolotów z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej.
- b) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Loty nad obszarami wodnymi

a) Poniższe samoloty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone:

1) jednosilnikowe samoloty lądowe, w przypadku:

(i) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub

(ii) startu lub lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej, jeżeli w opinii pilota dowódcy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania;

2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi; oraz

3) samoloty użytkowane w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości.

b) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

1) jedną kotwicę;

2) jedną kotwicę morską (dryfkotwę), jeżeli jest konieczna do pomocy przy manewrowaniu; oraz

3) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w Międzynarodowych Przepisach o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu.

c) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;

2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz

3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCO.IDE.A.180 Wyposażenie ratownicze

Samoloty użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe, w tym w środki podtrzymania życia, odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.A.190 Wyposażenie łączności radiowej

a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach, które spełniają wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.

b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

c) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te są od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.

NCO.IDE.A.195 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Samoloty użytkowane na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wyposaża się w niezbędne wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
- 1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz
 - 2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W samolotach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.
- c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to umożliwia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 2**Śmigłowce****NCO.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne**

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:
- 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.H.190;
 - 3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.H.195; lub
 - 4) instalowane w śmigłowcu.
- b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) apteczka pierwszej pomocy;
 - 4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 5) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania; oraz
 - 6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, musi spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195; oraz
 - 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub
- b) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) system świateł antykolizyjnych;
- b) światła nawigacyjne/pozycyjne;
- c) światło lądowania;
- d) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca;
- e) światła zasilane z sieci pokładowej śmigłowca zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
- f) samodzielne przenośne źródło światła na każdym stanowisku członka załogi; oraz
- g) światła wymagane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, w przypadku gdy dany śmigłowiec jest amfibią.

NCO.IDE.H.120 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

- a) Śmigłowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową; oraz
 - 5) ślizg.
- b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC w nocy lub w warunkach widzialności poniżej 1 500 m bądź w warunkach, w których śmigłowca nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w:
 - 1) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
 - (i) położenie przestrzenne;
 - (ii) prędkość pionową; oraz
 - (iii) kurs stabilny; oraz
 - 2) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych.

- c) Śmigłowce użytkowane przy widzialności poniżej 1 500 m lub w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i b) – w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4 spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.H.125 Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Śmigłowce użytkowane według przepisów IFR wyposaża się w:

- a) urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:
- 1) kurs magnetyczny;
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną;
 - 4) prędkość przyrządową;
 - 5) prędkość pionową;
 - 6) ślizg,
 - 7) położenie przestrzenne;
 - 8) kurs stabilny; oraz
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego;
- b) urządzenie wskazujące informacje o braku odpowiedniego zasilania przyrządów żyroskopowych;
- c) wymagane w lit. a) pkt 4 urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem; oraz
- d) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, jako przyrząd rezerwowy.

NCO.IDE.H.126 Wyposażenie dodatkowe do lotów według IFR z jednym pilotem

Śmigłowce użytkowane w lotach według IFR z jednym pilotem wyposaża się w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCO.IDE.H.135 System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Śmigłowce użytkowane przez załogę lotniczą większą niż jednoosobowa wyposaża się w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

NCO.IDE.H.140 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy mocowania i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

- a) Śmigłowce wyposaża się w:
- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
 - 3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r., pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;
 - 4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz

5) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej.

b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

NCO.IDE.H.145 Apteczka pierwszej pomocy

a) Śmigłowce wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.

b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:

- 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
- 2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCO.IDE.H.155 Dodatkowy tlen w śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji

a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wymaganych ilości tlenu.

b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego wynosi ponad 10 000 stóp, muszą posiadać na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

- 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10 % pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
- 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna przedziału pasażerskiego jest większa niż 13 000 stóp.

NCO.IDE.H.160 Gaśnice ręczne

a) Śmigłowce – z wyłączeniem śmigłowców ELA2 – wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną:

- 1) w kabinie załogi lotniczej; oraz
- 2) w każdym przedziale pasażerskim oddzielnym od kabiny załogi lotniczej, chyba że jest on łatwo dostępny dla załogi lotniczej.

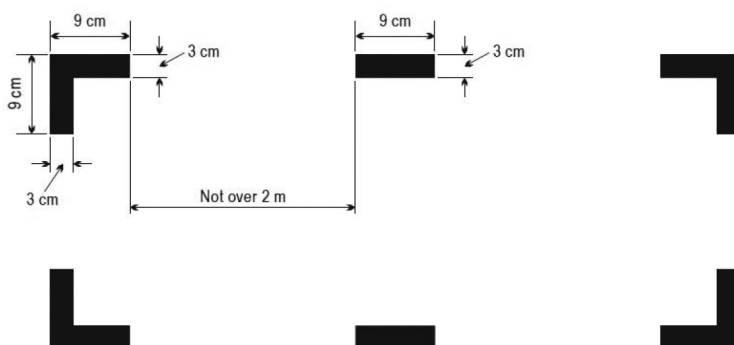
b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach zajmowanych przez osoby.

NCO.IDE.H.165 Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Wyznaczone strefy kadłuba śmigłowca odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej muszą być oznakowane w sposób przedstawiony na rysunku 1.

Rysunek 1

Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCO.IDE.H.170 Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)

- a) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż sześć wyposaża się w:
- 1) automatyczny nadajnik ELT; oraz
 - 2) jeden ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) w tratwie lub kamizelce ratunkowej, w przypadku gdy śmigłowiec jest użytkowany w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.
- b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej wyposaża się w ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB) noszony przez członka załogi lub pasażera.
- c) ELT dowolnego typu i PLB umożliwiają jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Loty nad obszarami wodnymi

- a) Śmigłowce wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które muszą zostać założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku są one przeznaczone, podczas:
- 1) lotów nad obszarami wodnymi poza odległość autorotacji od lądu, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec nie jest w stanie utrzymać równego toru lotu; lub
 - 2) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jeżeli w przypadku niesprawności silnika krytycznego śmigłowiec jest w stanie utrzymać równy tor lotu; lub
 - 3) startu lub lądowania na lotnisku/miejscu operacji lotniczej, jeżeli tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą.
- b) Każdą kamizelkę ratunkową lub równoważny indywidualny środek pływający wyposaża się w elektryczne urządzenie oświetlające ułatwiające zlokalizowanie korzystającej z nich osoby.
- c) Pilot dowódca śmigłowca użytkowanego w locie nad obszarem wodnym w odległości od lądu większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:
- 1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
 - 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz
 - 3) wyposażenie ratunkowe obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.
- d) Decydując, czy wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie śmigłowca powinny mieć na sobie kamizelki ratunkowe wymagane przepisem lit. a), pilot dowódca określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania.

NCO.IDE.H.180 Wyposażenie ratownicze

Śmigłowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe, w tym w środki podtrzymania życia, odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.H.185 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie

Śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich muszą:

- a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdolności do lotu;
- b) być certyfikowane do wodowania zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdolności do lotu; lub
- c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.

NCO.IDE.H.190 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach spełniających wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.
- b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.
- c) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej jednostki wyposażenia łączności, jednostki te od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednej nie powoduje niesprawności żadnej z pozostałych.
- d) W przypadku gdy wymagany jest system łączności radiowej, oprócz systemu telefonu pokładowego załogi lotniczej wymaganego przepisami NCO.IDE.H.135 śmigłowce wyposaża się w przycisk nadawania na urządzeniu sterowania lotem dla każdego wymaganego pilota lub członka załogi na jego stanowisku pracy.

NCO.IDE.H.195 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Śmigłowce użytkowane na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
 - 1) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz
 - 2) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W śmigłowcach musi znajdować się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zagwarantowania, że w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia pozostałe elementy wyposażenia umożliwią bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczną realizację odpowiednich czynności przewidzianych w sytuacjach awaryjnych.
- c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których planowane jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), wyposaża się w odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to zapewnia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym planowane jest lądowanie w warunkach IMC, oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 3

Szybowce

NCO.IDE.S.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdolności do lotu, jeżeli są:
 - 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do kontrolowania toru lotu;
 - 2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.S.145;
 - 3) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.S.150; lub
 - 4) instalowane w szybowcu.
- b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

- 1) niezależne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność szybowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.
- d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.
- e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.S.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja szybowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) szybowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub
- b) szybowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.S.115 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

a) Szybowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- 1) kurs magnetyczny w przypadku motoszybowców;
- 2) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- 3) barometryczną wysokość bezwzględną; oraz
- 4) prędkość przyrządową.

b) Szybowce użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, wyposaża się – oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) – w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- 1) prędkość pionową;
- 2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg; oraz
- 3) kurs magnetyczny.

NCO.IDE.S.120 Loty chmurowe – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne

Szybowce wykonujące loty chmurowe wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające następujące parametry:

- a) kurs magnetyczny;
- b) czas w godzinach, minutach i sekundach;
- c) barometryczną wysokość bezwzględną;
- d) prędkość przyrządową;

- e) prędkość pionową; oraz
- f) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg.

NCO.IDE.S.125 Fotele i systemy przytrzymujące

- a) Szybowce wyposaża się w:
 - 1) fotel dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie; oraz
 - 2) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu zgodnie z instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego (AFM).
- b) Pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia musi posiadać jeden punkt zwalniania.

NCO.IDE.S.130 Dodatkowy tlen

Szybowce użytkowane na barometrycznych wysokościach bezwzględnych ponad 10 000 stóp wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

NCO.IDE.S.135 Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca szybowca użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- a) kamizelka ratunkowa lub równoważny indywidualny środek pływający dla każdej osoby na pokładzie, założona lub umieszczona w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku jest przeznaczona;
- b) nadajnik ratunkowy ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- c) wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych podczas wykonywania lotów:
 - 1) nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub
 - 2) w sytuacji, gdy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą w taki sposób, że w razie nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłyby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania.

NCO.IDE.S.140 Wyposażenie ratownicze

Szybowce użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.S.145 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach, które spełniają wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.
- b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Wyposażenie nawigacyjne

Szybowce wyposaża się w wyposażenie nawigacyjne konieczne do postępowania zgodnie z:

- a) w stosownych przypadkach, planem lotu ATS; oraz

b) stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

SEKCJA 4

Balony

NCO.IDE.B.100 Przyrządy i wyposażenie — zasady ogólne

a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdadności do lotu, jeżeli są:

- 1) wykorzystywane przez załogę lotniczą do ustalania toru lotu;
- 2) wykorzystywane do spełnienia wymagań NCO.IDE.B.145; lub
- 3) instalowane w balonie.

b) Nie trzeba uzyskiwać zatwierdzenia na następujące elementy wyposażenia wymagane przepisami niniejszej podczęści:

- 1) niezależne przenośne źródła światła;
- 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
- 3) apteczka pierwszej pomocy;
- 4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne.

c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące warunki:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
- 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdadność balonu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.

d) Przyrządy i wyposażenie muszą być łatwe do obsługi i dostępne ze stanowiska, do którego przypisany jest członek załogi lotniczej, który musi ich użyć.

e) Całe wymagane wyposażenie awaryjne musi być łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.B.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja balonu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub ich brakuje, chyba że:

- a) balon jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli został on opracowany; lub
- b) balon posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdadności do lotu.

NCO.IDE.B.110 Światła operacyjne

Balony użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) światła pozycyjne;

- b) urządzenie zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania balonu;
- c) samodzielne przenośne źródło światła; oraz
- d) w przypadku sterowców na ogrzane powietrze:
 - 1) światło lądowania; oraz
 - 2) światło antykolizyjne.

NCO.IDE.B.115 Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

Balony użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w:

- a) urządzenie wyświetlające kierunek dryfu; oraz
- b) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - 1) czas w godzinach, minutach i sekundach;
 - 2) prędkość pionową, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję użytkowania w locie; oraz
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną, jeżeli jest to wymagane przez instrukcję AFM, z uwagi na wymagania dotyczące danej przestrzeni powietrznej lub gdy wysokość należy kontrolować ze względu na konieczność użycia tlenu.

NCO.IDE.B.120 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Balony wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy musi być:
 - 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) utrzymywana w stanie odpowiednim do zamierzonego użycia.

NCO.IDE.B.121 Dodatkowy tlen

Balony użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej ponad 10 000 stóp wyposaża się w wyposażenie tlenowe umożliwiające przechowywanie i podawanie wystarczającej ilości tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10 000–13 000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13 000 stóp.

NCO.IDE.B.125 Gaśnice ręczne

- a) Balony wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną, jeżeli wymagają tego stosowne specyfikacje certyfikacji.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach muszą odpowiadać rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w balonie, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu, na jakie narażone są osoby przebywające w balonie.

NCO.IDE.B.130 Loty nad obszarami wodnymi

Pilot dowódca balonu użytkowanego nad obszarami wodnymi określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- a) kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne indywidualne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku są one przeznaczone;

- b) w przypadku przewożenia więcej niż sześciu osób, nadajnik ratunkowy ELT umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz;
- c) w przypadku przewożenia do sześciu osób, nadajnik ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), noszony przez członka załogi lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- d) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie.

NCO.IDE.B.135 Wyposażenie ratownicze

Balony użytkowane nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, wyposaża się w urządzenia sygnalizacyjne i ratunkowe odpowiednie dla terenu, nad którym będzie odbywał się lot.

NCO.IDE.B.140 Wyposażenie różne

- a) Balony wyposaża się w rękawice ochronne dla każdego członka załogi.
- b) Balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej wyposaża się w:
 - 1) alternatywne źródło zapłonu;
 - 2) urządzenie mierzące i wyświetlające ilość paliwa;
 - 3) koc gaśniczy lub ognioodporna narzuta; oraz
 - 4) lina asekuracyjna o długości co najmniej 25 metrów.
- c) Balony gazowe wyposaża się w nóż.

NCO.IDE.B.145 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi lub na częstotliwościach, które spełniają wymagania dotyczące przestrzeni powietrznej.
- b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości awaryjnej 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Jeżeli takie są wymagania w przestrzeni powietrznej, w której odbywa się lot, balony wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.”
