



ADVIES NR. 01/2012

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 1 februari 2012

**betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de
uitvoeringsvoorschriften voor vluchttuitvoeringen**

'Vluchttuitvoeringen – OPS (Deel NCC en Deel NCO)'

Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding	4
I. Algemeen	4
II. Toepassingsgebied van dit advies	4
III. Raadpleging	6
IV. Nummering van de voorschriften	8
Mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen	9
I. Toepassingsgebied	9
II. Overzicht van de reacties	9
III. Toelichting	9
Bijlage VI - Deel NCC (A, H)	12
I. Toepassingsgebied	12
II. Overzicht van de reacties	13
III. Overzicht van de verschillen	14
IV. Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken	14
V. NCC.GEN: Subdeel A – Algemene voorschriften	15
VI. NCC.OP: Subdeel B – Vluchtuitvoeringsprocedures	17
VII. NCC.POL: Subdeel C – Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen	21
VIII: NCC.IDE: Subdeel D – Instrumenten, gegevens, uitrusting	23
Bijlage VI - Deel NCO (A, H, S, B)	28
I. Toepassingsgebied	28
II. Overzicht van de reacties	30
III. Overzicht van de verschillen	31
V. NCO.GEN: Subdeel A – Algemene bepalingen	31
VI. NCO.OP: Subdeel B – Vluchtuitvoeringsprocedures	34
VII. NCO.POL: Subdeel C – Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen	38
VIII: NCO.IDE: Subdeel D – Instrumenten, gegevens, uitrusting	39
In Deel NCC en Deel NCO GEBRUIKTE ACRONIEMEN/AFKORTINGEN	45

Samenvatting

Dit advies bevat de volgende documenten:

- wijziging van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen met inbegrip van wijzigingen van bijlage I - Definities;
- bijlage VI - Deel NCC (A, H), technische eisen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen en helikopters;
- bijlage VII - Deel NCO (A, H, S, B), technische eisen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (vleugelvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen).

Op basis van de uitgangspunten die de raad van beheer heeft vastgesteld met de Europese Commissie, brengt het voorstel van het Agentschap de eisen in overeenstemming met de ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's) van bijlage 6, deel II en deel III, sectie 3 en, waar mogelijk, met het al gepubliceerde advies over Deel CAT.

Deze eisen zijn tot stand gebracht met als doel:

- een hoog veiligheidsniveau te waarborgen;
- waar nodig te voorzien in proportionele voorschriften;
- exploitanten en autoriteiten flexibiliteit en doelmatigheid te garanderen.

Dit advies is de uitkomst van een uitgebreid raadplegingsproces waaraan autoriteiten, verenigingen, exploitanten en luchtvaartdeskundigen hebben deelgenomen.

Publicatie van het advies over de resterende bijlage bij deze verordening, te weten bijlage VIII – Deel SPO, en de resterende secties van bijlage IV – Deel CAT voor zweefvliegtuigen en luchtballonnen, volgt in een later stadium.

Inleiding

I. Algemeen

1. Verordening (EG) nr. 216/2008¹ van het Europees Parlement en van de Raad (hierna 'basisverordening' genoemd), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009², biedt een passend en uitvoerig kader voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
2. Dit advies heeft als doel de Europese Commissie bij te staan met het vaststellen van uitvoeringsvoorschriften voor vluchtuitvoeringen.
3. Dit advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van beheer³ van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna het 'Agentschap') vastgestelde procedure, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van de basisverordening.

II. Toepassingsgebied van dit advies

4. Dit advies bestaat uit de volgende documenten:
 - wijziging van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen met inbegrip van wijzigingen van bijlage I - Definities;
 - bijlage VI - Deel NCC (A, H), technische eisen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe⁴ vleugelvliegtuigen en helikopters;

¹ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG. *PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1-49.*

² Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG. *PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51-70.*

³ Besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren (regelgevingsprocedure), EASA-besluit MB 08-2007 van 13.6.2007.

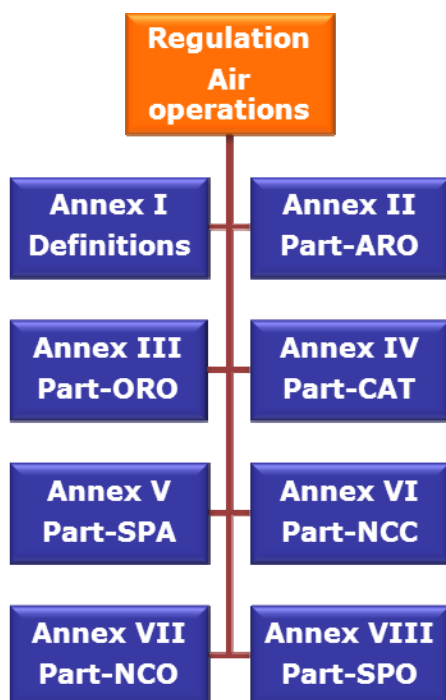
⁴ In artikel 3, onder j), van Verordening (EG) nr. 216/2008 wordt een complex motoraangedreven luchtvaartuig (CMPA) als volgt gedefinieerd:
 j) 'complex motoraangedreven luchtvaartuig':
 i) een vleugelvliegtuig:
 — met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5700 kg, of
 — dat gecertificeerd is voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan 19 personen, of

- bijlage VII - Deel NCO (A, H, S, B), technische eisen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (vleugelvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen).
5. De volgende onderdelen maken geen deel uit van dit advies:
- bijlage III – Deel CAT, eisen voor commercieel luchtvervoer met zweefvliegtuigen, luchtballonnen, en vluchten van A naar A met vleugelvliegtuigen en helikopters;
 - bijlage VIII - Deel SPO, technische eisen voor specifieke luchtvaartactiviteiten (luchtwerk).

Publicatie van het advies over de overige eisen volgt in een later stadium.

6. De documenten van dit advies berusten op de herziene regelgevingsstructuur zoals die in april 2011 is voorgesteld door de Europese Commissie en het Agentschap. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen.

Figuur 1: bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen

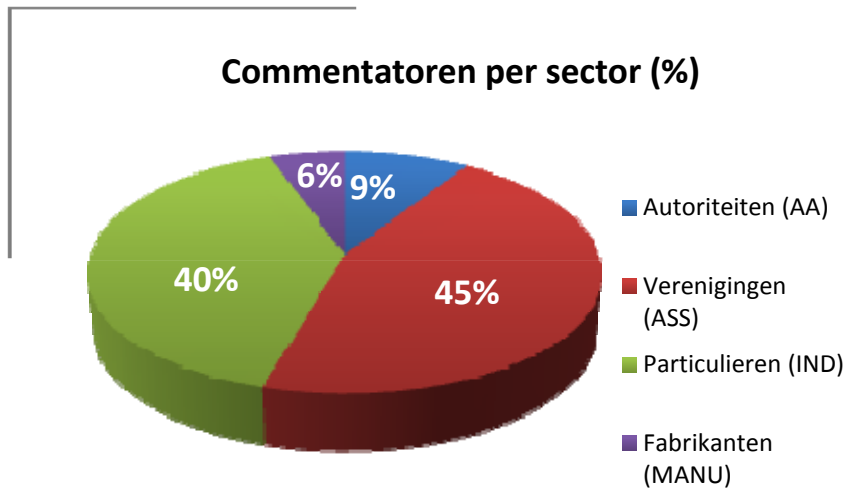


- dat gecertificeerd is voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten, of
- dat is uitgerust met één of meer turbinastralmotoren of met meer dan één schroefturbinemotor, of
- ii) een helikopter die gecertificeerd is voor:
 - een maximale startmassa van meer dan 3175 kg, of
 - een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan 9 personen, of
 - een vluchtuitvoering met een minimumbemanning van ten minste 2 piloten,
 of
- iii) een luchtvaartuig met kantelrotor(en);

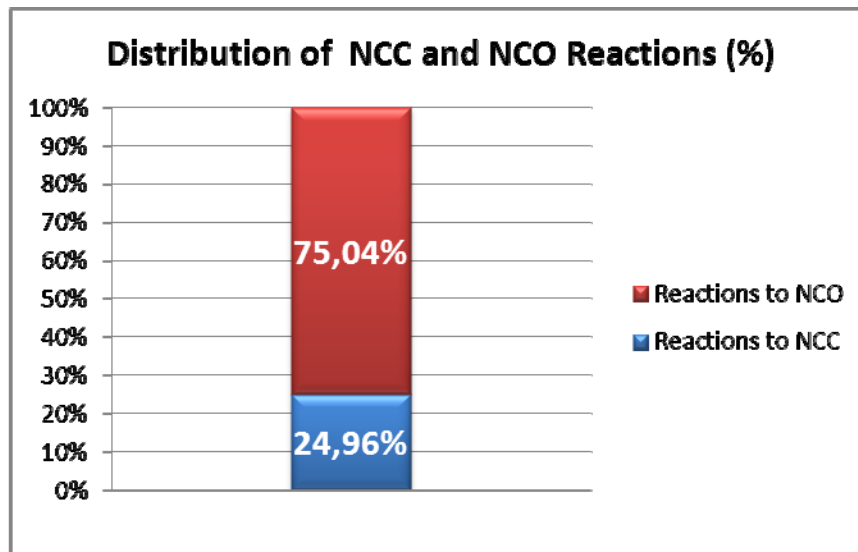
III. Raadpleging

7. Dit advies is gebaseerd op:
 - NPA 2009-02 houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voor vluchtuitvoeringen.
8. NPA 2009-02 werd op 30 januari 2009 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>). De raadplegingsperiode eindigde op 31 juli 2009. Het Agentschap ontving 13 775 opmerkingen, waarvan ongeveer 8 200 opmerkingen over het toepassingsgebied van dit advies.
9. De samenvattingen van de opmerkingen, de bijbehorende antwoorden en de voorgestelde herziene tekst zijn uitgebreid besproken met vier werkgroepen voor regelgevingsbeoordeling (Rulemaking Review Group - RG):
 - RG01 (CAT), wat betreft de voorschriften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten;
 - RG02 (SPO), wat betreft de voorschriften voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen;
 - RG03 (NCC), wat betreft de voorschriften voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; en
 - RG04 (NCO), wat betreft de voorschriften voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
10. De CRD-ontwerptekst over Deel NCC en Deel NCO is bestudeerd door RG03, respectievelijk RG04.
11. Voorafgaand aan de publicatie van het CRD heeft het Agentschap ook de consistentie gecontroleerd met andere delen (Deel CAT en ontwerp van Deel SPO).
12. Op basis van uitgebreid overleg met autoriteiten, verenigingen en exploitanten publiceerde het Agentschap op 31 augustus 2011 het CRD OPS II. De periode voor het indienen van reacties eindigde op 31 oktober 2011.
13. Het Agentschap heeft reacties op het CRD ontvangen van 56 entiteiten: nationale autoriteiten, fabrikanten, verenigingen en particulieren. In totaal werden 600 opmerkingen ingediend, waarvan 30% dubbele reacties.
14. Onderstaande cijfers geven een overzicht van die reacties.

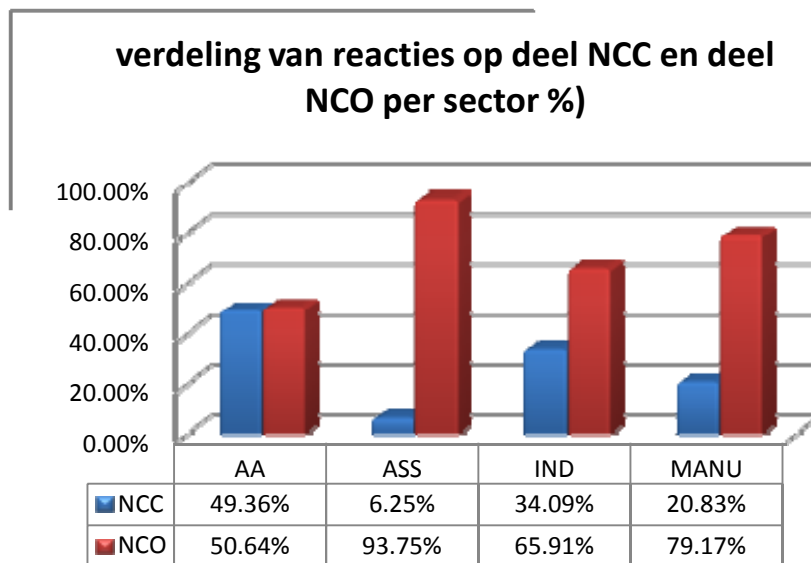
Figuur 2: overzicht van commentatoren van wie reacties zijn ontvangen



Figuur 3: verdeling van reacties tussen deel NCC en deel NCO



Figuur 4: verdeling van reacties op deel NCC en deel NCO per sector (%)



15. Alle reacties zijn beoordeeld, beantwoord en verwerkt in de wijziging van de bijlagen I, VI en VII bij dit advies.

IV. Nummering van de voorschriften

16. Overeenkomstig de richtsnoeren van het Agentschap voor het opstellen van regelgeving zijn de uitvoeringsvoorschriften als volgt genummerd:

<Deel>.<Subdeel>.<Sectie>.<N>

Verklaring:

<Deel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers

voorbeelden: NCC, NCO

<Subdeel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers

voorbeelden: GEN, OP, POL, IDE

<Sectie>: verplicht – maximaal vijf letters of cijfers

voorbeelden: MPA, A, H

<N>: verplicht - voorschriftnummer – drie cijfers, beginnend bij 100, volgende nummers gewoonlijk genummerd in stappen van 5.

Mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen

I. Toepassingsgebied

17. De mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen (OPS) definieert de algemene toepasselijkheid van de delen waaruit ze is opgebouwd, en bevat voorstellen voor overgangsmaatregelen in de vorm van opt-outs⁵. De mantelverordening is opgesteld als wijzigingsverordening waarin rekening is gehouden met de door de Europese Commissie aangebrachte wijzigingen van de aanvankelijke OPS-mantelverordening die werd gepubliceerd met het advies nr. 04/2011 van EASA.

II. Overzicht van de reacties

18. De ontvangen reacties op de OPS-mantelverordening waren gericht op meer samenhang in formulering. In enkele reacties werd om verduidelijking verzocht.

III. Toelichting

19. In artikel 1, leden 1 t/m 3, van de wijzigingsverordening wordt het toepassingsgebied van de verordening vastgesteld, te weten niet-commerciële vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen. Exploitanten van complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen en helikopters moeten hun activiteiten doorgeven aan de bevoegde autoriteit (artikel 1, lid 6, eerste punt). De daarmee samenhangende bepalingen inzake doorgifte en organisatieeisen zijn al gepubliceerd in het advies nr. 04/2011 van het EASA.

20. Twee nieuwe bijlagen worden voorgesteld met de technische eisen inzake vluchtuitvoeringsprocedures, prestaties, uitrusting en algemene bepalingen: bijlage VI – Deel NCC en bijlage VII – Deel NCO (artikel 1, lid 11). De toepasselijkheid daarvan wordt vastgesteld in de eerste twee punten van artikel 1, lid 6. Bovendien moeten zowel commerciële als niet-commerciële exploitanten in het bezit zijn van een specifieke goedkeuring om vluchten uit te voeren in een welomschreven deel van het luchtruim of op lagere minima. De bepalingen in verband met die activiteiten en goedkeuringen staan in Deel SPA (vluchtuitvoeringen waarvoor specifieke goedkeuringen zijn vereist), dat werd gepubliceerd met het advies nr. 04/2011. De toepasselijkheid daarvan wordt nu vastgesteld in de mantelverordening (artikel 1, leden 4 en 5).

21. Met betrekking tot de toepasselijke operationele eisen voor erkende opleidingsorganisaties (ATO's), wordt gesteld dat ATO's vliegopleidingen verzorgen in overeenstemming met ofwel Deel NCC, ofwel Deel NCO, naargelang het een complex motoraangedreven luchtvaartuig betreft of niet, en ongeacht het een commerciële of niet-commerciële activiteit betreft (artikel 1, lid 6, derde punt).

⁵ Een opt-out is een soort overgangsmaatregel die de lidstaten de keuze laat de datum van tenuitvoerlegging van een bepaalde maatregel uit te stellen binnen een bij wet vastgestelde termijn. TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.
Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via [Pagina 9 van 55](#)
EASA-internet/-intranet.

22. De verschillende OPS-bepalingen die gelden voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen en erkende opleidingsorganisaties worden samengevat in onderstaande tabel:

Vluchtuitvoering	Deel	Luchtvaartuig	Publicatie
Niet-commerciële vluchtuitvoeringen met CMPA	Deel NCC	Vleugelvliegtuigen, helikopters	Gepubliceerd met dit advies
	Deel SPA	Vleugelvliegtuigen, helikopters	Gepubliceerd met advies nr. 04/2011
	Deel ORO	Vleugelvliegtuigen, helikopters	Gepubliceerd met advies nr. 04/2011
Niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (otCMPA)	Deel NCO	Vleugelvliegtuigen, helikopters, luchtballonnen, zweefvliegtuigen	Gepubliceerd met dit advies
	Deel SPA	Vleugelvliegtuigen, helikopters, luchtballonnen, zweefvliegtuigen	Gepubliceerd met advies nr. 04/2011
Erkende opleidingsorganisaties	Deel ORA	Alle	Gepubliceerd met advies nr. 03/2011
	Deel NCO	otCMPA: vleugelvliegtuigen, helikopters, luchtballonnen, zweefvliegtuigen	Gepubliceerd met dit advies
	Deel NCC	CMPA: vleugelvliegtuigen, helikopters	Gepubliceerd met dit advies
	Deel SPA (alle exploitanten)	Vleugelvliegtuigen, helikopters, luchtballonnen, zweefvliegtuigen	Gepubliceerd met advies nr. 04/2011

23. In artikel 1, lid 7, staan verduidelijkingen betreffende de toepasselijke eisen inzake vliegtijdbeperkingen. Voorlopig blijven de nationale bepalingen van toepassing voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen. De bijbehorende uitvoeringsvoorschriften worden in een later stadium voorgesteld.

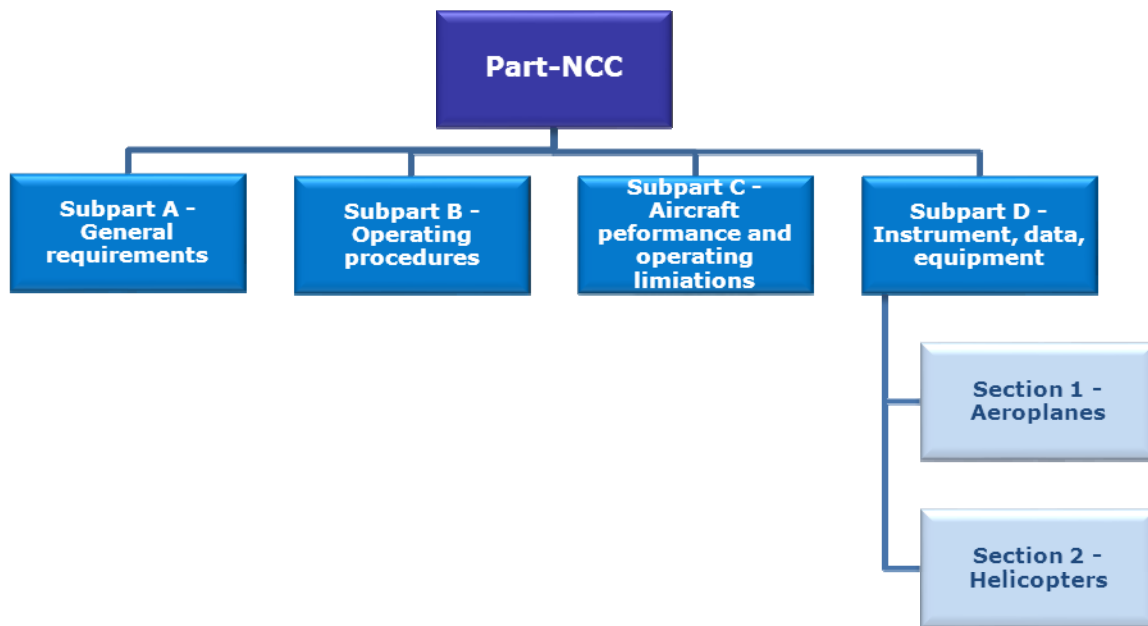
24. In artikel 1, leden 8 en 9, van de wijzigingsverordening staan de bepalingen voor opt-outs. Volgens artikel 70 van de basisverordening moeten de uitvoeringsvoorschriften uiterlijk op 8 april 2012 van toepassing zijn, zodat de overgangstermijnen beperkt zijn. Op verzoek van de Europese Commissie is gekozen voor de methode van opt-outs om te kunnen voorzien in gevallen waarin de overgangperiode doorloopt tot na 8 april 2012. Voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen wordt een algemene opt-out van twee jaar voorgesteld.
25. Artikel 1, lid 10, bevat de aanvullende definities die worden toegevoegd in bijlage I Definities (tot wijziging van de in het advies nr. 04/2011 gepubliceerde definities). In bijlage I staan definities van termen die worden gebruikt in de bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen. De termen 'naderingsprocedure met verticale begeleiding (Approach Procedure with Vertical guidance - APV)' en 'luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweer' worden gedefinieerd in het addendum.
26. De definitie van APV is uit de aanvaardbare wijze van naleving in bijlage I overgenomen in de voornaamste bijlage, aangezien die term wordt gebruikt in de uitvoeringsvoorschriften van Deel NCC. Een en ander werd voorgesteld in CRD OPS II. Daarin werd verduidelijkt dat de definitie is aangepast aan de definitie in EU-OPS, die naderingen bestrijkt tot op een beslissingshoogte van 250 voet en een zichtbare baanlengte van minstens 600 m. De aanpassing aan EU-OPS betekent dat vluchtuitvoeringen met behulp van koerslijnbaken en verticale begeleiding (LPV) en met een beslissingshoogte tot 200 voet als CAT I-vluchten zijn aan te merken en niet als APV-vluchten.
27. De definitie van 'luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweer' is toegevoegd in CRD OPS II. Op grond daarvan moet een weercontrole worden uitgevoerd waaruit blijkt dat een veilige landing kan worden gemaakt. De definitie berust op die van een 'geschikte uitwijkhaven' in ICAO-bijlage 6, deel I, aanhangsel E. De term 'luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweer' wordt gebruikt in plaats van 'geschikt luchtvaartterrein'; de laatstgenoemde term zou vertalers namelijk veel hoofdbrekens opleveren om het onderscheid te maken met een 'adequaat luchtvaartterrein'. Op deze definities werden geen reacties geplaatst.
28. Tot slot bevat artikel 2 de bepalingen inzake inwerkingtreding van de wijzigingsverordening.

Bijlage VI - Deel NCC (A, H)

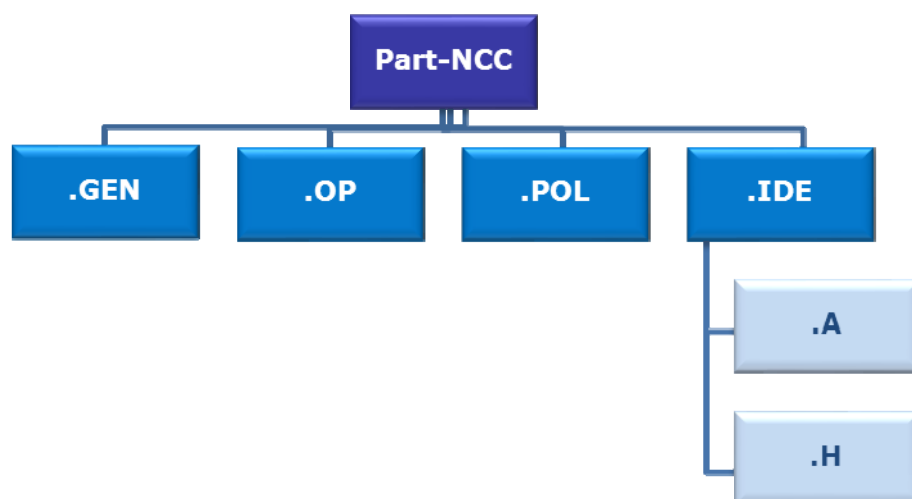
I. Toepassingsgebied

29. Deel NCC moet worden gelezen met:
- de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen, meer in het bijzonder met betrekking tot toepassingsdata en overgangsperioden;
 - bijlage I – Definities van in de bijlagen II t/m VIII gebruikte termen;
 - bijlage II – Deel ARO, met onder meer eisen voor autoriteiten van toepassing op niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCC-exploitanten) wat betreft de verantwoordelijkheden inzake toezicht, het beheer van verklaringen en de afgifte van de lijst van specifieke goedkeuringen;
 - bijlage III – Deel ORO, met onder meer organisatie-eisen voor NCC-exploitanten met betrekking tot het beheersysteem, de procedure inzake aanvaardbare wijzen van naleving, de voorschriften voor exploitanten met betrekking tot het indienen van de verklaring, het bijhouden van boeken en bescheiden, de opleiding van het cockpit- en cabinepersoneel, en - in een later stadium - de vereisten inzake vliegtijdbeperkingen; en
 - bijlage V – Deel SPA, met bepalingen voor vluchtuitvoeringen waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.
30. Deel NCC bevat de technische voorschriften voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe vleugelvliegtuigen en helikopters. Dit deel bestaat uit vier subdelen. Het subdeel over instrumenten, gegevens en uitrusting is onderverdeeld in secties met specifieke voorschriften per luchtvaartuigcategorie.
31. De subdelen zijn op een vergelijkbare wijze opgezet als de essentiële eisen van bijlage IV bij de basisverordening en ICAO-bijlage 6.
32. De voorschriften, in het bijzonder de secties, zijn zodanig opgezet dat bepalingen voor aanvullende luchtvaartuigcategorieën of bepaalde vluchtuitvoeringen in de toekomst kunnen worden toegevoegd zonder dat het nodig is de bestaande tekst of opzet te wijzigen. Opgemerkt zij dat de eisen voor luchtvaartuigen met kantelrotoren nader zullen worden uitgewerkt in toekomstige regelgevingstaken.
33. Figuur 5 en figuur 6 geven een overzicht van de opzet van Deel NCC.

Figuur 5: opzet van Deel NCC – rubrieken



Figuur 6: opzet van Deel NCC – voorschriftkenmerken



34. De voorschriften inzake NCC-activiteiten worden afgestemd op ICAO-bijlage 6, deel II en deel III, en berusten op het ontwerp van JAR-OPS 2.

II. Overzicht van de reacties

35. Voor Deel NCC werden 150 opmerkingen ingediend door 14 commentatoren.

36. De regelgevingsstructuur in dit subdeel kreeg in het algemeen hun steun. Daarom heeft het Agentschap de opzet met vier subdelen gehandhaafd, waar nodig onderverdeeld in secties en hoofdstukken.

37. In verscheidene opmerkingen is verzocht de NCC-voorschriften zo nodig aan te passen aan de voorschriften voor commerciële vluchtuitvoeringen. Het Agentschap erkent dat een dergelijke aanpassing in het belang is van de veiligheid, meer bepaald voor commerciële en niet-commerciële vluchtuitvoeringen, en heeft dit

verzoek waar nodig ingewilligd. Nadere bijzonderheden worden hieronder beschreven in de rubrieken voor de verschillende secties.

III. Overzicht van de verschillen

Verschillen met ICAO-bijlage 6

38. De volgende tabel geeft een overzicht van de normen van ICAO-bijlage 6, deel II en deel III, sectie 3, die worden geacht niet te zijn omgezet, dan wel te zijn omgezet op een manier die niet voorziet in een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan dat volgens de normen van ICAO-bijlage 6.

Tabel 7: verschillen met ICAO-bijlage 6

Referentie bijlage 6, deel I/III	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil
Bijlage 6, deel II, punt 3.6.3.2.1.1/3 en deel III, sectie III, punt 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Uitvoeringsdatum voor cockpitgeluidsopnameapparatuur geldt voor bewijzen van luchtwaardigheid afgegeven op of na 1 januari 2016.
Bijlage 6, deel II, punt 3.6.3.1.2.2/3 en deel III, sectie III, punt 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Uitvoeringsdatum voor vluchtgegevensschrijvers geldt voor bewijzen van luchtwaardigheid afgegeven op of na 1 januari 2016.
Bijlage 6, deel II, punt 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Maximuminterval voor steekproeven en opnamen van bepaalde parameters in vluchtgegevensschrijvers niet toegepast
Bijlage 6, deel II, punt 3.6.3.3.1.2 en deel III, sectie III, punt 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Retroactieve aanpassing van de opname van datalinkcommunicatie niet toegepast

IV. Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken

39. Tijdens de raadplegingsfase met belanghebbenden zijn diverse onderdelen genoemd die niet in dit advies kunnen worden behandeld, omdat zij ver buiten het mandaat van het Agentschap vallen, namelijk het omzetten van de inhoud van bestaande voorschriften. Deze onderdelen zijn evenwel gedocumenteerd en zullen aan de orde worden gesteld in afzonderlijke regelgevingstaken om een passende raadpleging en betrokkenheid van belanghebbenden mogelijk te maken. De volgende tabel geeft een overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken.

Tabel 8: voorgestelde regelgevingstaken

Deel, referentie regelgeving	Toepassingsgebied	Referentie RMP
NCC.POL.105	Herzien van waarden voor standaardmassa's	RMT.0.312 en 0.313/OPS.027
NCC.IDE.A.165	Actualiseren van de lijst van parameters, inclusief parameterprestatie.	RMT.0.308 en 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Inbouw achteraf van datalinkrecorders	RMT 0.294 en 0.295

V. NCC.GEN: Subdeel A – Algemene voorschriften

40. Dit subdeel bevat algemene voorschriften voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCC-activiteiten).

Algemeen

41. Er werd bezorgdheid geuit over de relevante bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een derde land. Verordening (EG) nr. 216/2008 is van toepassing op luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een derde land en die worden geëxploiteerd in de Gemeenschap. De bevoegde autoriteit wordt bepaald op basis van twee criteria:
42. - de 'hoofdvestiging' voor zakelijke luchtvaart en beheerde activiteiten in de vorm van niet-commerciële vluchtuitvoeringen; en
43. - de 'verblijfplaats' voor particuliere exploitanten/eigenaren.
44. NCC.GEN.100 is daarom opgesteld in overeenstemming met artikel 4, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
45. In bepaalde opmerkingen werd gevraagd NCC.GEN.130 met betrekking tot draagbare elektronische apparaten (Portable Electronic Devices - PED's) inhoudelijk te verduidelijken. Er zal een nieuwe aanvaardbare wijze van naleving/nieuw richtsnoer worden uitgewerkt met het oog op een betere voorlichting over draagbare elektronische apparaten.
46. Aangezien een bewijs van luchtwaardigheid van een luchtvaartuig alleen geldig is wanneer dit vergezeld gaat van een geldig certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (Airworthiness Review Certificate - ARC) en aangezien in een bijzondere aantekening op het bewijs van luchtwaardigheid al staat dat een actueel ARC daaraan moet worden toegevoegd, is het ARC niet opgenomen in de aan boord mee te nemen documenten van NCC.GEN.140 om geen doublure te vormen van de bepaling.

47. Vaak werd gevraagd meer ontheffingen te verlenen in NCC.GEN.150 om voorwerpen aan boord mee te nemen die gewoonlijk als gevaarlijke goederen worden beschouwd. Het Agentschap is enigszins bezorgd over die aanvullende ontheffingen en meent dat de al door de Technische Voorschriften van de ICAO verleende ontheffingen niet mogen worden uitgebreid.

NCC.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder

48. In overeenstemming met de nieuwe beginselen bij het opstellen van de voorschriften wordt in het uitvoeringsvoorschrift verwezen naar de essentiële eisen van bijlage IV bij de basisverordening wanneer deze eisen uitgebreider aan bod komen in het uitvoeringsvoorschrift.

NCC.GEN.120 Taxiën van vleugelvliegtuigen

49. Naar aanleiding van specifieke opmerkingen over de vereiste opleiding in het gebruik van een radiotelefoon, werd deze bepaling versoepeld voor luchtvaartterreinen waar geen radiocommunicatie nodig is. Deze wijziging brengt deze bepaling ook in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II.
50. Aansluitend op enkele opmerkingen zal een richtsnoer worden toegevoegd als leidraad bij de vereiste vaardigheden en kennis om in staat te zijn de operationele normen voor veilige vliegtuigmanoeuvres op het luchtvaartterrein na te leven.

NCC.GEN.125 Rotorinschakeling

51. De tekst beschrijft de voorwaarden om de rotor in te schakelen voor vlucht- en onderhoudsdoeleinden, en is afgestemd op Deel CAT, CAT.GEN.MPA.130.

NCC.GEN.130 Draagbare elektronische apparaten

52. De tekst verbiedt het gebruik van draagbare elektronische apparaten die de goede werking van het luchtvaartuig kunnen verstoren, en is afgestemd op Deel CAT, CAT.GEN.MPA.135.

NCC.GEN.150 Vervoer van gevaarlijke goederen

53. Deze bepaling betreft de omstandigheden waaronder gevaarlijke goederen mogelijk worden meegevoerd zonder goedkeuring volgens SPA.DG. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om voorwerpen in de bagage van passagiers of cabinepersoneelsleden die gewoonlijk als gevaarlijke goederen worden beschouwd.
54. De eis van aangifte van niet-gedeclareerde of verkeerd gedeclareerde gevaarlijke goederen is weggelaten aangezien dit als irrelevant en onuitvoerbaar wordt beschouwd voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen.
55. Het Agentschap heeft ervoor gekozen op dynamische wijze te verwijzen naar de Technische Voorschriften van de ICAO, zoals gepresenteerd in de NPA. De

verwijzing wordt gespecificeerd in de uitvoeringsvoorschriften. Daarin wordt doorgaans geen tekst overgenomen uit de Technische Voorschriften. Alleen vereisten die bepaalde verantwoordelijkheden van exploitanten specificeren, zijn overgenomen uit de Technische Voorschriften.

56. De term 'Technische Voorschriften' wordt gedefinieerd in bijlage I (zoals gepubliceerd in het advies nr. 04/2011).

VI. NCC.OP: Subdeel B – Vluchtuitvoeringsprocedures

57. Dit subdeel bevat algemene bepalingen inzake vluchtuitvoeringsprocedures voor NCC-activiteiten.

Algemeen

58. De bepalingen voor slechtzichtstart (LVTO) zijn afgestemd op het voorstel van Deel CAT en Deel SPA dat een goedkeuring overeenkomstig Deel SPA verplicht stelt voor elke start waarbij de zichtbare baanlengte minder is dan 400 m.
59. Veel belanghebbenden hebben uiting gegeven aan hun bezorgdheid over NCC.OP.155 en NCC.OP.156 met betrekking tot de keuze van bestemmingsuitwijkhavens voor vleugelvliegtuigen en helikopters. Zoals uiteengezet in de opmerkingen, heeft dit voorschrift niet als oogmerk toelaatbaar vliegweer op hetzelfde ogenblik verplicht te stellen op bestemmings- en uitwijkhavens. Zoals vermeld in deze voorschriften, moet een uitwijkhaven worden gekozen die voldoet aan de toepasselijke luchtvaartmeteorologische eisen als de weersomstandigheden op de bestemmingshaven slechter zijn dan de minima.
60. Er werden opmerkingen ontvangen over het gebruik van een beslissingshoogte bij niet-precisenaderingen waarbij gebruik wordt gemaakt van de glijvluchttechniek die in geval van een afgebroken nadering tot gevolg kan hebben dat beneden de minimumdalingshoogte wordt gevlogen. Naar aanleiding daarvan zal een aanvaardbare wijze van naleving worden toegevoegd aan NCC.OP.111 om verduidelijking te verschaffen over de verantwoordelijkheid van de exploitant om procedures uit te werken ter voorkoming van vluchten beneden de minimumdalingshoogte tijdens een doorstart/afgebroken nadering.

NCC.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen - vleugelvliegtuigen

61. Het voorschrift is vereenvoudigd en verwijst alleen naar de vliegtijd om de dichtstbijzijnde adequate uitwijkhaven te bereiken.
62. Opgemerkt zij dat de term niet is gedefinieerd voor helikoptervluchten. Er wordt van uitgegaan dat de exploitant de selectiecriteria specificeert in het vluchthandboek. Het Agentschap is van plan afgelegen luchtvaartterreinen nader te omschrijven in een toekomstige regelgevingstaak.

NCC.OP.110 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen – algemeen

NCC.OP.111 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen – NPA-, APV-,

CAT I-vluchten**NCC.OP.112 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen –
circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen****NCC.OP.113 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen –
circuitnaderingen boven land met helikopters**

63. NCC.OP.110 is strikter dan ICAO-bijlage 6, deel II, punt 3.4.2.7. Volgens Deel NCC moet de exploitant start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen vaststellen. Volgens ICAO-bijlage 6, deel II, moet de exploitant er alleen voor zorgen dat de gezagvoerder de start- en landingsminima naleeft die zijn vastgesteld door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen.
64. Tekst en opzet van het voorschrift zijn nu beter afgestemd op de bepaling in Deel CAT, CAT.OP.MPA.110.

NCC.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder

65. Dit voorschrift is gericht tot de exploitant en bevat de doelstelling dat veiligheid voorrang moet hebben op beperking van geluidshinder. Het berust op aanbevelingen van ICAO-bijlage 6, deel II en deel III.

NCC.OP.125 Laagste hindernisvrije hoogte – IFR-vluchten

66. Dit voorschrift is afgestemd op ICAO-bijlage 6, deel II, punt 3.4.2.6. Doel van dit voorschrift is dat de exploitant de methode specificeert om de minimumvlieghoogten vast te stellen; vervolgens bepaalt de gezagvoerder op basis daarvan de minimumvlieghoogten voor elke vlucht.

NCC.OP.135 Stouwen van bagage en vracht

67. Dit voorschrift berust op de eisen in ICAO-bijlage 6, deel II en deel III. De tekst van het voorschrift is afgestemd op Deel CAT, CAT.OP.MPA.160.

NCC.OP.140 Voorlichting van passagiers

68. De tekst van het voorschrift bevat een lijst van onderwerpen die aan bod moeten komen in de voorlichting aan passagiers.

NCC.OP.145 Vluchtvoorbereiding

69. Naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen zal een richtsnoer worden toegevoegd als leidraad bij het mogelijke gebruik van een navigatieplan om te voldoen aan het vereiste inzake vluchtvoorbereiding. Een navigatieplan wordt evenmin verplicht gesteld door de ICAO voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen.

NCC.OP.150 Startuitwijkhaven - vleugelvliegtuigen***NCC.OP.151 Bestemmingsuitwijkhaven – vleugelvliegtuigen******NCC.OP.152 Bestemmingsuitwijkhaven – helikopters***

70. Het voorschrift inzake uitwijkhavens wordt opgesplitst in drie specifieke bepalingen. Overeenkomstig ICAO-bijlage 6, deel II, sectie 3 en deel III, sectie III, worden startuitwijkhavens alleen voorgeschreven voor vleugelvliegtuigen. Bovendien wordt bepaald dat deze eisen alleen gelden voor vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten).
71. De tekst met betrekking tot bestemmingsuitwijkhavens wordt opgesplitst in luchtvaartuigspecifieke bepalingen. In de tekst wordt de geldigheidstermijn bepaald van meteorologische omstandigheden voor vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen. In ICAO-bijlage 6 en in de NPA-tekst wordt alleen verwezen naar een redelijke termijn vóór en na de verwachte aankomsttijd; in voorliggende tekst wordt deze termijn vastgelegd op één uur vóór en na de verwachte aankomsttijd, zoals in Deel CAT.
72. Ter wille van de duidelijkheid en samenhang is NCC.OP.152(a) gewijzigd door een instrumentnaderingsprocedure verplicht te stellen op de bestemmingshaven aangezien het voorschrift betrekking had op de aan de instrumentvliegprocedure verbonden minima.
73. In het geval van een afgelegen luchtvaartterrein voor helikoptervluchten is een geldigheidstermijn ingevoerd en afgestemd op de eis onder a), te weten twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd.

NCC.OP.155 Bijtanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan

74. Het voorschrift is afgestemd op Deel CAT, CAT.OP.MPA.195. In de tekst wordt onderscheid gemaakt tussen vliegtuigbrandstof (Avgas) en vluchtige 'wide-cut' brandstoffen enerzijds, en andere brandstofsoorten anderzijds. Het voorschrift is bewust strikter dan ICAO-bijlage 6, deel II en verbiedt in het belang van de veiligheid dat een luchtvaartuig wordt bijgetankt met vliegtuigbenzine (Avagas) of 'wide-cut' brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan.

NCC.OP.160 Gebruik van koptelefoon

75. Dit voorschrift berust op ICAO-bijlage 6, deel II en deel III. Het bepaalt onder welke voorwaarden een koptelefoon moet worden gebruikt als het primaire apparaat voor mondelinge communicatie met luchtverkeersdiensten (ATS). De tekst is afgestemd op de corresponderende eis in Deel CAT, CAT.OP.MPA.215.

NCC.OP.165 Vervoer van passagiers

76. Ter wille van de duidelijkheid en samenhang wordt de term 'passagiers' gebruikt in plaats van 'personen', en de term 'beveiligingsmiddel' in plaats van 'veiligheidsstuijg'.

Bovendien behandelt de tekst de bezetting van vliegtuigstoelen door meerdere personen om een zitplaats te geven aan een volwassene met één zuigeling. Dit deel van de tekst is afgestemd op CAT.OP.MPA.225.

NCC.OP.185 IJs en andere verontreinigingen – procedures op de grond

NCC.OP.190 IJs en andere verontreinigingen – vliegprocedures

77. Procedures bij mogelijke ijsvorming komen aan bod in twee bepalingen: de eerste behandelt procedures op de grond en de tweede vliegprocedures. Een en ander is afgestemd op de corresponderende bepalingen van Deel CAT, CAT.OP.MPA.250 en CAT.OP.MPA.255.

NCC.OP.200 Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht

78. In een groot aantal opmerkingen werd gevraagd de specifieke bepaling weg te laten dat kunstmatige simulatie van instrumentvliegen met passagiers aan boord beoogt te voorkomen. Het Agentschap beschouwt de simulatie van dergelijke situaties met passagiers aan boord nog steeds als een veiligheidskwestie en heeft deze bepaling daarom gehandhaafd.
79. Aangezien het NCC-voorschrift van toepassing is op erkende opleidingsorganisaties die vliegopleidingen verzorgen met complexe luchtvaartuigen, en gelet op de ontvangen opmerkingen, is het voorschrift versoepeld om kunstmatige simulatie van abnormale situaties en instrumentvliegen toe te staan tijdens oefenvluchten met leerlingvliegers aan boord.

NCC.OP.205 Brandstofbeheer tijdens de vlucht

80. Naar aanleiding van enkele opmerkingen en ter wille van de samenhang is de term 'eindreservebrandstof', die niet in de tekst van het NCC-voorschrift wordt gedefinieerd, weggelaten. In de tekst is nu sprake van de minimaal vereiste brandstof voor vleugelvliegtuigen en helikopters. Het oogmerk van het voorschrift is ervoor te zorgen dat de na de landing resterende brandstof niet minder is dan de in NCC.OP.130 en NCC.OP.131 voorgeschreven brandstofreserve.

NCC.OP.220 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)

81. De eisen inzake het gebruik van ACAS zijn afgestemd op Verordening (EU) nr. 1332/2011.

NCC.OP.230 Inzet en voortzetting van de nadering

82. Doel van dit voorschrift is te voorkomen dat een exploitant vluchten beneden 1000 voet uitvoert wanneer de gemelde minima lager liggen dan de vastgestelde start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen.

VII. NCC.POL: Subdeel C – Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen

Algemeen

83. Dit subdeel bevat voorschriften betreffende de prestaties van en beperkingen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe vleugelvliegtuigen en helikopters (NCC-activiteiten).
84. Aan bod komen vluchtuitvoeringsbeperkingen, massa en zwaartepunt, algemene en specifieke prestatie-eisen voor specifieke vluchtfasen...
85. Bepaalde commentatoren verzochten die eisen weg te laten omdat ze een herhaling vormen van bepaalde eisen van SERA Deel A. Dit verzoek werd niet ingewilligd omdat SERA Deel A alleen geldt voor het EU-luchtruim en omdat het noodzakelijk is te verwijzen naar de eisen in de luchtverkeersregels om ook vluchtuitvoeringen buiten het EU-luchtruim te bestrijken.
86. In andere opmerkingen, met name voor vleugelvliegtuigen, werd gevraagd nauwkeuriger criteria en leidraden uit te werken in verband met landingsprestaties. Dat doen in de vorm van voorschriften, zoals in Deel CAT voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen, zou niet in verhouding staan tot het nagestreefde doel. Daarom overweegt het Agentschap criteria en leidraden toe te voegen als aanvaardbare wijzen van naleving/richtsnoeren.
87. Verscheidene commentatoren verzochten om weglating van de verwijzing in Deel NCC naar helikopters die vluchten uitvoeren in prestatieklassen 1, 2 of 3, aangezien die prestatieklassen alleen gedefinieerd en van belang zijn voor vluchtuitvoeringen overeenkomstig Deel CAT terwijl dergelijke prestatie-eisen niet worden vastgelegd voor Deel NCC, noch voor Deel NCO. De voorschriften zijn dienovereenkomstig gewijzigd door alternatieve criteria voor helikopterprestaties vast te leggen.

NCC.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen – alle luchtvaartuigen

88. De tekst van het voorschrift is gehandhaafd, zij het met enkele kleine redactionele verbeteringen ten opzichte van de NPA- en CRD-tekst.

NCC.POL.105 Massa en zwaartepunt, belading

89. De massa- en zwaartepuntsvereisten voor vleugelvliegtuigen en helikopters zijn bij elkaar gehouden, aangezien er slechts enkele verschillen werden vastgesteld tussen deze klassen van luchtvaartuig. De resulterende tekst is voor zover mogelijk afgestemd op Deel CAT. Bepaalde vereisten inzake commercieel luchtvervoer (CAT) zijn echter niet ingevoerd. Het evenwicht tussen uitvoeringsvoorschriften en aanvaardbare wijzen van naleving/richtsnoeren is verbeterd om voor voldoende flexibiliteit te zorgen en rekening te houden met uiteenlopende operationele omstandigheden.
90. De bepalingen betreffende het wegen van luchtvaartuigen zijn gehandhaafd. In zoverre sprake is van overlapping met luchtwaardigheidseisen, kan het Agentschap

voorzien in een toekomstige regelgevingstaak en beslissen een specifieke regelgevingstaak op te zetten voor harmoniseringsdoeleinden.

91. De bepaling inzake de periodieke herweging van luchtvaartuigen is geschrapt omdat de daarmee samenhangende voorwaarden al genoegzaam zijn beschreven in de nieuwe subparagraaf a).
92. De waarden voor standaardmassa's zijn geactualiseerd als voorschrift naar aanleiding van opmerkingen waarin om meer zekerheid werd gevraagd. De waarden voor standaardmassa's zullen ook worden behandeld in de toekomstige regelgevingstaken RMT.0312 en RMT.0313.
93. In de aanvaardbare wijze van naleving is een tabel betreffende de nauwkeurigheid van weegapparatuur toegevoegd.

NCC.POL.110 Massa- en zwaartepuntsdocumentatie

NCC.POL.111 Massa- en zwaartepuntsdocumentatie – versoepelingen

94. De belangrijkste elementen van massa- en zwaartepuntsdocumentatie zijn gehandhaafd als uitvoeringsvoorschrift.
95. De tekst werd herwerkt om het oogmerk te verduidelijken en door een afzonderlijk voorschrift in te voeren met specifieke versoepelingen voor helikopters.
96. De verschillende bruikbare geautomatiseerde massa- en zwaartepuntssystemen zullen meer in detail worden beschreven in een richtsnoer.

NCC.POL.120 Maximale startmassawaarden – vleugelvliegtuigen

97. Dit voorschrift is toegevoegd ter verduidelijking van de veiligheidsdoelstelling voor wat betreft maximale massawaarden en met het oog op de overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II, punt 3.5.2.6.

NCC.POL.125 Start – vleugelvliegtuigen

98. In de gewijzigde tekst wordt rekening gehouden met het feit dat niet voor alle vleugelvliegtuigen een V1 in het vlieghandboek is gespecificeerd en wordt beter onderscheid gemaakt tussen meermotorige vleugelvliegtuigen waarvoor een nettostartvliegbaan is gespecificeerd in het vlieghandboek en meermotorige vleugelvliegtuigen waarvoor dit niet is gespecificeerd.

NCC.POL.130 Vlucht (en-route) - met één uitgevallen motor - vleugelvliegtuigen

99. De gewijzigde tekst bepaalt dat de vlucht naar een 'geschikt luchtvaartterrein' uit prestatieoverwegingen in aanmerking moet worden genomen, en voorziet in de mogelijkheid om te vliegen naar een exploitatiegebied zoals toegestaan bij NCC.OP.100.

NCC.POL.135 Landing - vleugelvliegtuigen

100. De gewijzigde tekst voorziet in de mogelijkheid om te landen op een exploitatiegebied zoals toegestaan bij NCC.OP.100.

VIII:NCC.IDE: Subdeel D – Instrumenten, gegevens, uitrusting**Algemeen**

101. Dit subdeel bevat eisen betreffende instrumenten, gegevens en uitrusting voor NCC-activiteiten. Het bestaat uit twee secties:

- sectie 1 – Vleugelvliegtuigen;
- sectie 2 - Helikopters.

102. Waar mogelijk zijn de op prestatie gebaseerde doelstellingen gehandhaafd, dat wil zeggen als voorschrift, terwijl de specificaties van systemen en uitrusting en de wijzen van naleving als AMC zijn opgenomen.

103. Uitrustingsvereisten zijn gescheiden van zuiver operationele eisen, zoals die voor het gebruik van uitrusting, waaraan naar behoren aandacht wordt besteed in NCC.OP.

104. De nummering van de voorschriften is doorlopend per sectie, zodat voorschriften over hetzelfde onderwerp hetzelfde nummer en dezelfde titel hebben voor vleugelvliegtuigen en helikopters. Wanneer een voorschrift alleen vleugelvliegtuigen betreft, is het overgeslagen voor helikopters, en andersom.

105. Er is een nieuw bepaling opgenomen (NCC.IDE.A/H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht) om vluchtuitvoeringen met ontoereikende of ontbrekende items aan bod te laten komen.

106. Het eerste deel van de oorspronkelijke eis inzake uitrusting voor vluchten bij mogelijke ijsvorming is geschrapt, omdat daarop al wordt ingegaan in essentieel vereiste 2.a.5.

107. De goedkeuringsbepalingen zijn verduidelijkt in overeenstemming met de bepalingen van Deel 21. Aanvullende bepalingen zijn toegevoegd om te garanderen dat instrumenten en uitrusting die niet in Deel NCC worden verlangd en die niet behoeven te worden goedgekeurd in overeenstemming met Deel 21, niet worden gebruikt voor veiligheidsfuncties en geen gevolgen hebben voor de luchtwaardigheid. Voorts is de toepasselijkheid verduidelijkt van luchtwaardigheidseisen ter goedkeuring van uitrusting op in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen, en is een richtsnoer toegevoegd. Naar aanleiding van opmerkingen werden de bepalingen inzake goedgekeurde en niet-goedgekeurde uitrusting verder verduidelijkt.

NCC.IDE.A/H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

108. Dit punt voorziet in de mogelijkheid tot het gebruik van een luchtvaartuig zonder beperkingen inzake minimumuitrustingslijst (MUL), maar binnen de beperkingen inzake basisminimumuitrustingslijst (BMUL), voor zover de bevoegde autoriteit naargelang van het geval specifiek goedkeuring daartoe verleent. Dit is in overeenstemming met de desbetreffende bepaling in Deel CAT.

NCC.IDE.A.110 Reservezekeringen

109. Er is een specifieke bepaling voor reservezekeringen toegevoegd voor vleugelvliegtuigen op basis van de vorige NPA-bepaling van OPS.CAT.407. Dit is in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II, punt 2.4.2.2. Net als voor CAT.IDE is geen equivalente eis voor helikopters voorgesteld.

NCC.IDE.A/H.120 en H.125 VFR/IFR-vluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

110. De voorgestelde voorschriften zijn uitgewerkt met als uitgangspunt dat zichtweersomstandigheden (VMC) verplicht worden gesteld in de vliegvoorschriften voor VFR-vluchten en dat vluchten onder instrumentweersomstandigheden (IMC) volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR) moeten worden uitgevoerd.

111. Aanvullende wijzen van naleving voor lokale vluchten en specifieke instrumenten worden gespecificeerd in AMC.

NCC.IDE.A/H.130 Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot

112. Ingevolge het advies van deskundigen is rekening gehouden met de werklast van het cockpitpersoneel bij IFR-vluchten met één piloot door een bepaling in te voegen die verder gaat dan ICAO-bijlage 6 voor een automatische piloot die minstens in staat is een vaste hoogte en koers aan te houden.

NCC.IDE.A.135 Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS)

113. De voorgestelde tekst is in overeenstemming met de ontwerpconclusies van NPA-OPS 39B. De specificaties betreffende TAWS-functies zijn opgenomen in de definities van klasse A en B, en zijn bijgevolg geschrapt. Er is een richtsnoer toegevoegd om te verwijzen naar de TAWS-norm.

NCC.IDE.A/H.140 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)

114. De eis inzake ACAS is vereenvoudigd en in overeenstemming gebracht met Verordening (EU) nr. 1332/2011.

NCC.IDE.A/H.160 Cockpitgeluidsopnameapparaat***NCC.IDE.A/H.165 Vluchtgegevensschrijver***

115. Deze uitrusting is al enige tijd verplicht gesteld bij ICAO-bijlage 6, deel II. Niettemin zijn er uitvoeringsdata voor NCC voorgesteld teneinde de luchtvaartindustrie voldoende tijd te geven om daaraan te voldoen. Daarom is voorgesteld opnameapparatuur verplicht te stellen voor luchtvaartuigen waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op of na 1 januari 2016.

NCC.IDE.A/H.180 Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssystemen en veiligheidstuig voor kinderen

116. Er is een specifieke bepaling voor stoelen, veiligheidsgordels en beveiligingssystemen ingevoerd. Ook is er een definitie opgenomen van 'beveiligingssysteem voor het bovenlichaam' (Upper Torso Restraint - UTR) om de nodige flexibiliteit te bieden voor bestaande ontwerpen. Uit de beoordeling van de opmerkingen bleek dat de term 'veiligheidstuig' niet op consistente wijze wordt gebruikt. Hoewel veiligheidstuig kennelijk algemeen wordt gezien als bestaande uit een veiligheidsgordel en twee schouderriemen, zijn er enkele vleugelvliegtuigen die mogelijk niet aan de eisen voldoen. In diverse opmerkingen werd verzocht om toestemming voor het gebruik van veiligheidsgordels met een diagonale schouderband op de waarnemerstoel in de cockpit van vleugelvliegtuigen waarin de installatie van een vierpunts gordel niet uitvoerbaar is. Gelet op de laatste ontwikkelingen in het interieurontwerp van luchtvaartuigen is het mogelijk met verschillende UTR-oplossingen eenzelfde hoger veiligheidsniveau te bieden voor dergelijke waarnemerstoelen.

117. In enkele opmerkingen in het CRD werd verzocht aanvangsdata in te voeren voor de toepassing van het vereiste inzake UTR's op cockpitpersoneelstoelen. Dit verzoek werd niet ingewilligd omdat het voorschrift na veiligheidsaanbevelingen ook de veiligheidsnormen voor de bestaande luchtvloot beoogt te verbeteren.

NCC.IDE.A.195 Extra zuurstof – vleugelvliegtuigen met drukcabine

118. In dit punt wordt nu gespecificeerd welk percentage van de passagiers van zuurstof dient te worden voorzien aangezien de SARP van de ICAO om een deel van de passagiers algemeen van zuurstof te voorzien niet haalbaar was.

NCC.IDE.A/H.200 Extra zuurstof – vleugelvliegtuigen/helikopters zonder drukcabine

119. Deze eisen zijn herwerkt in overeenstemming met ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's). De bepalingen inzake helikopters met drukcabine zijn ingetrokken (net als voor CAT.IDE). Versoepelingen voor het gedurende korte tijd vliegen tussen 13 000 voet en 16 000 voet zullen worden behandeld via artikel 14 van de basisverordening. Dergelijke vrijstellingen beantwoorden niet aan de SARP's van de ICAO en zijn alleen mogelijk bij specifieke risicobeperkende maatregelen (bijvoorbeeld ervaring van de exploitant of fysiologische aanpassing van de piloot

aan bepaalde hoogten). Bovendien zouden ze in de regel alleen in bepaalde regio's (d.w.z. bergachtige gebieden) kunnen worden verleend.

NCC.IDE.A/H.205 Handbrandblussers

120. Er is een specifiek voorschrift voor handbrandblussers uitgewerkt. Bepalingen die het gebruik van halon als blusmiddel verplicht stelden zijn geschrapt, omdat Verordening (EG) nr. 1005/2009⁶ het gebruik van halon op termijn verbiedt. Het voorschrift bevat een algemene veiligheidsdoelstelling over de doelmatigheid van het blusmiddel. Dit maakt het mogelijk halon in de overgangperiode te blijven gebruiken.

Uitrustingsvereisten voor helikopters die vluchten boven water en offshorevluchten uitvoeren

121. Aangezien bij dergelijke vluchten soortgelijke veiligheidsproblemen optreden voor CAT- en NCC-activiteiten, is de volgende reeks eisen herzien om ze in overeenstemming te brengen met dienovereenkomstige voorschriften van CAT.IDE:

- NCC.IDE.H.225 Zwemvesten,
- NCC.IDE.H.226 Overlevingspakken voor bemanningsleden,
- NCC.IDE.H.227 Reddingsvlotten, plaatsaanduidende noodzenders voor overlevenden en overlevingsuitrusting voor langere vluchten boven water,
- NCC.IDE.H.230 Overlevingsuitrusting,
- NCC.IDE.H.231 Aanvullende voorschriften voor helikopters die offshorevluchten uitvoeren boven vijandig zeegebied,
- NCC.IDE.H.232 Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren - diverse uitrusting,
- NCC.IDE.H.235 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren – noodlandingen op het water.

122. Daarbij kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst.

- Het merendeel van de eisen is in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II.
- De bepalingen van NCC.IDE.H.226 en NCC.IDE.H.231 zijn strikter dan de ICAO-bepalingen. In overeenstemming met CAT.IDE is rekening gehouden met de resultaten van bestaande onderzoeken en vorige NPA's van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (JAA) wat betreft de overlevingstijd in koud water.

123. In ontvangen opmerkingen werd gesteld dat de bovengenoemde eisen niet in verhouding staan tot het nagestreefde doel voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen. Daarmee is rekening gehouden voor de eisen die betrekking

⁶ Verordening (EG) nr. 1005/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen. *PB L 286 van 31.10.2009, blz. 1.*
 TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.
 Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via [Pagina 26 van 55](#)
 EASA-internet/-intranet.

hebben op langere vluchten boven water en noodlandingen op het water voor helikopters. Niettemin is wat uitrusting betreft een hoger veiligheidsniveau gehandhaafd voor de eisen die verband houden met offshorevluchten.

124. Naar aanleiding van ontvangen opmerkingen is verder verduidelijkt dat het niet noodzakelijk is zwemvesten gebruiksklaar op te bergen op bepaalde plaatsen, maar dat die ook direct mogen worden gedragen door de personen voor wie ze bedoeld zijn.

NCC.IDE.A/H.240 Koptelefoon

125. Er is een specifiek uitrustingseis ingevoerd dat verder gaat dan pure ICAO-bepalingen, in overeenstemming met de operationele eis van NCC.OP.165 inzake het gebruik van de koptelefoon.

NCC.IDE.A/H.250 Navigatieapparatuur

126. De volgende aanvullende bepalingen zijn ingevoerd in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II, punt 3.7.1:

- het vermogen om tweewegcommunicatie tot stand te brengen voor de plaatselijke verkeersleiding; en
- het vermogen om op elk ogenblik tijdens de vlucht meteorologische informatie te ontvangen.

NCC.IDE.A.260 Beheer van elektronische navigatiegegevens

127. Het algemene oogmerk is verwoord in subparagraaf a) van dit voorschrift. De bijbehorende AMC specificeert dat een akkoordverklaring (LoA) wordt verlangd wanneer elektronische gegevens worden gebruikt ter ondersteuning van een toepassing als primair navigatiemiddel. Voor elke andere toepassing ten behoeve van SPA-activiteiten is een goedkeuring noodzakelijk. Een en ander is verduidelijkt in subparagraaf b).

Bijlage VI - Deel NCO (A, H, S, B)**I. Toepassingsgebied**

128. Deel NCO moet worden gelezen met:

- de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen, meer in het bijzonder met betrekking tot toepassingsdata en overgangspannen;
- bijlage I – Definities van in de bijlagen II t/m VIII gebruikte termen;
- bijlage II – Deel ARO met onder meer bepalingen voor autoriteiten wat betreft NCO-exploitanten in verband met verantwoordelijkheden inzake toezicht en de lijst van specifieke goedkeuringen; en
- bijlage V – Deel SPA, bepalingen voor vluchtuitvoeringen waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.

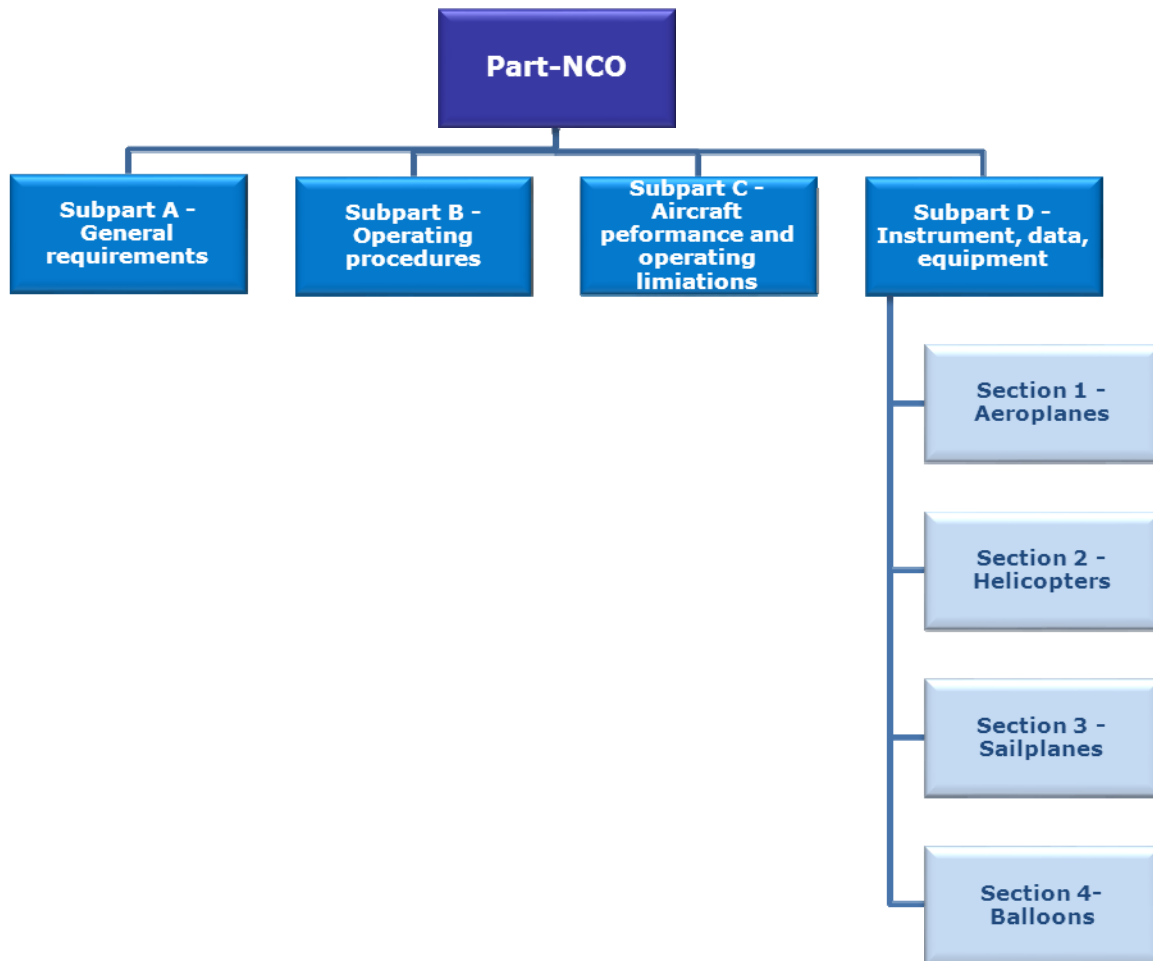
129. Deel NCO bevat de technische eisen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en luchtballonnen (NCO-activiteiten). Dit deel bestaat uit vier subdelen. Het subdeel over instrumenten, gegevens en uitrusting is onderverdeeld in secties met specifieke voorschriften per luchtvaartuigcategorie.

130. De subdelen zijn op een vergelijkbare manier opgezet als de essentiële eisen van bijlage IV bij de basisverordening en ICAO-bijlage 6.

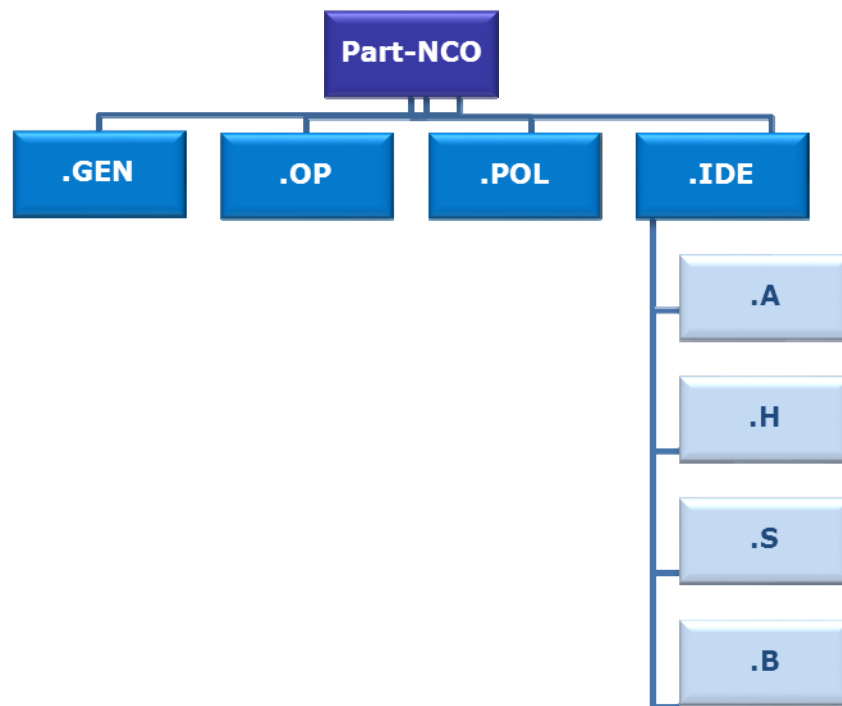
131. De voorschriften, in het bijzonder de secties, zijn zodanig opgezet dat vereisten voor aanvullende luchtvaartuigcategorieën of bepaalde vluchtuitvoeringen in de toekomst kunnen worden toegevoegd zonder dat het nodig is de bestaande tekst of opzet te wijzigen. Opgemerkt zij dat er regelgevingstaken zullen worden opgesteld voor luchtschepen, aangelijnde ballonnen en onbemande luchtvaartsystemen.

132. Figuur 7 en figuur 8 geven een overzicht van de opzet van Deel NCO.

Figuur 7: opzet van Deel NCO – rubrieken



Figuur 8: opzet van Deel NCO – voorschriftkenmerken



II. Overzicht van de reacties

133. Voor Deel NCO werden 450 opmerkingen ingediend door 50 commentatoren.
134. Over het algemeen vroeg men om lichtere voorschriften voor NCO vergeleken met Deel NCC. Daarbij werden vaak verdere versoepelingen voorgesteld voor lichte en heel lichte luchtvaartuigen, in het bijzonder wat uitrusting betreft.
135. Een gezamenlijke reactie werd ingediend door de werkgroep RG04, niet alleen om te wijzen op controversiële kwesties waarover geen instemming werd bereikt tijdens de vergaderingen, maar ook om verdere verschillen onder de aandacht te brengen tussen de op de vergadering besproken tekst en de definitieve versie van het CRD na de controle op samenhang door het Agentschap van de verschillende delen in verband met vluchtuitvoeringen (OPS). Ook al erkent het Agentschap de redenen die ten grondslag liggen aan elk verzoek, het is zaak het evenwicht te behouden tussen veiligheid, evenredigheid voor de algemene luchtvaart en naleving van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's). Specifieke onderwerpen worden hieronder toegelicht.
136. Diverse opmerkingen werden ingediend om bepaalde lichtere voorschriften te herstellen die aanvankelijk waren opgenomen in NPA 2009-2b, zoals voor kunstvluchten. Het merendeel van die lichtere voorschriften is weggelaten uit Deel NCO omdat die nu aan bod komen in Deel SPO.
137. Eén lidstaat wees erop dat de in diverse punten van Deel NCO gebruikte term 'MOPSC' (maximale operationele configuratie voor passagierszitplaatsen) niet geschikt is omdat NCO-activiteiten niet behoeven te worden uitgevoerd overeenkomstig een vluchthandboek waarin een MOPSC wordt vastgelegd. De term

is vervangen door 'gecertificeerde maximale configuratie voor passagierszitplaatsen'.

III. Overzicht van de verschillen

Verschillen met ICAO-bijlage 6

138. De volgende tabel geeft een overzicht van de normen van ICAO-bijlage 6, deel II, sectie 2, en deel III, sectie 3, die worden geacht niet te zijn omgezet, dan wel te zijn omgezet op een manier die niet voorziet in een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan dat volgens de normen van ICAO-bijlage 6.

Tabel 7: verschillen met ICAO-bijlage 6

Referentie bijlage 6, deel I/III	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil
Bijlage 6, deel III, sectie III, punt 4.3.2.1(b)	NCO.IDE.H.175(c)(2)	De gezagvoerder bepaalt op basis van een risicobeoordeling voor de voorgenomen vlucht of reddingsvloten moeten worden meegevoerd.

V. NCO.GEN: Subdeel A – Algemene bepalingen

139. Dit subdeel bevat algemene bepalingen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCO-activiteiten).

Algemeen

140. Bepaalde punten van zorg werden geuit over de juiste bevoegde autoriteit voor luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een derde land. Verordening (EG) nr. 216/2008 is van toepassing op luchtvaartuigen die zijn geregistreerd in een derde land en die worden geëxploiteerd in de Unie. De bevoegde autoriteit wordt bepaald op basis van de staat waar het luchtvaartuig is geregistreerd. Voor in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen geldt als criterium de staat waar de exploitant is gevestigd of verblijft. Aangezien de exploitant zowel een entiteit (vliegclub) als een natuurlijke persoon kan zijn, moet bij het bepalen van de bevoegde autoriteit rekening worden gehouden met beide situaties waar de entiteit is gevestigd of waar de piloot verblijft. NCO.GEN.100 is daarom opgesteld in overeenstemming met artikel 4, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

141. In diverse opmerkingen werd gesteld dat de beperkte ruimte die beschikbaar is in de cockpit van bepaalde NCO-luchtvaartuigen noopt tot verdere versoepeling van NCO.GEN.135 wat betreft de aan boord mee te nemen documenten, handboeken en informatie. Opgemerkt zij dat NCO.GEN.135 voor vluchten die vertrekken van en aankomen op dezelfde plaats al voorziet in de mogelijkheid om de meeste vereiste documenten te bewaren op het luchthaventerrein of exploitatiegebied.

142. In bepaalde opmerkingen werd gevraagd NCO.GEN.125 met betrekking tot draagbare elektronische apparaten (Portable Electronic Devices - PED's) inhoudelijk te verduidelijken. Er zullen nieuwe aanvaardbare wijzen van naleving/richtsnoeren worden uitgewerkt met het oog op een betere voorlichting op dit punt.
143. Diverse belanghebbenden maakten opmerkingen over de noodzaak om de minimumuitrustingslijst (MUL) te laten goedkeuren, terwijl de MUL niet verplicht is volgens NCO.GEN.155. Een MUL, voor zover die wordt vastgesteld, moet naar het oordeel van het Agentschap onder de controle blijven van de bevoegde autoriteit of, in geval van een in een derde land geregistreerd luchtvaartuig, van de staat van registratie. De MUL voorziet in vrijstellingen van de voorschriften die passend toezicht verplicht stellen.
144. Naar aanleiding van de opmerkingen over NCO.GEN.135(a)(1) zal een aanvaardbare wijze van naleving worden opgesteld ter naleving van de eis om het vlieghandboek (AFM) aan boord mee te nemen voor ballonvluchten.
145. Aangezien een bewijs van luchtwaardigheid van een luchtvaartuig alleen geldig is wanneer dit vergezeld gaat van een geldig certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (Airworthiness Review Certificate - ARC) en aangezien in een bijzondere aantekening op het bewijs van luchtwaardigheid al staat dat een actueel ARC daaraan moet worden toegevoegd, is het ARC niet opgenomen in de aan boord mee te nemen documenten van NCO.GEN.135 om geen doublure te vormen van de bepaling.
146. In veel opmerkingen werd gevraagd meer ontheffingen te verlenen in NCO.GEN.140 om voorwerpen aan boord mee te nemen die gewoonlijk als gevaarlijke goederen worden beschouwd. Het Agentschap is enigszins bezorgd over die aanvullende ontheffingen en meent dat de al door de Technische Voorschriften van de ICAO verleende ontheffingen niet mogen worden uitgebreid.

NCO.GEN. 101 Wijzen van naleving

147. Aangezien Deel ORO niet geldt voor NCO-exploitanten, is een nieuwe tekst toegevoegd die bepaalt dat de exploitanten gebruik mogen maken van alternatieve wijzen van naleving dan die welke het Agentschap heeft vastgesteld. Deze alternatieve wijzen van naleving behoeven niet vooraf door de bevoegde autoriteit te worden goedgekeurd.

NCO.GEN. 102 Zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

148. Deze bepaling beoogt de voorschriften te verduidelijken die van toepassing zijn op zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen aangezien die nu eens als zweefvliegtuigen, dan weer als vleugelvliegtuig worden gebruikt.

***NCO.GEN. 105 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder
NCO.GEN. 106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder –
luchtballonnen***

149. Overeenkomstig de nieuwe beginselen bij het opstellen van de voorschriften wordt in het uitvoeringsvoorschrift verwezen naar de essentiële eisen van bijlage IV bij de basisverordening wanneer deze uitgebreider aan bod komen in het uitvoeringsvoorschrift.
150. Aanvullende verantwoordelijkheden van de gezagvoerder van een luchtballon zijn vastgelegd in een afzonderlijke bepaling.
151. Er is een nieuwe bepaling toegevoegd waarin het begrip 'kritieke vluchtfase' wordt geïntroduceerd. Bedoeling daarvan is te garanderen dat tijdens deze vluchtfasen alleen veiligheidsgerelateerde activiteiten worden uitgevoerd.

NCO.GEN. 115 Taxiën van vleugelvliegtuigen

152. De aanwijzing van personen die gerechtigd zijn tot het taxiën van een vleugelvliegtuig valt voortaan onder de verantwoordelijkheid van de exploitant.
153. Naar aanleiding van specifieke opmerkingen over de vereiste opleiding in het gebruik van een radiotelefoon, werd deze bepaling versoepeld voor luchtvaartterreinen waar geen radiocommunicatie nodig is. Deze wijziging brengt de bepaling ook in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II.
154. Aansluitend op enkele opmerkingen zal een richtsnoer worden toegevoegd als leidraad bij de vereiste vaardigheden en kennis om in staat te zijn de operationele normen voor veilige vliegtuigmanoeuvres op het luchtvaartterrein na te leven.

NCO.GEN. 120 Rotorinschakeling

155. De tekst beschrijft de voorwaarden om de rotor in te schakelen voor vlucht- en onderhoudsdoeleinden, en is afgestemd op Deel CAT, CAT.GEN.MPA.130.

NCO.GEN. 125 Draagbare elektronische apparaten

156. De tekst verbiedt het gebruik van draagbare elektronische apparaten die de goede werking van het luchtvaartuig kunnen verstoren, en is afgestemd op Deel CAT, CAT.GEN.MPA.135.

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

157. Naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen is de bepaling versoepeld op grond waarvan te allen tijde een lijst van nooduitrusting beschikbaar moet zijn. Luchtvaartuigen die opstijgen van en landen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatiegebied behoeven deze bepaling niet na te leven.

NCO.GEN. 140 Vervoer van gevaarlijke goederen

158. Deze bepaling betreft de omstandigheden waaronder gevaarlijke goederen mogelijk worden meegevoerd zonder goedkeuring volgens SPA.DG. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om voorwerpen in de bagage van passagiers die gewoonlijk als gevaarlijke goederen worden beschouwd.
159. De eis van aangifte van niet-gedeclareerde of verkeerd gedeclareerde gevaarlijke goederen is weggelaten aangezien dit als irrelevant wordt beschouwd voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen.
160. Het Agentschap heeft ervoor gekozen op dynamische wijze te verwijzen naar de Technische Voorschriften van de ICAO, zoals gepresenteerd in de NPA. De verwijzing wordt gespecificeerd in de uitvoeringsvoorschriften. Daarin wordt doorgaans geen tekst overgenomen uit de Technische Voorschriften. Alleen bepalingen die bepaalde verantwoordelijkheden van exploitanten specificeren, zijn overgenomen uit de Technische Voorschriften.
161. De term 'Technische Voorschriften' wordt gedefinieerd in bijlage I (zoals gepubliceerd in het advies nr. 04/2011).

NCO.GEN. 145 Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem

162. Het Agentschap acht het nodig de exploitant die niet-commerciële vluchten met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCO-activiteiten) uitvoert, te verplichten de veiligheidsmaatregelen uit te voeren die zijn voorgeschreven door de bevoegde autoriteit en de verplichte veiligheidsinformatie toe te passen die door het Agentschap wordt verstrekt, zoals luchtwaardigheidsrichtlijnen.

NCO.GEN. 155 Minimumuitrustingslijst

163. In principe is geen minimumuitrustingslijst (MUL) nodig voor NCO-activiteiten. Wel kan op vrijwillige basis ervoor worden gekozen een MUL te hebben. In dat geval moet de MUL worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. De MUL van een in een derde land geregistreerd luchtvaartuig moet worden goedgekeurd door de staat van registratie.

VI. NCO.OP: Subdeel B – Vluchtuitvoeringsprocedures

164. Dit subdeel bevat Algemene Bepalingen inzake vluchtuitvoeringsprocedures voor NCO-activiteiten.

Algemeen

165. De eisen voor slechtzichtstart (LVTO) zijn afgestemd op het voorstel van Deel CAT en Deel SPA dat een goedkeuring overeenkomstig Deel SPA verplicht stelt voor elke start waarbij de zichtbare baanlengte minder is dan 400 m.

166. Er werden talloze opmerkingen ontvangen met het verzoek de berekeningswijze van start- en landingsminima te wijzigen en beter af te stemmen op NCO-activiteiten. Opgemerkt zij dat deze methode, die is afgestemd op de CAT- en NCC-methode, is ingevoegd in een richtsnoer (GM3-NCO.OP.110) en daarom alleen ter informatie is bedoeld. Het staat de gezagvoerder vrij andere methoden toe te passen.
167. Bepaalde belanghebbenden hebben het Agentschap gevraagd de bepaling in NCO.OP.125/126 te schrappen, aanvullende brandstof te berekenen in geval van drukverlies of bij uitval van één motor tijdens de vlucht. Essentiële eis 2.(a)(7) verplicht exploitanten een reservevoorraad brandstof mee te nemen om aan eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden. Het Agentschap meent dat drukverlies of uitval van een motor voorbeelden zijn van eventualiteiten en dat ze van essentieel belang zijn voor een veilige vlucht. Bijgevolg is de afstemming tussen deze NCO- en NCC-eis gehandhaafd.
168. Verscheidene opmerkingen werden ontvangen met het verzoek NCO.OP.165 te wijzigen door toe te staan dat een VFR-vlucht wordt ingezet, zelfs wanneer de weersomstandigheden op de vliegroute naar de bestemming onverenigbaar zijn met zichtvliegvoorschriften, mits een uitwijkroute naar een of meer uitwijkhavens voldoet aan de vereiste VFR-omstandigheden. Als dit verzoek wordt ingewilligd, zou de resulterende bepaling minder ver reiken dan het door de ICAO vastgestelde veiligheidsniveau. Het Agentschap is niet van plan minder ver te gaan dan de ICAO-eisen en vond geen zwaarwegende veiligheidsargumenten om dergelijke vluchten toe te staan.
169. Talloze belanghebbenden hebben uiting gegeven aan hun bezorgdheid over NCC.OP.155 en NCC.OP.156 met betrekking tot de keuze van bestemmingsuitwijkhavens voor vleugelvliegtuigen en helikopters. Zoals uiteengezet in de opmerkingen, heeft dit voorschrift niet als oogmerk toelaatbaar vliegweer op hetzelfde ogenblik verplicht te stellen op bestemmings- en uitwijkhavens. Zoals vermeld in deze voorschriften, moet een uitwijkhaven worden gekozen die voldoet aan de toepasselijke luchtvaartmeteorologische eisen als de weersomstandigheden op de bestemmingshaven slechter zijn dan de minima.
170. In een aantal opmerkingen werd verzocht om wijziging van subparagraaf (a)(11) van NCO.OP.135 met betrekking tot de door de gezagvoerder te gebruiken meteorologische informatie door het bijvoeglijk naamwoord 'luchtvaartkundige' weg te laten. De bepaling van ICAO-bijlage 6, deel II, berust op actuele en geschikte kaarten en verwijst in feite naar de definitie van luchtvaartkaarten in ICAO-bijlage 4. Deze bepaling weerhoudt exploitanten er niet van andere beschikbare kaarten te gebruiken, zij het dan uitsluitend in aanvulling op actuele luchtvaartkaarten die als enige alle vereiste luchtvaartkundige informatie verschaffen.
171. Er werden opmerkingen ontvangen over het gebruik van een beslissingshoogte bij niet-precisenaderingen waarbij gebruik wordt gemaakt van de glijvluchttechniek die in geval van een afgebroken nadering tot gevolg kan hebben dat beneden de minimumdalingshoogte wordt gevlogen. Naar aanleiding daarvan zal een aanvaardbare wijze van naleving worden toegevoegd aan NCC.OP.111 om verduidelijking te verschaffen over de verantwoordelijkheid van de exploitant om procedures uit te werken ter voorkoming van vluchten beneden de minimumdalingshoogte (MDA/MDH) tijdens een doorstart/afgebroken nadering.

NCO.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen - vleugelvliegtuigen

172. Het voorschrift is vereenvoudigd en verwijst alleen naar de vliegtijd om de dichtstbijzijnde adequate uitwijkhaven te bereiken.
173. Opgemerkt zij dat de term niet is gedefinieerd voor helikoptervluchten. Er wordt van uitgegaan dat de exploitant de selectiecriteria specificeert in het vluchthandboek. Gelet op de eigenschappen van helikopters acht het Agentschap het niet nodig een specifieke definitie van een afgelegen luchtvaartterrein toe te voegen.

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

174. Deze bepaling beoogt NCO-activiteiten weer te geven onder waarborging van het evenredigheidsbeginsel.
175. De exploitant hoeft geen start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen vast te leggen, maar mag gebruikmaken van de start- en landingsminima die beschikbaar zijn voor commerciële vluchtuitvoeringen. Dit is in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II, sectie 2.

NCO.OP.111 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen – NPA-, APV-, CAT I-vluchten***NCO.OP.112 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen – circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen******NCO.OP.113 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen – circuitnaderingen met helikopters***

176. Deze eisen zijn afgestemd op het NCC-voorschrift.

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

177. De tekst is opgesplitst in luchtvaartuigspecifieke voorschriften. Procedures ter beperking van geluidshinder voor vleugelvliegtuigen, helikopters, gemotoriseerde zweefvliegtuigen en luchtballonnen zijn gericht tot de gezagvoerder en bevatten de doelstelling dat veiligheid voorrang moet hebben op beperking van geluidshinder. Een en ander berust op aanbevelingen van ICAO-bijlage 6, deel II en deel III.

NCO.OP.125 Brandstof- en olievoorraad – vleugelvliegtuigen***NCO.OP.126 Brandstof- en olievoorraad - helikopters***

178. De tekst is opgesplitst in luchtvaartuigspecifieke voorschriften en afgestemd op ICAO-bijlage 6, deel II en deel III.
179. Naar aanleiding van ontvangen opmerkingen zijn de voorschriften versoepeld voor vleugelvliegtuigen die opstijgen van en landen op hetzelfde luchtvaartterrein met het luchtvaartterrein in zicht. In dit geval wordt de vereiste brandstofvoorraad

teruggebracht tot 10 minuten naast de brandstof die nodig is om terug te keren naar het luchtvaartterrein.

NCO.OP.130 Voorlichting van passagiers

180. De tekst werd aangepast voor NCO-activiteiten, waarbij de voorlichting plaatsvindt vóór of tijdens de vlucht.

NCO.OP.135 Vluchtvoorbereiding

181. Naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen zal een richtsnoer worden toegevoegd als leidraad bij het mogelijke gebruik van een navigatieplan om te voldoen aan de eis inzake vluchtvoorbereiding. Een navigatieplan wordt evenmin verplicht gesteld door de ICAO voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen.

NCO.OP.140 Bestemmingsuitwijkhaven – vleugelvliegtuigen

NCO.OP.141 Bestemmingsuitwijkhaven – helikopters

182. De tekst met betrekking tot bestemmingsuitwijkhavens wordt opgesplitst in luchtvaartuigspecifieke voorschriften.

183. Ter wille van de duidelijkheid en samenhang is NCO.OP.141(a) gewijzigd door een instrumentnaderingsprocedure verplicht te stellen op de bestemmingshaven aangezien het voorschrift betrekking had op de aan de instrumentvliegprocedure verbonden minima.

184. In geval van een afgelegen luchtvaartterrein voor helikoptervluchten werd een geldigheidstermijn voor de op de bestemming vereiste meteorologische omstandigheden ingevoerd. Dit is afgestemd op de eis in subparagraaf a), te weten een interval van twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd.

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

185. Naar aanleiding van een aantal opmerkingen werd opnieuw de mogelijkheid ingevoerd om een luchtvaartuig bij te tanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan, met dezelfde beperkingen als voor NCC-activiteiten.

NCO.OP.170 IJs en andere verontreinigingen – procedures op de grond

NCO.OP.175 IJs en andere verontreinigingen – vliegprocedures

186. Procedures bij mogelijke ijsvorming komen aan bod in twee bepalingen: de eerste behandelt procedures op de grond en de tweede vliegprocedures. Dit is in overeenstemming met de essentiële eisen (2.a.5 van bijlage IV) en legt de verplichting op aan de gezagvoerder.

NCO.OP.185 Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht

187. In een groot aantal opmerkingen werd gevraagd de specifieke eis weg te laten dat kunstmatige simulatie van instrumentvliegen met passagiers aan boord beoogt te voorkomen. Het Agentschap beschouwt de simulatie van dergelijke situaties met passagiers aan boord nog steeds als een veiligheidskwestie en heeft deze eis daarom gehandhaafd.
188. Aangezien het NCO-voorschrift van toepassing is op erkende opleidingsorganisaties die vliegopleidingen verzorgen met anders dan complexe luchtvaartuigen, en gelet op de ontvangen opmerkingen, is het voorschrift versoepeld om kunstmatige simulatie van abnormale situaties en instrumentvliegen toe te staan tijdens oefenvluchten met leerlingvliegers aan boord.

NCO.OP.190 Brandstofbeheer tijdens de vlucht

189. Naar aanleiding van enkele opmerkingen en ter wille van de samenhang is de term 'eindreservebrandstof', die niet in de tekst van het NCO-voorschrift wordt gedefinieerd, weggelaten. Verder is ter verduidelijking een verwijzing naar de vereiste brandstofvoorraad voor vleugelvliegtuigen en helikopters toegevoegd. Het oogmerk van het voorschrift is ervoor te zorgen dat de na de landing resterende brandstof niet minder is dan de in NCO.OP.125 en NCO.OP.126 voorgeschreven brandstofreserve.

NCO.OP.200 Grondnaderingmelding

190. Overeenkomstig ICAO-bijlage 6, deel II, dienen slechts enkele NCO-vleugelvliegtuigen met een terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS) te zijn uitgerust. Bijgevolg dekt deze bepaling de operationele eis met betrekking tot het gebruik van TAWS. Deze tekst is afgestemd op Deel NCC.

NCO.OP.205 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)

191. Deze eis is toegevoegd om te waarborgen dat een geïnstalleerde ACAS in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1332/2011 wordt gebruikt.

VII. NCO.POL: Subdeel C – Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen***Algemeen***

192. Dit subdeel bevat voorschriften betreffende de prestaties van, en beperkingen voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen (NCO-activiteiten).

NCO.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen

193. De NPA-tekst is overgenomen in de nieuwe tekst van het voorschrift, met een extra paragraaf over de weergave van opschriften, lijsten en instrumentaanduidingen met die vluchtuitvoeringsbeperkingen.

NCO.POL.105 Weging – vleugelvliegtuigen en helikopters

194. In veel opmerkingen werd onderstreept dat deze bepaling niet thuishoort in de OPS-voorschriften, maar aan bod moet komen in de voorschriften van Deel M. De eisen inzake het wegen van luchtvaartuigen zijn gehandhaafd in deze verordening om leemten in de wetgeving te voorkomen aangezien dit onderwerp momenteel niet wordt behandeld in Deel M. Dit is een mogelijk onderwerp voor toekomstige regelgevingstaken.

195. De bepaling inzake de periodieke herweging van luchtvaartuigen is geschrapt omdat de daarmee samenhangende voorwaarden al voldoende zijn beschreven in de nieuwe subparagraaf a).

VIII:NCO.IDE: Subdeel D – Instrumenten, gegevens, uitrusting

196. Dit subdeel bevat eisen betreffende instrumenten, gegevens en uitrusting voor NCO-activiteiten. Het bestaat uit vier secties:

- sectie 1 – Vleugelvliegtuigen;
- sectie 2 - Helikopters;
- sectie 3 – Zweefvliegtuigen;
- sectie 4 – Luchtballonnen.

197. Waar mogelijk zijn de op prestatie gebaseerde doelstellingen gehandhaafd, dat wil zeggen als voorschrift, terwijl de specificaties van systemen en uitrusting en de wijzen van naleving als AMC zijn opgenomen.

198. Uitrustingsvereisten zijn gescheiden van zuiver operationele vereisten, zoals die voor het gebruik van uitrusting, waaraan naar behoren aandacht wordt besteed in NCO.OP.

199. De nummering van de voorschriften is doorlopend in iedere sectie, zodat voorschriften over hetzelfde onderwerp hetzelfde nummer en dezelfde titel hebben voor vleugelvliegtuigen en helikopters. Wanneer een voorschrift alleen vleugelvliegtuigen betreft, is het overgeslagen voor helikopters, en andersom.

200. Er is een nieuwe bepaling opgenomen (NCO.IDE.A/H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht) om vluchtuitvoeringen met ontoereikende of ontbrekende items aan bod te laten komen.

201. Aangezien geen ICAO-referentie beschikbaar was voor zweefvliegtuigen en luchtballonnen, werden de eisen inzake uitrusting en instrumenten voor beide luchtvaartuigcategorieën opgesteld met de hulp van deskundigen en op basis van bestaande nationale normen en voorschriften.

NCO.IDE.A/H/S/B.100 Instrumenten en uitrusting - algemeen

202. De goedkeuringsbepalingen zijn verduidelijkt in overeenstemming met de eisen van Deel 21. Er zijn bepalingen toegevoegd om te garanderen dat instrumenten en uitrusting die niet door Deel NCO worden vereist en die niet behoeven te worden goedgekeurd in overeenstemming met Deel 21, niet worden gebruikt voor veiligheidsfuncties en geen gevolgen hebben voor de luchtwaardigheid. Voorts is de toepasselijkheid verduidelijkt van luchtwaardigheidsvereisten ter goedkeuring van uitrusting van in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen. Daartoe is een richtsnoer toegevoegd. Naar aanleiding van opmerkingen werden de bepalingen inzake goedgekeurde en niet-goedgekeurde uitrusting verder verduidelijkt.

NCO.IDE.A.110 Reservezekeringen

203. Er is een specifieke bepaling betreffende elektrische reservezekeringen toegevoegd voor vleugelvliegtoelagen op basis van de vorige NPA-bepaling van OPS.CAT.407. Dit is in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel II, punt 2.4.2.2. Net als voor CAT.IDE en NCC.IDE, is geen dienovereenkomstige bepaling voor helikopters voorgesteld.

NCO.IDE.A/H.120 en H.125 VFR/IFR-vluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

204. De voorgestelde voorschriften zijn uitgewerkt met als uitgangspunt dat zichtweersomstandigheden (VMC) verplicht worden gesteld in de vliegvoorschriften voor VFR-vluchten en dat vluchten onder instrumentweersomstandigheden (IMC) volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR) moeten worden uitgevoerd.

205. Een aanvaardbare wijze van naleving is toegevoegd voor lokale vluchten in overeenstemming met CAT.IDE, wat aanvullende wijzen van naleving mogelijk maakt voor bepaalde instrumenten op vleugelvliegtoelagen.

206. Voor helikopters is een zicht van minder dan 1 500 m als voorwaarde toegevoegd naast de verplichting van aanvullende uitrusting voor VFR-vluchten.

207. Een aanvaardbare wijze van naleving is toegevoegd over inrichtingen om de magnetische richting te meten en weer te geven.

208. In overeenstemming met ICAO-bijlage 6 is voor bepaalde VFR-vluchten een bepaling toegevoegd voor een inrichting ter voorkoming van storing in het systeem dat de vliegsnelheid aangeeft. Naar aanleiding van opmerkingen is verduidelijkt dat deze eis niet geldt voor VFR-nachtvluchten, maar alleen in omstandigheden waaronder het luchtvaartuig niet in de gewenste vliegbaan kan worden gehouden zonder aanvullende instrumenten en wanneer het zicht minder is dan 1 500 m.

209. Een aanvaardbare wijze van naleving is toegevoegd over de inrichtingen ter voorkoming van storing vanwege condensatie of ijsvorming in het systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.

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

210. Voorgesteld wordt een bepaling toe te voegen voor een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden voor IFR-helikoptervluchten, op basis van bestaande certificeringseisen ter verbetering van de stabiliteit, en van de veiligheidsaanbeveling die de AAIB (*Air Accidents Investigation Branch*) van het Verenigd Koninkrijk heeft gegeven in het Aircraft Accident Report AAIB 4/97.

NCO.IDE.A/H.140 Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssystemen en veiligheidstuig voor kinderen***NCO.IDE.S.125 Stoelen en beveiligingssystemen***

211. Een specifieke bepaling voor stoelen, veiligheidsgordels en beveiligingssystemen is ingevoerd. Er is ook een definitie opgenomen van 'beveiligingssysteem voor het bovenlichaam' (Upper Torso Restraint - UTR) om de nodige flexibiliteit te bieden voor bestaande ontwerpen. Uit de beoordeling van de opmerkingen bleek dat de term 'veiligheidstuig' niet op consistente wijze wordt gebruikt. Hoewel veiligheidstuig kennelijk algemeen wordt gezien als bestaande uit een veiligheidsgordel en twee schouderriemen, zijn er enkele vleugelvliegtuigen die mogelijk niet voldoen aan de toepasselijke eisen. In diverse opmerkingen werd verzocht om toestemming voor het gebruik van veiligheidsgordels met een diagonale schouderband op vleugelvliegtuigen waarin de installatie van een vierpuntsgordel niet uitvoerbaar is. Met name voor NCO-activiteiten wordt een beveiligingssysteem voor het bovenlichaam met één schouderband (bijvoorbeeld een veiligheidsgordel met diagonale schouderband) geacht te voldoen aan de eis voor cockpitpersoneelstoelen.

212. In enkele opmerkingen in het CRD werd verzocht aanvangsdata in te voeren voor de toepassing van de bepaling inzake UTR's op cockpitpersoneelstoelen. Dit verzoek werd niet ingewilligd omdat het voorschrift na veiligheidsaanbevelingen ook de veiligheidsnormen voor de bestaande luchtvloot beoogt te verbeteren. Bovendien wordt voldoende flexibiliteit geboden door de mogelijkheid om diagonale riemen te gebruiken in NCO om te voldoen aan de eis.

Eisen inzake zuurstofapparatuur

213. De volgende voorschriften werden uitvoerig becommentarieerd en besproken:

- NCO.IDE.A.150 Extra zuurstof - vleugelvliegtuigen met drukcabine; en
- NCO.IDE.A/H.155 Extra zuurstof - vleugelvliegtuigen/helikopters zonder drukcabine.

214. Het Agentschap heeft diverse opmerkingen ontvangen met de suggestie deze voorschriften te versoepelen voor NCO, op basis van de bestaande vluchtuitvoeringen in bepaalde lidstaten en ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's), hoofdzakelijk ICAO-bijlage 6, deel II, punt 2.2.3.8.

215. Werkgroep RG04 heeft aangetoond dat in Europa geen gegevens beschikbaar zijn over ongevallen die te wijten zijn aan zuurstofgebrek beneden 14 000 voet, en heeft

tevens een veiligheidsprobleem onderkend in de verplichting voor luchtvaartuigen om lage vlieghoogteniveaus aan te houden tijdens vluchten bij mogelijke ijsvorming of bewolking wanneer die luchtvaartuigen niet zijn uitgerust met zuurstofapparatuur.

216. Het Agentschap heeft alle ter zake ontvangen opmerkingen en gegevens onderzocht en wijst op het volgende:

- de eisen voor helikopters met drukcabine zijn geschrapt net als in CAT.IDE en NCC.IDE omdat er in de EU geen helikopters met drukcabine worden gebruikt;
- de eisen voor helikopters zonder drukcabine zijn in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel III, sectie III, punt 2.9, op grond waarvan zuurstofapparatuur moet worden meegevoerd op vluchten van meer dan 30 minuten op een vlieghoogte tussen 10 000 voet en 13 000 voet, en voor elke vliegduur op hoogten boven 13 000 voet.
- De tekst die in de huidige vorm wordt voorgesteld voor vleugelvliegtuigen is in overeenstemming gehouden met de eisen van NCC.IDE en reikt bewust verder dan de actuele ICAO-normen. In feite berust de ICAO-norm volledig op de beoordeling van de gezagvoerder, waardoor het in theorie mogelijk is vluchten op elke hoogte uit te voeren zonder zuurstof. Dat gaat echter niet ver genoeg aangezien luchtvaartuigen het luchtruim delen met ander luchtverkeer. Een zuurstofgebrek van de piloot kan bijgevolg leiden tot gevaarlijke situaties, waardoor een onaanvaardbaar risico ontstaat voor derden.
- Het Agentschap heeft meer in het bijzonder rekening gehouden met het feit dat de fysiologie van de mens niet afhankelijk is van de aard van de uitgevoerde vluchtuitvoeringen (commercieel of niet-commercieel) of van de complexiteit van het luchtvaartuig. Daarom wordt in de voorgestelde tekst de inhoud overgenomen uit aanhangsel 2.A van ICAO-bijlage 6, deel II, en wordt het meevoeren van extra zuurstof verplicht gesteld net als in Deel CAT en Deel NCC.
- Het Agentschap geeft zich ook rekenschap van de beoordelingen die de ICAO ter zake heeft uitgevoerd (zie ICAO-document 8984 in de laatste gewijzigde versie van 2008). In dit document staat meer bepaald een beschrijving van de effecten van zuurstofgebrek op verschillende hoogten, wat de noodzaak van de bepaling bevestigt.
- Erkend wordt dat piloten met grote vliegervaring in bepaalde bergachtige regio's fysiologisch zijn aangepast aan deze hoogten. Gelet op de bovengenoemde medische onderzoeken is het Agentschap echter ook bezorgd voor de veiligheid van dergelijke vluchten waar een zuurstofgebrek kan leiden tot cognitieve stoornissen of (gedeeltelijk) verlies van het vermogen van de piloot om zijn taken uit te voeren. Bovendien kunnen passagiers met medische aandoeningen problemen ondervinden als gevolg van een zuurstofgebrek.
- Versoepelingen moeten worden ingevoerd via artikel 14 van de basisverordening, en moeten berusten op specifieke risicobeperkende maatregelen (bijvoorbeeld de ervaring van de exploitant, fysiologische

aanpassing van de piloot aan bepaalde hoogten). Bovendien zouden ze in de regel alleen in bepaalde regio's (d.w.z. bergachtige gebieden) haalbaar zijn.

217. Voorts wordt nader bepaald hoeveel passagiers van zuurstof moeten worden voorzien in vleugelvliegtuigen met drukcabine.

NCO.IDE.A/H.160 en NCO.IDE.B.125 Handbrandblussers

218. Bepalingen die het gebruik van halon als blusmiddel verplicht stelden in handbrandblussers zijn geschrapt, omdat Verordening (EG) nr. 1005/2009 het gebruik van halon op termijn verbiedt. Het voorschrift bevat een algemene veiligheidsdoelstelling over de doelmatigheid van het blusmiddel. Dit maakt het mogelijk halon in de overgangperiode te blijven gebruiken.

219. Het Agentschap heeft het voorstel van de werkgroep onderzocht, samen met andere ontvangen opmerkingen, om lichte vleugelvliegtuigen en helikopters (maximumstartmassa van hoogstens 2000 kg) vrij te stellen van de verplichting om een brandblusser aan boord mee te nemen. Een dergelijke vrijstelling zou de NCO-voorschriften echter onverenigbaar maken met ICAO-bijlage 6, deel II (punt 2.4.2.2) en deel III, sectie III (punt 4.1.3.1). Het Agentschap heeft er ook rekening mee gehouden dat, volgens de laatst beschikbare aanvulling op ICAO-bijlage 6, slechts twee lidstaten een afwijking van de ICAO-norm hebben aangemeld. Het Agentschap neemt dan ook aan dat de meeste lidstaten dit voorschrift in hun nationale regelgeving hebben toegepast. Het voorschrift is bijgevolg gehandhaafd.

220. Deze eis geldt echter niet voor zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen en zweefvliegtuigen, en wel om de volgende redenen:

- de beschikbare cockpitruimte is beperkt of voor bepaalde soorten is er helemaal geen ruimte beschikbaar; of
- de brandblusser kan alleen achter het hoofd van de piloot worden geplaatst, wat de veiligheid van de piloot in gevaar kan brengen.

NCO.IDE.A/H.170 Plaatsaanduidende noodzender (ELT) NCO.IDE.S.135 en NCO.IDE.B.130 Vluchten boven water

221. Op basis van de ontvangen opmerkingen is het Agentschap nagegaan of het voor bepaalde kleine luchtvaartuigen mogelijk is een persoonlijk noodbaken (Personal Locator Beacon - PLB) te gebruiken in plaats van een plaatsaanduidende noodzender en of daardoor een equivalent veiligheidsniveau wordt gegarandeerd. Verder zijn relevante aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren over PLB's toegevoegd. Ook al wordt een equivalent veiligheidsniveau gegarandeerd, dit verschilt van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's) met betrekking tot plaatsaanduidende noodzenders in ICAO-bijlage 6. Voorts wordt verduidelijkt dat PLB's een alternatief zijn voor plaatsaanduidende noodzenders die desgewenst verder mogen worden gebruikt op kleine luchtvaartuigen.

NCO.IDE.H.175 Vluchten boven water

222. Naar aanleiding van ontvangen opmerkingen is verder verduidelijkt dat het niet noodzakelijk is zwemvesten gebruiksklaar op te bergen op bepaalde plaatsen, maar dat die ook direct mogen worden gedragen door de personen voor wie ze bedoeld zijn.

NCO.IDE.S.110 Luchtvaartuiglichten

223. De eis wordt geschrapt voor zweefvliegtuigen aangezien er in Deel FCL geen bevoegdverklaring voor nachtvliegen is opgenomen voor deze luchtvaartuigcategorie.

In Deel NCC en Deel NCO GEBRUIKTE ACRONIEMEN/AFKORTINGEN**- uitsluitend ter informatie -**

AAC	administratieve luchtvaartcommunicatie (Aeronautical Administrative Communication)
AAD	toegewezen afwijking van de vlieghoogte (Assigned Altitude Deviation)
AAL	boven luchthaventerreinniveau (Above Aerodrome Level)
AC	wisselstroom (Alternating Current)
ACAS II	waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht van de tweede generatie (Airborne Collision Avoidance System II)
ADF	automatische richtingzoeker (Automatic Direction Finder)
ADG	pneumatische generator (Air-Driven Generator)
ADS	automatische afhankelijke surveillance (Automatic Dependent Surveillance)
ADS-B	automatische afhankelijke surveillance – radio-omroep (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast)
ADS-C	automatische afhankelijke surveillance – contract (Automatic Dependent Surveillance – Contract)
AeMC	luchtvaartgeneeskundig centrum (Aero-Medical Centre)
AEO	met alle motoren in werking (All Engines Operating)
AFCS	automatisch vluchtbesturingssysteem (Automatic Flight Control System)
AFM	vlieghandboek (Aircraft Flight Manual)
AFN	vluchtmelding (Aircraft Flight Notification)
AFN	melding ATS-voorzieningen (ATS Facilities Notification)
AGL	boven grondniveau (Above Ground Level)
AHRS	standkoersreferentiesysteem (Attitude Heading Reference System)
AIS	luchtvaartinlichtingendienst (Aeronautical Information Service)
ALS	naderingsverlichtingssysteem (Approach Lighting System)
ALSF	naderingsverlichtingssysteem met knipperlichtcyclus (Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)
AMC	aanvaardbare wijze van naleving (Acceptable Means of Compliance)
AMSL	boven gemiddeld zeeniveau (Above Mean Sea Level)
ANP	feitelijke navigatieprestaties (Actual Navigation Performance)
AOC	vergunning tot vluchtuitvoering (Air Operator Certificate)

APCH	nadering (APproaCH)
APU	hulppaggregaat (Auxiliary Power Unit)
APV	naderingsprocedure met verticale begeleiding (Approach Procedure with Vertical guidance)
AR	ATS-route (ATS Route)
AR	vereiste vergunning (Authorisation Required)
AR	vereisten voor autoriteiten (Authority Requirements)
ARA	nadering met boordradar (Airborne Radar Approach)
ASC	Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (Air Safety Committee)
ASDA	beschikbare start-stopafstand (Accelerate-Stop Distance Available)
ATC	luchtverkeersleiding (Air Traffic Control)
ATO	erkende opleidingsorganisatie (Approved Training Organisation)
ATPL	bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (Airline Transport Pilot Licence)
ATQP	alternatief trainings- en kwalificatieprogramma (Alternative Training and Qualification Programme)
ATS	luchtverkeersdiensten (Air Traffic Services)
AVGAS	vliegtuigbrandstof (AViation GASoline)
AVTAG	vluchtige, 'wide-cut' brandstof
B-RNAV	elementaire gebiedsnavigatie (Basic RNAV)
BALS	elementair naderingsverlichtingssysteem (Basic Approach Lighting System)
CAP	toegangsparameters voor de luchtverkeersleider (Controller Access Parameters)
CDFA	definitieve glijvluchtnadering (Continuous Descent Final Approach)
CDL	configuratie-afwijkinglijst (Configuration Deviation List)
CFIT	botsing met de grond, ondanks dat het vliegtuig volledig bestuurbaar en onder controle was (Controlled Flight Into Terrain)
CG	zwaartepunt (Centre of Gravity)
cm	centimeter
CM	configuratie-/contextbeheer (Configuration/Context Management)
CMA	aanpak van permanent toezicht (Continuous Monitoring Approach)
CMV	geconverteerd meteorologisch zicht (Converted Meteorological Visibility)
CMPA	complex motoraangedreven luchtvaartuig (Complex Motor-Powered Aircraft)
CofA	bewijs van luchtwaardigheid (Certificate of Airworthiness)
CPA	dichtstbijzijnd naderingspunt (Closest Point of Approach)
CPDLC	datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleider en piloot (Controller Pilot Data Link Communications)

CPL	bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (Commercial Pilot Licence)
CRM	boordpersoneelsbeheer (Crew Resource Management)
CRT	instrument ter ondersteuning van het commentaarproces (Comment Response Tool)
CVR	cockpitgeluidsopnameapparaat (Cockpit Voice Recorder)
DA	beslissingshoogte (Decision Altitude)
D-ATIS	datalink – automatische terminalinformatiedienst (Data link - Automatic Terminal Information Service)
DC	gelijkstroom (Direct Current)
DCL	vertrekklaring (Departure Clearance)
DDM	verschil in modulatie diepte (Difference in Depth of Modulation)
D-FIS	datalink – vluchtinformatiedienst (Data link - Flight Information Service)
DGOR	melding voorval gevaarlijke goederen (Dangerous Goods Occurrence Report)
DH	beslissingshoogte (Decision Height)
DME	afstandmeetapparatuur (Distance Measuring Equipment)
D-OTIS	datalink – operationele terminalinformatiedienst (Data link - Operational Terminal Information Service)
DR	beslissingsbereik (Decision Range)
DSTRK	gewenste vliegroute (Desired Track)
EASP	Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Programme)
EC	Europese Commissie
EFB	elektronische vliegtas (Electronic Flight Bag)
EFIS	elektronisch vlieginstrumentensysteem (Electronic Flight Instrument System)
EGT	uitlaatgastemperatuur (Exhaust Gas Temperature)
ELT(AD)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch inzetbaar) (Emergency Locator Transmitter (Automatically Deployable))
ELT(AF)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch vast) (Emergency Locator Transmitter (Automatic Fixed))
ELT(AP)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch draagbaar) (Emergency Locator Transmitter (Automatic Portable))
ELT(S)	plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (Emergency Locator Transmitter (Survival))
EPE	schatting van positiefout (Estimate of Position Error)
EPR	motordrukverhouding (Engine Pressure Ratio)
EPU	schatting van positieonzekerheid (Estimate of Position Uncertainty)
ERA	Uitwijkhaven tijdens de vlucht (En-Route Alternate (aerodrome))

ESSG	Europese SAFA-stuurgroep
ETOPS	vluchtuitvoeringen met tweemotorige vleugelvliegtuigen over langere afstanden (Extended-range Twin-engine OPERATIONs)
ETSO	European Technical Standard Order
EUROCAE	Europese Organisatie voor burgerluchtvaartapparatuur (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	zichtverbeteringssysteem (Enhanced Vision System)
FAA	Federale luchtvaartadministratie van de VS (Federal Aviation Administration)
FAF	vast beginpunt voor eindnadering (Final Approach Fix)
FAK	verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken (First-Aid Kit)
FALS	volledig naderingsverlichtingssysteem (Full Approach Lighting System)
FANS	toekomstig luchtvaartnavigatiesysteem (Future Air Navigation System)
FAP	eindnaderingspunt (Final Approach Point)
FATO	gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-Off area)
FDM	vluchtgegevenscontrole (Flight Data Monitoring)
FDR	vluchtgegevensschrijver (Flight Data Recorder)
FFS	volwaardige vluchtnabootser (Full Flight Simulator)
FI	vlieginstruuteur (Flight Instructor)
FL	vliegniveau (Flight Level)
FM	frequentiemodulator (Frequency Modulator)
FMS	vluchtbeheersysteem (Flight Management System)
FOR	zoekveld (Field Of Regard)
FOV	gezichtsveld (Field Of View)
FSTD	vluchtnabootser (Flight Simulation Training Device)
ft	voet (feet)
FTD	vluchttrainingstoestel (Flight Training Device)
g	gram
g	zwaartekracht (gravity)
GBAS	systeem voor verbetering van navigatiegegevens op basis van een grondstation (Ground-Based Augmentation System)
GCAS	waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen met de grond (Ground Collision Avoidance System)
GIDS	systeem voor detectie van ijs op de grond (Ground Ice Detection System)
GLS	GBAS-landingssysteem (GBAS Landing System)
GM	richtsnoeren (Guidance Material)

GNSS	wereldwijd satellietnavigatiesysteem (Global Navigation Satellite System)
GPS	wereldwijd plaatsbepalingssysteem (Global Positioning System)
GPWS	grondnaderingswaarschuwingssysteem (Ground Proximity Warning System)
HEMS	medische noodhulp per helikopter (Helicopter Emergency Medical Service)
HF	hoge frequentie (High Frequency)
HI/MI	hoge intensiteit/middelhoge intensiteit (High Intensity/Medium Intensity)
HIALS	naderingsverlichtingssysteem met hoge intensiteit (High Intensity Approach Lighting System)
HLL	lijst van beperkingen voor helikopterlandingsplaats (Helideck Limitations List)
HoT	bewaartijd (Hold-over Time)
hPa	hectopascal
HUD	head-updisplay (Head-Up Display)
HUDLS	boordsysteem dat head-upbegeleiding biedt tijdens de landing (Head-Up guidance Landing System)
IAF	vast beginpunt voor beginnadering (Initial Approach Fix)
IALS	verlichtingssysteem voor de voortgezette nadering (Intermediate Approach Lighting System)
ICAO	Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organisation)
IF	beginpunt voortgezette nadering (Intermediate Fix)
IFR	instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules)
IGE	in grondeffect (In Ground Effect)
ILS	instrumentlandingsysteem (Instrument Landing System)
IMC	instrumentweersomstandigheden (Instrument Meteorological Conditions)
inHg	inch Hg
INS	traagheidsnavigatiesysteem (Inertial Navigation System)
IORS	intern incidentmeldingssysteem (Internal Occurrence Reporting System)
IP	plaats van tussenlanding (Intermediate Point)
IR	uitvoeringsvoorschrift (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	geïntegreerde gebiedsnavigatie (Integrated Regional NAVigation / Integrated Area Navigation)
IRS	traagheidsreferentiesysteem (Inertial Reference System)
ISA	internationale standaardatmosfeer (International Standard Atmosphere)

IV	intraveneus (Intra-Venous)
JAA	gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities)
JAR	gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	kerosine
JET B	vluchtige, 'wide-cut' brandstof
JIP	gezamenlijke implementatieprocedure (Joint Implementing Procedure)
JP-4	vluchtige, 'wide-cut' brandstof
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	formule van Ktitorov, Simin en Sindalovskii
kt	knoop (knot)
LAT/LONG	breedtegraad/lengtegraad (LATitude/LONGitude)
LED	lichtuitzende diode (Light-Emitting Diode)
LIFUS	lijnvliegen onder toezicht (Line Flying Under Supervision)
LNAV	laterale navigatie (Lateral NAVigation)
LoA	akkoordverklaring (Letter of Agreement)
LOC	koerslijnbaken (LOCALiser)
LOE	lijndienstgeoriënteerde evaluatie (Line-Oriented Evaluation)
LOFT	lijndienstgeoriënteerde vliegtraining (Line-Oriented Flight Training)
LOS	hindernisbeperkend vlak (Limited Obstacle Surface)
LOUT	laagste temperatuur voor operationeel gebruik (Lowest Operational Use Temperature)
LP	prestaties koerslijnbaken (Localiser Performance)
LPV	laterale precisie bij nadering met verticale begeleiding (Lateral Precision with Vertical guidance approach)
LRNS	langeafstandsnavigatiesysteem (Long-Range Navigation System)
LVO	slechtzichtvluchten (Low-Visibility Operations)
LVP	slechtzichtprocedures (Low-Visibility Procedures)
LVTO	slechtzichtstart (Low-Visibility Take-Off)
m	meter
MALS	naderingsverlichtingssysteem met middelhoge intensiteit (Medium-intensity Approach Lighting System)
MALSF	naderingsverlichtingssysteem met middelhoge intensiteit en knipperlichtcyclus (Medium-intensity Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)
MALSR	naderingsverlichtingssysteem met middelhoge intensiteit en richtlijnbakens (Medium-intensity Approach Lighting System with Runway alignment indicator lights)

MAPt	punt van afgebroken nadering (Missed Approach Point)
MCTOM	maximale gecertificeerde startmassa (Maximum Certified Take-Off Mass)
MDA	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Altitude)
MDA/H	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Altitude/Height)
MDH	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Height)
MEA	laagste veilige en-route-hoogte (Minimum safe En-route Altitude)
MUL	minimumuitrustingslijst
METAR	weerbericht luchtvaartterrein (METeorological Aerodrome Report)
MGA	laagste veilige gridhoogte (Minimum safe Grid Altitude)
MHz	megahertz
MID	halverwege (MIDpoint)
ml	milliliter
MLS	microgolflandingssysteem (Microwave Landing System)
BMUL	basisminimumuitrustingslijst
MNPS	minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (Minimum Navigation Performance Specifications)
MOC	minimumafstand tot hindernissen (Minimum Obstacle Clearance)
MOCA	laagste hindernisvrije hoogte (Minimum Obstacle Clearance Altitude)
MOPS	minimumnorm voor operationele prestaties (Minimum Operational Performance Standard)
MORA	laagste off-route-hoogte (Minimum Off-Route Altitude)
MPSC	maximale configuratie voor passagierszitplaatsen (Maximum Passenger Seating Configuration)
mSv	millisievert
NADP	procedures ter beperking van geluidshinder bij het opstijgen (Noise-Abatement Departure Procedure)
NALS	geen naderingsverlichtingssysteem (No Approach Lighting System)
NAV	navigatie
NDB	ongericht of rondomstralend radiobaken (Non-Directional Beacon)
N _F	snelheidvrije kracht turbine
NM	zeemijl (Nautical Mile)
NOTAM	kennisgeving aan luchtvaardenden (NOtice To AirMen)
NPA	niet-precisienadering (Non-Precision Approach)
NVG	nachtkijker (Night-Vision Goggles)
OAT	buitentemperatuur (Outside Air Temperature)
OCH	hindernisvrije hoogte (Obstacle Clearance Height)
OCL	oceanvrijgave (Oceanic CLearance)

ODALS	alzijdig gericht naderingsverlichtingssysteem (OmniDirectional Approach Lighting System)
OEI	met één uitgevallen motor (One-Engine-Inoperative)
OFS	hindernisvrij vlak (Obstacle-Free Surface)
OGE	zonder grondeffect (Out of Ground Effect)
OIP	verschilbeginpunt (Offset Initiation Point)
OM	vluchthandboek (Operations Manual)
ONC	operationele navigatiekaart (Operational Navigation Chart)
OSD	gegevens voor operationele geschiktheid (Operational Suitability Data)
otCMPA	anders dan complex motoraangedreven luchtvaartuig (other-than-Complex Motor-Powered Aircraft)
PAPI	lichtbaken voor precisienadering (Precision Path Approach Indicator)
PAR	precisienaderingsradar (Precision Approach Radar)
PBE	beschermende ademhalingsapparatuur (Protective Breathing Equipment)
PBN	op prestaties gebaseerde navigatie (Performance-Based Navigation)
PCDS	personendraagsysteem (Personnel Carrying Device System)
PDP	vooraf bepaald punt (Pre-Determined Point)
PNR	keergrens (Point of No Return)
POH	bedieningshandboek van de piloot (Pilot's Operating Handbook)
PVM	persoon met verminderde mobiliteit
QFE	atmosferische druk op luchtvaartterreinhoogte (of op de baandrempel) (Question Field Elevation)
QNH	atmosferische druk op zeeniveau (Question Nil Height)
R/T	radio/telefonie (Radio/Telephony)
RA	advies ter voorkoming van een botsing (Resolution Advisory)
RAT	stuwluclturbine (Ram Air Turbine)
RCC	reddingscoördinatiecentrum (Rescue Co-ordination Centre)
RCF	verminderde brandstof voor onvoorziene omstandigheden (Reduced Contingency Fuel)
RCLL	baanhartlijnlichten (Runway CentreLine Lights)
RFC	kaart voor en-route-faciliteiten (Route Facility Chart)
RNAV	gebiedsnavigatie (aRea NAVigation)
RNAV 5	elementaire gebiedsnavigatie (B-RNAV - Basic aRea NAVigation)
RNP	navigatieprestatie-eisen (Required Navigation Performance)
RNPX	navigatieprestatie-eisen X (Required Navigation Performance X)

ROD	daalsnelheid (Rate Of Descent)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	landingsmatlichten (Runway Touchdown Zone Lights)
RVR	zichtbare baanlengte (Runway Visual Range)
RVSM	verminderde verticale separatieminima (Reduced Vertical Separation Minima)
SACA	veiligheidsbeoordeling van luchtvaartuigen van de Gemeenschap (Safety Assessment of Community Aircraft)
SAFA	veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (Safety Assessment of Foreign Aircraft)
SAE ARP	door de Society of Automotive Engineers aanbevolen handelwijze voor lucht- en ruimtevaart (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	eenvoudig naderingsverlichtingssysteem (Simple Approach Lighting System)
SALSF	kort naderingsverlichtingssysteem met knipperlichtcyclus (Short Approach Lighting system with Sequenced Flashing lights)
SAP	gestabiliseerde nadering (Stabilised Approach)
SAP	systeemtoegangsparementers (System Access Parameters)
SAR	opsporing en redding (Search And Rescue)
SBAS	satellietaugmentatiesysteem (Satellite-Based Augmentation System)
SCP	speciale passagierscategorieën (Special Categories of Passenger)
SID	standaardinstrumentvertrek (Standard Instrument Departure)
SMS	veiligheidsbeheersysteem (Safety Management System)
SPECI	speciaal weerbericht luchthaven (aviation selected SPECIAL aviation report)
SRA	nadering met surveillanceradar (Surveillance Radar Approach)
SRE	element van surveillanceradar (Surveillance Radar Element)
SSALF	vereenvoudigd kort naderingsverlichtingssysteem met knipperlichtcyclus (Simplified Short Approach Lighting system with sequenced Flashing lights)
SSALR	vereenvoudigd kort naderingsverlichtingssysteem met richtlijnbakens (Simplified Short Approach Lighting system with Runway alignment indicator lights)
SSALS	vereenvoudigd kort naderingsverlichtingssysteem (Simplified Short Approach Lighting System)
SSP	nationaal veiligheidsprogramma (State Safety Programme)
SSR	secundaire surveillanceradar (drukhoogtemelding) (Secondary Surveillance Radar)
STC	aanvullend typecertificaat (Supplemental Type Certificate)
SVS	zichtverbeteringssysteem (Synthetic Vision System)

TA	verkeersadvies (Traffic Advisory)
TAC	terminalnaderingskaart (Terminal Approach Chart)
TAFS	luchtvaartterreinweersverwachtingen (Terminal Aerodrome ForecastS)
TAS	werkelijke luchtsnelheid (True AirSpeed)
TAWS	terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (Terrain Awareness Warning System)
TCAS	antibotsingssysteem (Traffic alert and Collision Avoidance System)
TCCA	Canadees orgaan voor burgerluchtvaart (Transport Canada Civil Aviation)
TDP	beslissingsmoment tot start (Take-off Decision Point)
TDZ	landingsmat (TouchDown Zone)
THR	drempel (THReshold)
TODA	beschikbare startbaanlengte (Take-Off Distance Available)
TORA	beschikbare aanlooplengte (Take-Off Run Available)
TRI	typebevoegdverklaring instructeur (Type Rating Instructor)
TSE	totale systeemfout (Total System Error)
TVE	totale verticale fout (Total Vertical Error)
TWIP	weersinformatie naderingsverkeersgebied voor piloten (Terminal Weather Information for Pilots)
UMS	gebruiksbevakingsysteem (Usage Monitoring System)
UTC	gecoördineerde universele tijd (Universal Time Co-ordinated)
UTR	beveiligingssysteem voor het bovenlichaam (Upper Torso Restraint)
V _{AT}	aangewezen snelheid bij de drempel (indicated airspeed At Threshold)
VDF	VHF-richtingzoeker (VHF Direction Finder)
VFR	zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules)
VHF	zeer hoge frequentie (Very High Frequency)
VIS	zicht (VISibility)
VMC	zichtweersomstandigheden (Visual Meteorological Conditions)
V _{MO}	maximale vliegsnelheid (Maximum Operating speed)
VNAV	verticale navigatie (Vertical NAVigation)
VOR	alzijdig gericht radiobaken op zeer hoge frequentie (VHF Omnidirectional Radio range)
V _{S1G}	1 g overtreksnelheid
V _{SO}	overtreksnelheid
V _Y	beste klmsnelheid
WAC	wereldluchtvaartkaart (World Aeronautical Chart)

WXR	weerradar (Weather Radar)
ZFT	vlieguurloos (Zero Flight Time)
ZFTT	vlieguurloze training (Zero Flight Time Training)

Keulen, 1 februari 2012

P. GOUDOU
Uitvoerend directeur