



**Załącznik VII do projektu rozporządzenia Komisji
w sprawie „Operacji lotniczych — OPS”**

Część NCO — IR

Spis treści

Część NCO — IR	6
Podczęść A — Wymogi ogólne	6
NCO.GEN.100 Właściwy organ	6
NCO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań	6
NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i szybowce z napędem	6
NCO.GEN.105 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy	7
NCO.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy — balony.....	8
NCO.GEN.110 Przestrzeganie praw, przepisów i procedur	9
NCO.GEN.115 Kołowanie samolotu	9
NCO.GEN.120 Uruchomienie wirnika	9
NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne	9
NCO.GEN.130 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym	10
NCO.GEN.135 Dokumenty, instrukcje pokładowe oraz informacje przewożone na pokładzie	10
NCO.GEN.140 Transport materiałów niebezpiecznych	11
NCO.GEN.145 Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa	11
NCO.GEN.150 Dziennik podróży	12
NCO.GEN.155 Wykaz wyposażenia minimalnego	12
Podczęść B — Procedury operacyjne	13
NCO.OP.100 Korzystanie z lotnisk i miejsc operacji lotniczych	13
NCO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych — samoloty.....	13
NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska — samoloty i śmigłowce.....	13
NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska — operacje podejścia w kategorii I, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego	14
NCO.OP.112 Minima operacyjne lotniska — podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach	15
NCO.OP.113 Minima operacyjne lotniska — podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach	16
NCO.OP.115 Procedury odlotu i podejścia — samoloty i śmigłowce	16
NCO.OP.120 Procedury ochrony przed hałasem — samoloty, śmigłowce i szybowce z napędem	17
NCO.OP.121 Procedury ochrony przed hałasem — balony	17
NCO.OP.125 Zapas paliwa i oleju — samoloty.....	17
NCO.OP.126 Zapas paliwa i oleju — śmigłowce	18
NCO.OP.127 Zapas i planowanie zapasu paliwa i balastu— balony	19

Załącznik VII „Część NCO”

NCO.OP.130	Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów	19
NCO.OP.135	Przygotowanie lotu	19
NCO.OP.140	Zapassowe lotniska docelowe — samoloty	20
NCO.OP.141	Zapassowe lotniska docelowe — śmigłowce	20
NCO.OP.145	Uzupełnianie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają	21
NCO.OP.150	Przewóz pasażerów	21
NCO.OP.155	Palenie tytoniu na pokładzie — samoloty śmigłowce	22
NCO.OP.156	Palenie tytoniu na pokładzie — szybowce i balony	22
NCO.OP.160	Warunki meteorologiczne	22
NCO.OP.165	Lód i inne zanieczyszczenia — procedury naziemne	22
NCO.OP.170	Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie	22
NCO.OP.175	Warunki startu — samoloty i śmigłowce	23
NCO.OP.176	Warunki startu — balony	23
NCO.OP.180	Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu	23
NCO.OP.185	Gospodarka paliwem w locie	23
NCO.OP.190	Użycie dodatkowego tlenu	23
NCO.OP.195	Wykrywanie bliskości ziemi	23
NCO.OP.200	Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)	24
NCO.OP.205	Warunki podejścia i lądowania — samoloty i śmigłowce	24
NCO.OP.210	Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia — samoloty i śmigłowce	24
NCO.OP.215	Ograniczenia operacyjne — balony na ogrzane powietrze	25
Podczęść C — Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych		26
NCO.POL.100	Ograniczenia operacyjne	26
NCO.POL.105	Ważenie — samoloty i śmigłowce	26
NCO.POL.110	Osiągi — postanowienia ogólne	26
Podczęść D — Przyrządy, dane i wyposażenie		27
Sekcja 1 — Samoloty		27
NCO.IDE.A.100	Przyrządy i wyposażenie — postanowienia ogólne	27
NCO.IDE.A.105	Minimalne wyposażenie do lotu	27
NCO.IDE.A.110	Zapassowe bezpieczniki elektryczne	28
NCO.IDE.A.115	Światła operacyjne	28

Załącznik VII „Część NCO”

NCO.IDE.A.120	Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	28
NCO.IDE.A.125	Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	29
NCO.IDE.A.130	Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)	30
NCO.IDE.A.135	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	30
NCO.IDE.A.140	Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci	30
NCO.IDE.A.145	Apteczka pierwszej pomocy	30
NCO.IDE.A.150	Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową	31
NCO.IDE.A.155	Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną bez hermetyzacji	31
NCO.IDE.A.160	Gaśnice ręczne	32
NCO.IDE.A.165	Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba	32
NCO.IDE.A.170	Nadajnik ratunkowy (ELT)	32
NCO.IDE.A.175	Loty nad obszarami wodnymi	33
NCO.IDE.A.180	Wyposażenie ratunkowe	34
NCO.IDE.A.190	Wyposażenie łączności radiowej	34
NCO.IDE.A.195	Wyposażenie nawigacyjne	34
NCO.IDE.A.200	Transponder	35
Sekcja 2 — Śmigłowce		36
NCO.IDE.H.100	Przyrządy i wyposażenie — postanowienia ogólne	36
NCO.IDE.H.105	Minimalne wyposażenie do lotu	36
NCO.IDE.H.115	Światła operacyjne	36
NCO.IDE.H.120	Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	37
NCO.IDE.H.125	Operacje IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	38
NCO.IDE.H.126	Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem	38
NCO.IDE.H.135	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	39
NCO.IDE.H.140	Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci	39
NCO.IDE.H.145	Apteczka pierwszej pomocy	39
NCO.IDE.H.155	Dodatkowy tlen – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji	39
NCO.IDE.H.160	Gaśnice ręczne	40
NCO.IDE.H.165	Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba	40

Załącznik VII „Część NCO”

NCO.IDE.H.170	Nadajnik ratunkowy (ELT)	40
NCO.IDE.175	Loty nad obszarami wodnymi	41
NCO.IDE.H.180	Wyposażenie ratunkowe	42
NCO.IDE.H.185	Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi — wodowanie	42
NCO.IDE.H.190	Wyposażenie łączności radiowej	42
NCO.IDE.H.195	Wyposażenie nawigacyjne	42
NCO.IDE.H.200	Transponder	43
Sekcja 3 — Szybowce.....		44
NCO.IDE.S.100	Przyrządy i wyposażenie — postanowienia ogólne	44
NCO.IDE.S.105	Minimalne wyposażenie do lotu	44
NCO.IDE.S.115	Operacje VFR — przyrządy pilotażowe i nawigacyjne.....	44
NCO.IDE.S.120	Loty chmurowe — przyrządy pilotażowe i nawigacyjne	45
NCO.IDE.S.125	Fotele i systemy przytrzymujące	45
NCO.IDE.S.130	Dodatkowy tlen	46
NCO.IDE.S.135	Loty nad obszarami wodnymi	46
NCO.IDE.S.140	Wyposażenie ratunkowe	46
NCO.IDE.S.145	Wyposażenie łączności radiowej.....	46
NCO.IDE.S.150	Wyposażenie nawigacyjne	47
NCO.IDE.S.155	Transponder	47
Sekcja 4 — Balony.....		48
NCO.IDE.B.100	Przyrządy i wyposażenie — postanowienia ogólne.....	48
NCO.IDE.H.105	Minimalne wyposażenie do lotu	48
NCO.IDE.B.110	Światła operacyjne.....	48
NCO.IDE.H.115	Operacje VFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące	49
NCO.IDE.B.120	Apteczka pierwszej pomocy	49
NCO.IDE.B.121	Dodatkowy tlen	49
NCO.IDE.B.125	Gaśnice ręczne	50
NCO.IDE.B.130	Loty nad obszarami wodnymi.....	50
NCO.IDE.B.135	Wyposażenie ratunkowe	50
NCO.IDE.B.140	Wyposażenie różne	50
NCO.IDE.B.145	Wyposażenie łączności radiowej	51
NCO.IDE.B.150	Transponder	51

Część NCO — IR

Podczęść A — Wymogi ogólne

NCO.GEN.100 Właściwy organ

- a) Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.
- b) Jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany w kraju trzecim, właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności.

NCO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań

W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008¹ i przepisami wykonawczymi do niego, operator może stosować sposoby spełnienia wymagań alternatywne do przyjętych przez Agencję.

NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i szybowce z napędem

- a) Motoszybowiec turystyczny jest użytkowany zgodnie z wymaganiami dla:
 - 1) samolotów, gdy jest napędzany silnikiem; oraz
 - 2) szybowców, gdy jest użytkowany bez użycia silnika.
- b) Motoszybowce turystyczne wyposaża się zgodnie z wymaganiami stosowanymi do samolotów, chyba że przepisy podczęści D stanowią inaczej.
- c) Szybowce z napędem, z wyjątkiem motoszybowców turystycznych, są użytkowane i wyposażane zgodnie z wymaganiami stosowanymi do szybowców.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2004 i dyrektywę 2004/36/WE. *Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1*, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r., *Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51*.

NCO.GEN.105 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

a) Pilot dowódca odpowiada za:

- 1) bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na jego pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- 2) rozpoczęcie, kontynuację, zakończenie lub zmianę kursu lotu w interesie bezpieczeństwa;
- 3) zapewnienie, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych były wykonywane zgodnie z pkt 1.b. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008;
- 4) rozpoczęcie lotu tylko wtedy, gdy upewni się, że spełnione są wszystkie wymagania operacyjne, o których mowa w pkt 2.a.3. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mianowicie:
 - (i) statek powietrzny jest zdalny do lotu;
 - (ii) statek powietrzny został należycie zarejestrowany;
 - (iii) przyrządy i wyposażenie wymagane do wykonania lotu zostały zainstalowane na pokładzie statku powietrznego i działają, chyba że lot z niedziałającym wyposażeniem jest dozwolony według wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) lub równoważnego dokumentu, zgodnie z NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 lub NCO.IDE.B.105;
 - (iv) masa statku powietrznego oraz, z wyłączeniem balonów, położenie środka ciężkości pozwalają na wykonanie lotu w granicach przewidzianych w dokumentacji zdatości do lotu;
 - (v) całe wyposażenie, bagaż i ładunek zostały odpowiednio załadowane i możliwe jest przeprowadzenie ewakuacji awaryjnej; oraz
 - (vi) ograniczenia użytkowania statku powietrznego, wyszczególnione w instrukcji użytkowania w locie (AFM), nie zostaną przekroczone w żadnym momencie podczas lotu;
- 5) nierozpoczęcie lotu, jeżeli on sam lub jest niezdolny do wykonywania swoich obowiązków z takich przyczyn, jak uraz, choroba, przemęczenie czy działanie substancji psychoaktywnej;
- 6) niekontynuowanie lotu poza najbliższe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej dopuszczalne pod względem pogodowym, w przypadku gdy jego zdolność do wykonywania obowiązków jest znacząco ograniczona z takich przyczyn, jak przemęczenie, choroba lub brak tlenu;

- 7) podjęcie decyzji o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu statku powietrznego z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi stosownie do wykazu odstępstw od konfiguracji (CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), stosownie do przypadku; oraz
 - 8) odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu, lub serii lotów, w dzienniku technicznym lub dzienniku podróży statku powietrznego.
- b) Pilot dowódca zapewnia, by podczas krytycznych faz lotu, lub zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, wszyscy członkowie załogi pozostawali na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej i nie wykonywali żadnych czynności poza czynnościami wymaganymi dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.
 - c) Pilot dowódca jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
 - d) Pilot dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.
 - e) W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, pilot dowódca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne zgodnie z pkt 7.d. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.
 - f) Podczas lotu, pilot dowódca:
 - 1) z wyjątkiem balonów, ma prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa kiedy przebywa na swoim stanowisku; oraz
 - 2) pozostaje za sterami statku powietrznego przez cały czas, chyba że kontrolę nad statkiem powietrznym przejmuje inny pilot.
 - g) W razie aktu bezprawnej ingerencji, pilot dowódca niezwłocznie składa raport właściwemu organowi i zawiadamia wyznaczony organ miejscowy.
 - h) W razie wypadku z udziałem statku powietrznego, skutkującego poważnym zranieniem lub śmiercią osób albo znacznym zniszczeniem statku powietrznego lub mienia, pilot dowódca zawiadamia najbliższy odpowiedni organ przy użyciu środków zapewniających najszybszą łączność.

NCO.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy — balony

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

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

NCO.GEN.110 Przestrzeganie praw, przepisów i procedur

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

NCO.GEN.115 Kołowanie samolotu

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

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

NCO.GEN.120 Uruchomienie wirnika

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

NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne

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

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

Z wyjątkiem lotów, w których statek powietrzny startuje i ląduje na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczych, operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie były zawsze dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych

NCO.GEN.135 Dokumenty, instrukcje pokładowe oraz informacje przewożone na pokładzie

- a) O ile nie zostanie to określone w inny sposób, podczas każdego lotu na pokładzie statku powietrznego znajdują się oryginały lub kopie następujących dokumentów, instrukcji i informacji:
- 1) instrukcja użytkowania w locie (AFM), lub równoważny dokument/dokumenty;
 - 2) oryginał świadectwa rejestracji;
 - 3) oryginał świadectwa zdatności do lotu (CofA);
 - 4) świadectwo hałasu, w stosownych przypadkach;
 - 5) wykaz zatwierdzeń szczególnych, w stosownych przypadkach;
 - 6) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej, w stosownych przypadkach;
 - 7) polisa/polisy ubezpieczenia OC;
 - 8) dziennik podróży statku powietrznego, lub dokument równoważny;
 - 9) szczegóły planu lotu złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS), w stosownych przypadkach;
 - 10) aktualne i odpowiednie mapy lotnicze obejmujące proponowaną trasę lotu oraz wszelkie trasy na które, według uzasadnionych oczekiwań, statek powietrzny może zostać skierowany w przypadku zmiany kursu;
 - 11) procedury i wizualne sygnały informacyjne wykorzystywane przez przechwytyjące i przechwytywane statki powietrzne;
 - 12) wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) lub wykaz odstępstw od konfiguracji (CDL), w stosownych przypadkach; oraz
 - 13) wszelkie inne dokumenty, które mogą dotyczyć danego lotu lub są wymagane przez państwa, nad których terytorium lot będzie wykonywany.
- b) Niezależnie od postanowień lit. a), podczas lotów:
- 1) dla których zamierzono start i lądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczych; lub

- 2) odbywających się w zasięgu lub na obszarze określonym przez właściwy organ, dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2)–8) można zostawić na lotnisku/miejsu operacji lotniczych.
- c) Niezależnie od postanowień lit. a), podczas lotów balonami lub szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych (TMG), dokumenty i informacje, o których mowa w lit. a) pkt 2)–8) oraz lit. a) pkt 11)–13) można przewozić w towarzyszącym pojeździe pomocniczym.
- d) Na żądanie właściwego organu, pilot dowódca udostępnia w rozsądnym terminie wymaganą dokumentację pokładową.

NCO.GEN.140 Transport materiałów niebezpiecznych

- a) Transport materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbywa się zgodnie z załącznikiem 18 do Konwencji Chicagowskiej z późniejszymi zmianami w połączeniu z przepisami Instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą (ICAO Doc 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.
- b) Materiały niebezpieczne są transportowane tylko przez operatora zatwierdzonego zgodnie z postanowieniami załącznika V (część SPA), podczęść G, do rozporządzenia (WE) nr xxx/XXXX, chyba że:
 - 1) nie podlegają one przepisom instrukcji technicznych zgodnie z częścią 1 tych instrukcji;
 - 2) są przenoszone przez pasażerów lub pilota dowódcę, albo znajdują się w bagażu, zgodnie z przepisami części 8 instrukcji technicznych.
- c) Pilot dowódca podejmuje wszelkie uzasadnione działania w celu uniemożliwienia nieumyślnego wniesienia materiałów niebezpiecznych na pokład.
- d) W zakresie wymaganym przepisami instrukcji technicznych, pilot dowódca niezwłocznie zgłasza właściwemu organowi oraz odpowiedniemu organowi państwa, w którym wystąpiło zdarzenie, każdy wypadek lub incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych.
- e) Pilot dowódca zapewnia, by pasażerowie otrzymali informacje o materiałach niebezpiecznych zgodnie z przepisami instrukcji technicznych.

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

Operator wdraża:

- a) wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.135 lit. c); oraz

- b) wszelkie odpowiednie, wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy dotyczące zdatności do lotu.

NCO.GEN.150 Dziennik podróży

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

NCO.GEN.155 Wykaz wyposażenia minimalnego

Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) można sporządzić zgodnie z przepisami pkt 8.a.3. załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. W takim przypadku, wykaz oraz wszelkie poprawki do niego są zatwierdzane przez właściwy organ.

Podczęść B — Procedury operacyjne

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

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

NCO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych — samoloty

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

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

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

- a) W przypadku lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR), pilot dowódca wybiera i stosuje minima operacyjne dla każdego lotniska startu, docelowego i zapasowego. Minima te:
 - 1) nie mogą być niższe niż minima ustanowione przez państwo, w którym znajduje się dane lotnisko, chyba że państwo to wydało na to wyraźną zgodę; oraz
 - 2) w przypadku wykonywania operacji przy ograniczonej widzialności, powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem V (część SPA), podczęść E, do rozporządzenia (UE) nr xxx/XXXX.
- b) Dokonując wyboru minimów operacyjnych lotniska, pilot dowódca uwzględnia:
 - 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
 - 2) własne kompetencje i doświadczenie;
 - 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych i stref końcowego podejścia i startu (FATO), które mogą być wybrane do użycia;
 - 4) odpowiedniość oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;

- 5) dostępne na statku powietrznym wyposażenie do nawigacji i/lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
 - 6) przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych;
 - 7) przewyższenie nad przeszkodami, wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych, dla procedur podejść według wskazań przyrządów;
 - 8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych; oraz
 - 9) technikę lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego.
- c) Minima dla określonego rodzaju procedury podejścia i lądowania stosuje się, gdy:
- 1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury;
 - 2) działają systemy pokładowe statku powietrznego wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;
 - 3) spełnione są wymagane kryteria osiągow statku powietrznego; oraz
 - 4) pilot posiada odpowiednie kwalifikacje.

NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska — operacje podejścia w kategorii I, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego

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

- 1) OCH dla danej kategorii statku powietrznego;
- 2) minimum systemu przewidziane w tabeli 1; lub
- 3) MDH określona w AFM, jeżeli jest tam podana.

Tabela 1: Minima systemu

Urządzenie	Najniższa DH/MDH (w stopach)
System ILS	200
Globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS)/ Satelitarny system wspomaganie (SBAS) (Podejścia LPV)	200
System GNSS (prowadzenie poziome LNAV)	250
System GNSS/Prowadzenie pionowe z wysokościomierza barycznego (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Radiolatarnia kierunku (LOC) z radiodalmierzem (DME) lub bez	250
Kontrola podejścia za pomocą radaru dozoru (SRA) (koniec na ½ Mm)	250
SRA (koniec na 1 Mm)	300
SRA (koniec na 2 Mm lub więcej)	350
Radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Radiolatarnia bezkierunkowa (NDB)	350
NDB/DME	300
Radionamiernik VHF (VDF)	350

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

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

- 1) publikowana OCH podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu;
 - 2) minimalna wysokość podejścia z kręgu z tabeli 1; lub
 - 3) DH/MDH poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Minimalna widzialność dla podejścia z okrążenia wykonywanego na samolocie jest najwyższą z następujących wartości:
- 1) widzialność podczas podejścia z okrążenia dla danej kategorii samolotu, jeżeli jest publikowana;
 - 2) minimalna widzialność z tabeli 2; lub
 - 3) widzialność wzdłuż drogi startowej/przeliczona widzialność meteorologiczna (RVR/CMV) z poprzedzającej procedury podejścia według wskazań przyrządów.

Tabela 1: MDH i minimalna widzialność przy podejściu z okrążenia dla poszczególnych kategorii samolotów

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

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

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

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

- a) Pilot dowódca stosuje procedury odlotu i podejścia ustanowione przez państwo, na terytorium którego znajduje się lotnisko, jeżeli procedury takie zostały opublikowane dla drogi startowej lub FATO, jaka ma być wykorzystana.
- b) Pilot dowódca może odejść od opublikowanej trasy odlotowej, trasy przylotowej lub procedury podejścia, jeżeli:

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

NCO.OP.120 Procedury ochrony przed hałasem — samoloty, śmigłowce i szybowce z napędem

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury antyhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez statek powietrzny, przy jednoczesnym zapewnieniu pierwszeństwa bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu.

NCO.OP.121 Procedury ochrony przed hałasem — balony

Pilot dowódca uwzględnia opublikowane procedury antyhałasowe w celu minimalizacji hałasu wywoływanego przez system grzewczy balonu, przy jednoczesnym zapewnieniu pierwszeństwa bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu.

NCO.OP.125 Zapas paliwa i oleju — samoloty

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, tylko jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:
 - 1) w przypadku lotów z widocznością (VFR):
 - (i) wykonywanych w dzień, na wystartowanie i wylądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej i pozostawanie przez cały czas w zasięgu wzrokiem lotniska/lądowiska, na pokonanie zamierzonej trasy i dalej na lot przez co najmniej 10 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;
 - (ii) wykonywanych w dzień, na lot do lotniska zamierzonego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub
 - (iii) wykonywanych nocą, na lot do lotniska zamierzonego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;
 - 2) w przypadku lotów IFR:
 - (i) jeżeli nie jest wymagane zapasowe lotnisko docelowe, na lot do lotniska zamierzonego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub

- (ii) jeżeli jest wymagane zapasowe lotnisko docelowe, na lot do lotniska zamierzonego lądowania, do lotniska zapasowego i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu.
- b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić:
 - 1) prognozowane warunki meteorologiczne;
 - 2) przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu;
 - 3) procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub awarii jednego silnika na trasie, w stosownych przypadkach; oraz
 - 4) wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.
- c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.

NCO.OP.126 Zapas paliwa i oleju — śmigłowce

- a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, tylko jeżeli śmigłowiec został zaopatrzony ilością paliwa i oleju wystarczającą:
 - 1) w przypadku lotów VFR, na lot do lotniska zamierzonego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym zamierzone jest lądowanie i dalej na lot przez co najmniej 20 minut z prędkością największego zasięgu; oraz
 - 2) w przypadku lotów IFR:
 - (i) jeżeli nie jest wymagane zapasowe lotnisko docelowe lub nie jest dostępne żadne lotnisko zapasowe dopuszczalne pod względem pogodowym, na lot do lotniska zamierzonego lądowania/miejsca operacji lotniczej, na którym zamierzone jest lądowanie, i dalej na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na wysokości 450 m (1500 stóp) nad docelowym lotniskiem/miejscem operacji lotniczej w warunkach standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie; lub
 - (ii) jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe, na przylot i wykonanie procedury podejścia i nieudanego podejścia na lotnisku zamierzonego lądowania/miejscu operacji lotniczej, na którym zamierzone jest lądowanie, i dalej:
 - a) na lot do określonego lotniska zapasowego; oraz
 - b) na lot przez 30 minut z prędkością oczekiwania na 450 m (1 500 stóp) nad zapasowym lotniskiem/miejscem operacji lotniczej w warunkach

standardowej temperatury, a następnie na wykonanie podejścia i lądowanie.

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

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

- a) Pilot dowódca rozpoczyna lot, tylko jeżeli rezerwa paliwa, gazu lub balastu wystarcza na 30 minut lotu.
- b) Obliczeń zapasu paliwa, gazu lub balastu dokonuje się na podstawie co najmniej następujących warunków operacyjnych, w których ma odbywać się lot:
 - 1) dane dostarczone przez producenta balonu;
 - 2) przewidywane wartości masy;
 - 3) spodziewane warunki meteorologiczne; oraz
 - 4) procedury i ograniczenia instytucji zapewniającej obsługę żeglugi powietrznej.

NCO.OP.130 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

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

NCO.OP.135 Przygotowanie lotu

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

- b) Przed rozpoczęciem lotu, pilot dowódca jest zaznajomiony z wszystkimi dostępnymi informacjami meteorologicznymi odpowiednimi dla zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu z dala od najbliższego otoczenia miejsca odlotu, a także dla każdego lotu IFR, obejmuje:
- 1) zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami i prognozami meteorologicznymi; oraz
 - 2) planowanie alternatywnego sposobu postępowania uwzględniającego możliwość nieukończenia lotu zgodnie z planem z powodu warunków pogodowych.

NCO.OP.140 Zapasowe lotniska docelowe — samoloty

W przypadku lotu IFR, pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno zapasowe lotnisko docelowe dopuszczalne pod względem pogodowym, chyba że:

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

NCO.OP.141 Zapasowe lotniska docelowe — śmigłowce

W przypadku lotu IFR, pilot dowódca określa w planie lotu co najmniej jedno zapasowe lotnisko docelowe dopuszczalne pod względem pogodowym, chyba że:

- a) dla lotniska zamierzonego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów, a dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują na to, że w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu, lub od faktycznego czasu odlotu do dwóch godzin po

Załącznik VII „Część NCO”

przewidywanym czasie przylotu, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy, panować będą następujące warunki meteorologiczne:

- 1) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów; oraz
 - 2) widzialność co najmniej 1500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; lub
- b) miejsce zamierzonego lądowania jest izolowane oraz:
- 1) dla lotniska zamierzonego lądowania przewidziano procedurę podejścia według wskazań przyrządów;
 - 2) dostępne aktualne informacje meteorologiczne wskazują na to, że w czasie dwóch godzin przed przewidywanym czasem przylotu i dwóch godzin po przewidywanym czasie przylotu panować będą następujące warunki meteorologiczne:
 - (i) podstawa chmur co najmniej 120 m (400 stóp) powyżej minimum odpowiedniego dla procedury podejścia według wskazań przyrządów;
 - (ii) widzialność co najmniej 1500 m powyżej minimum odpowiedniego dla tej procedury; oraz
 - 3) w przypadku miejsca docelowego położonego poza stałym lądem określony został punkt bez powrotu (PNR).

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

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

NCO.OP.150 Przewóz pasażerów

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

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

Pilot dowódca nie zezwala na palenie tytoniu na pokładzie:

- a) zawsze, kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa
- b) podczas uzupełniania paliwa statku powietrznego.

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

Palenie tytoniu na pokładzie szybowca lub balonu jest zabronione.

NCO.OP.160 Warunki meteorologiczne

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

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

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

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

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

NCO.OP.175 Warunki startu — samoloty i śmigłowce

Przed przystąpieniem do startu, pilot dowódca upewnia się, że:

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

NCO.OP.176 Warunki startu — balony

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

NCO.OP.180 Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

- a) Podczas przewozu pasażerów lub ładunku, pilot dowódca nie symuluje sytuacji nienormalnych lub awaryjnych, wymagających zastosowania procedur postępowania w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych, ani nie symuluje przy użyciu sztucznych środków lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów (IMC).
- b) Niezależnie od lit. a), takie sytuacje mogą być symulowane w przypadku gdy lot jest wykonywane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy, a na pokładzie znajdują się uczniowie-piloci.

NCO.OP.185 Gospodarka paliwem w locie

Pilot dowódca regularnie upewnia się, że pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego lub balastu nie jest mniejsza od ilości potrzebnej na dotarcie do lotniska lub miejsca operacji lotniczej dopuszczalnego pod względem pogodowym, bez naruszania zaplanowanej rezerwy paliwa wymaganej przepisami NCO.OP.125 i NCO.OP.126.

NCO.OP.190 Użycie dodatkowego tlenu

Pilot dowódca zapewnia, by on sam oraz członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 13000 stóp.

NCO.OP.195 Wykrywanie bliskości ziemi

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

NCO.OP.200 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

Zainstalowany i sprawny system ACAS używa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011².

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

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

NCO.OP.210 Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia — samoloty i śmigłowce

- a) Pilot dowódca może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości widzialności wzdłuż drogi startowej/widzialności (RVR/VIS).
- b) W przypadku gdy podawana wartość RVR/VIS jest niższa od obowiązującego minimum, podejścia nie kontynuuje się:
 - 1) poniżej 1000 stóp nad poziomem lotniska; lub
 - 2) do segmentu ostatecznego podejścia, w przypadku gdy wysokość bezwzględna/względna decyzji (DA/H) lub minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania (MDA/H) wynosi ponad 1000 stóp nad poziomem lotniska.
- c) Kiedy wartość RVR nie jest dostępna, to może być ona obliczona przez przeliczenie podawanej widzialności.
- d) Jeżeli po przekroczeniu 1000 stóp nad poziomem lotniska, podawana wartość RVR/VIS spadnie poniżej obowiązującego minimum, podejście można kontynuować do wysokości DA/H lub MDA/H.
- e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H zostaje uzyskane i jest utrzymywane odniesienie wzrokowe odpowiednie dla rodzaju wykonywanego podejścia i planowanej do użycia drogi startowej.
- f) Wartość RVR w strefie przyziemia ma zawsze charakter decydujący.

² Rozporządzenie (UE) nr 1332/2011 ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu, Dz.U. L 336 z 20.12.2011 r., s. 20.

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

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

Podczęść C — Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych

NCO.POL.100 Ograniczenia operacyjne

- a) W każdej fazie operacji załadowanie, masa oraz, z wyjątkiem balonów, położenie środka ciężkości statku powietrznego są zgodne z ograniczeniami określonymi w instrukcji użytkowania w locie lub w równoważnym dokumencie.
- b) W statku powietrznym umieszcza się tabliczki, listy i oznaczenia przyrządów lub ich kombinacje, przedstawiające w sposób wizualny obowiązujące ograniczenia operacyjne przewidziane w instrukcji użytkowania w locie.

NCO.POL.105 Ważenie — samoloty i śmigłowce

- a) Operator zapewnia, by masę statku powietrznego oraz, tylko w przypadku samolotów i śmigłowców, położenie środka ciężkości ustalano poprzez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania. Uwzględnia się i odpowiednio udokumentuje łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Informacje te powinny być łatwo dostępne dla pilota dowódcy. Jeżeli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany, statek powietrzny jest ponownie ważony.
- b) Statek powietrzny jest ważony przez jego producenta lub przez zatwierdzoną organizację obsługową.

NCO.POL.110 Osiągi — postanowienia ogólne

- a) Pilot dowódca użytkuje statek powietrzny, tylko jeżeli jego osiągi są zgodne ze stosownymi przepisami ruchu lotniczego oraz innymi ograniczeniami dotyczącymi danego lotu, przestrzeni powietrznej albo użytkowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, z uwzględnieniem dokładności zobrazowania użytkowanych planów i map.
- b) Pilot dowódca nie użytkuje statku powietrznego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad, lub nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, jeżeli w przypadku niesprawności silnika nie będzie możliwe wylądowanie bez wywoływania niepotrzebnego zagrożenia dla osób lub mienia na ziemi.

Podczęść D — Przyrządy, dane i wyposażenie

Sekcja 1 — Samoloty

NCO.IDE.A.100 Przyrządy i wyposażenie — postanowienia ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli:
- 1) są używane przez załogę lotniczą do kierowania torem lotu, aby uzyskać zgodność z NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195; lub
 - 2) są zainstalowane w samolocie.
- b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, spełnia następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub niesprawności.
- c) Przyrządy i wyposażenie można łatwo obsługiwać i są łatwo dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który potrzebuje ich użyć.
- d) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się, kiedy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub go brakuje, chyba że:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli taki wykaz został sporządzony; lub
- b) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

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

NCO.IDE.A.115 Światła operacyjne

Samoloty użytkowane w nocy wyposaża się w:

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

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

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

- (i) zakręt i ślizg,
 - (ii) położenie przestrzenne,
 - (iii) prędkość pionową, oraz
 - (iv) ustabilizowany kurs lotu;
- oraz
- 2) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych.
- c) Samoloty użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, są, oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i lit. b), wyposażane w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4) spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

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

Samoloty użytkowane w lotach IFR, wyposaża się w:

- a) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową,
 - 5) prędkość pionową,
 - 6) zakręt i ślizg,
 - 7) położenie przestrzenne,
 - 8) ustabilizowany kurs lotu,
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego, oraz
 - 10) liczbę Macha, zawsze kiedy ograniczenia prędkości są wyrażone liczbą Macha;
- b) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych; oraz
- c) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4) spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.A.130 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)

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

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

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

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

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

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

NCO.IDE.A.145 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Samoloty wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy jest:
 - 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) utrzymywana w stanie wymaganym na daną chwilę.

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

- a) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokościach, na których podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b) posiadają wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej wynosi ponad 10000 stóp posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
 - 1) wszystkich członków załogi oraz:
 - (i) 100% pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny przekracza 15000 stóp, ale w żadnym przypadku nie krócej niż 10 minut.
 - (ii) co najmniej 30% pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 14000 stóp – 15000 stóp w przypadku utraty hermetyzacji, uwzględniając okoliczności lotu; oraz
 - (iii) co najmniej 10% pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 10000 stóp – 14000 stóp;
 - oraz
 - 2) wszystkich osób znajdujących się w kabinie pasażerskiej na czas nie krótszy niż 10 minut, w przypadku samolotów użytkowanych na barometrycznej wysokości bezwzględnej powyżej 25000 stóp lub poniżej tej wysokości, ale w warunkach, w których nie jest możliwe bezpieczne zejście na barometryczną wysokość bezwzględną 13000 stóp w czasie 4 minut.
- c) Samoloty z kabiną ciśnieniową użytkowane na wysokości bezwzględnej powyżej 25000 stóp są dodatkowo wyposażane w urządzenie ostrzegające załogę lotniczą o każdym przypadku spadku ciśnienia w kabinie.

NCO.IDE.A.155 Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną bez hermetyzacji

- a) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b) posiadają wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania wymaganych ilości tlenu.
- b) Samoloty z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej wynosi ponad 10000 stóp posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
 - 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10% pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 10000 stóp – 13000 stóp; oraz

- 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej jest większa niż 13000 stóp.

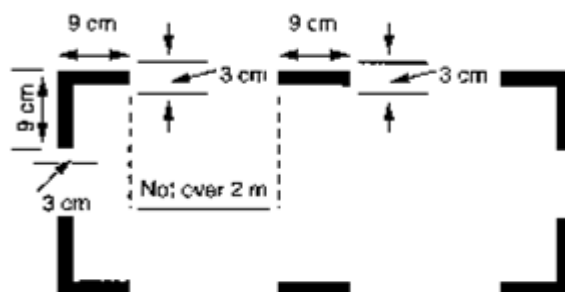
NCO.IDE.A.160 Gaśnice ręczne

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

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

Wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze w sytuacji awaryjnej, są oznakowane w sposób przedstawiony na Rysunku 1.

Rysunek 1: Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCO.IDE.A.170 Nadajnik ratunkowy (ELT)

- a) Samoloty wyposaża się w:
 - 1) nadajnik ELT dowolnego typu, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w dniu lub przed dniem 1 lipca 2008 r.;
 - 2) automatyczny nadajnik ELT, w przypadku samolotów, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w po dniu 1 lipca 2008 r.; lub

- 3) ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa(PLB) przenoszony przez pilota dowódcę lub pasażera, w przypadku samolotów z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich wynoszącą sześć lub mniej.
- b) Nadajnik ELT dowolnego typu umożliwia jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Loty nad obszarami wodnymi

- a) Następujące samoloty wyposaża się w kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku są one przeznaczone:
- 1) jednosilnikowe samoloty lądowe, w przypadku:
 - (i) lotów nad obszarami wodnymi w odległości od lądu większej niż odległość, którą można pokonać lotem szybowym; lub
 - (ii) startu i lądowania na lotnisku lub miejscu operacji lotniczych, gdzie w opinii pilota dowódcy tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania;
 - 2) wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi; oraz
 - 3) samoloty użytkowane w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości.
- b) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi są wyposażane w:
- 1) jedną kotwicę;
 - 2) jedną kotwicę morską (dryfkotwę), jeżeli jest konieczna do pomocy przy manewrowaniu; oraz
 - 3) wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu kolizjom na morzu, w stosownych przypadkach.
- c) Pilot dowódca samolotu użytkowanego w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż odpowiadająca 30 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub większej niż 50 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, określa zagrożenie dla przeżycia osób znajdujących się na pokładzie samolotu w przypadku wodowania i na tej podstawie ustala, czy na pokładzie będą znajdować się:

- 1) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie;
- 2) tratwy ratunkowe w liczbie wystarczającej do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie samolotu, przechowywane w sposób ułatwiający ich szybkie użycie w sytuacji awaryjnej; oraz
- 3) wyposażenie do przetrwania obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu.

NCO.IDE.A.180 Wyposażenie ratunkowe

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

NCO.IDE.A.190 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach spełniających stosowne wymagania.
- b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.
- c) W przypadku gdy wymagane jest zainstalowanie więcej niż jednej sztuki wyposażenia łączności, są one od siebie niezależne w takim zakresie, że niesprawność jednego nie powoduje niesprawności pozostałych.

NCO.IDE.A.195 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Samoloty użytkowane na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w konieczne wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
 - 1) planem lotu ATS, stosownie do przypadku; oraz
 - 2) stosownymi wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.
- b) W samolotach znajduje się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia, by w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwiały bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczne wykonanie działań awaryjnych.
- c) Samoloty użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), posiadają odpowiednie wyposażenie zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to zapewnia naprowadzanie

dla każdego lotniska, na którym zamierzone jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, samoloty wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

Sekcja 2 — Śmigłowce

NCO.IDE.H.100 Przyrządy i wyposażenie — postanowienia ogólne

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli:
 - 1) są używane przez załogę lotniczą do kierowania torem lotu, aby uzyskać zgodność z NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195; lub
 - 2) są zainstalowane w śmigłowcu.
- b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, spełnia następujące wymagania:
 - 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy i wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 lub w NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub niesprawności.
- c) Przyrządy i wyposażenie można łatwo obsługiwać i są łatwo dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który potrzebuje ich użyć.
- d) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się, kiedy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub go brakuje, chyba że:

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

NCO.IDE.H.115 Światła operacyjne

Śmigłowce użytkowane w nocy wyposaża się w:

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

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

- a) Śmigłowce użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową, oraz
 - 5) ślizg.
- b) Śmigłowce użytkowane w warunkach VMC w nocy lub w warunkach, w których śmigłowca nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, są, oprócz przyrządów wymienionych w lit. a), wyposażane w:
 - 1) urządzenia mierzące i wyświetlające:
 - (i) położenie przestrzenne,
 - (ii) prędkość pionową, oraz
 - (iii) ustabilizowany kurs lotu;oraz
 - 2) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych.

- c) Śmigłowce użytkowane przy widzialności poniżej 1500 m lub w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, są, oprócz przyrządów wymienionych w lit. a) i lit. b), wyposażane w urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego przepisem lit. a) pkt 4) spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

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

Śmigłowce użytkowane w lotach IFR, wyposaża się w:

- a) urządzenia mierzące i wyświetlające:
- 1) kurs magnetyczny,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną,
 - 4) prędkość przyrządową,
 - 5) prędkość pionową,
 - 6) ślizg,
 - 7) położenie przestrzenne,
 - 8) ustabilizowany kurs lotu, oraz
 - 9) temperaturę powietrza zewnętrznego;
- b) urządzenie sygnalizujące niedostateczne zasilanie przyrządów żyroskopowych;
- c) urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości wymaganego w lit. a) pkt 4) spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem; oraz
- d) dodatkowe urządzenie mierzące i wyświetlające położenie przestrzenne, jako przyrząd rezerwowy.

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

Śmigłowce użytkowane w lotach IFR z jednym pilotem są wyposażane w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kursu.

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

Śmigłowce użytkowane przez z załogą lotniczą większą niż jednoosobowa są wyposażane w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

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

- a) Śmigłowce wyposaża się w:
- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;
 - 3) w przypadku śmigłowców, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy po dniu 31 lipca 1999 r., pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia dla każdego pasażera w wieku 24 miesięcy lub starszego;
 - 4) urządzenie przytrzymujące dla dziecka dla każdej przebywającej na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy; oraz
 - 5) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia wyposażonym w urządzenie automatycznie przytrzymujące tors siedzącego w razie gwałtownego zmniejszenia prędkości – na każdym siedzeniu członka załogi lotniczej.
- b) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia posiada jeden punkt zwalniania.

NCO.IDE.H.145 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Śmigłowce wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy jest:
- 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) utrzymywana w stanie wymaganym na daną chwilę.

NCO.IDE.H.155 Dodatkowy tlen – śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji

- a) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane na wysokości bezwzględnej, na której podawanie tlenu jest wymagane zgodnie z lit. b), posiadają wyposażenie tlenowe zdolne do przechowywania i podawania wymaganych ilości tlenu.

- b) Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji użytkowane powyżej wysokości bezwzględnej, na której barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej wynosi ponad 10000 stóp, posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:
- 1) wszystkich członków załogi i co najmniej 10% pasażerów na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej mieści się w przedziale 10000 stóp – 13000 stóp; oraz
 - 2) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna kabiny pasażerskiej jest większa niż 13000 stóp.

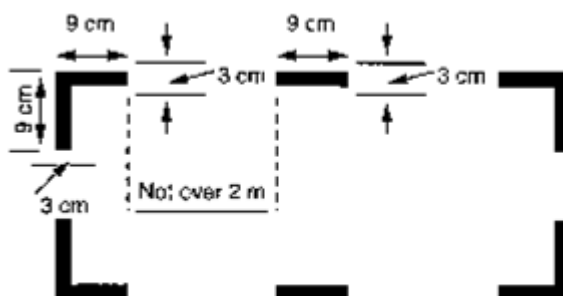
NCO.IDE.H.160 Gaśnice ręczne

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

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

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

Rysunek 1: Oznakowanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba



NCO.IDE.H.170 Nadajnik ratunkowy (ELT)

- a) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż sześć są wyposażane w:
- 1) automatyczny nadajnik ELT; oraz

- 2) jeden ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) w tratwie lub kamizelce, w przypadku gdy śmigłowiec jest użytkowany w odległości od lądu odpowiadającej ponad 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową.
- b) Śmigłowce z certyfikowaną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich sześć lub mniej są wyposażane w ratunkowy nadajnik ELT (ELT(S)) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa(PLB) przenoszony przez pilota dowódcę lub pasażera.
- c) Nadajnik ELT dowolnego typu umożliwia jednocześnie nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.175 Loty nad obszarami wodnymi

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

NCO.IDE.H.180 Wyposażenie ratunkowe

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

NCO.IDE.H.185 Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi — wodowanie

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

- a) są zaprojektowane do lądowania na wodzie zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu;
- b) certyfikowane do wodowania zgodnie ze stosownymi przepisami dotyczącymi zdatności do lotu; lub
- c) wyposażone w awaryjny sprzęt pływający.

NCO.IDE.H.190 Wyposażenie łączności radiowej

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

NCO.IDE.H.195 Wyposażenie nawigacyjne

- a) Śmigłowce użytkowane na trasach, na których nawigacja nie może odbywać się w oparciu o terenowe punkty odniesienia, są wyposażane w konieczne wyposażenie nawigacyjne umożliwiające postępowanie zgodnie z:
 - 1) planem lotu ATS, stosownie do przypadku; oraz
 - 2) stosownymi wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

- b) W śmigłowcach znajduje się wyposażenie nawigacyjne wystarczające do zapewnienia, by w przypadku wystąpienia w dowolnej fazie lotu niesprawności jednego z elementów wyposażenia, pozostałe elementy wyposażenia umożliwiły bezpieczną nawigację zgodnie z lit. a) lub bezpieczne wykonanie działań awaryjnych.
- c) Śmigłowce użytkowane w lotach, podczas których zamierzone jest wykonanie lądowania w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), posiadają odpowiednie wyposażenie nawigacyjne zapewniające naprowadzanie do punktu, z którego można wykonać lądowanie z widocznością. Wyposażenie to zapewnia naprowadzanie dla każdego lotniska, na którym zamierzone jest lądowanie w warunkach IMC oraz dla każdego wyznaczonego lotniska zapasowego.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, śmigłowce wyposaża się we wtórny radar dozorowania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

Sekcja 3 — Szybowce

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

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzone zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli:
 - 1) są używane przez załogę lotniczą do kierowania torem lotu, aby uzyskać zgodność z NCO.IDE.S.145 i NCO.IDE.S.150; lub
 - 2) są zainstalowane w szybowcu.
- b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, spełnia następujące wymagania:
 - 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność szybowca do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub niesprawności.
- c) Przyrządy i wyposażenie można łatwo obsługiwać i są łatwo dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który potrzebuje ich użyć.
- d) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.S.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się, kiedy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja szybowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub go brakuje, chyba że:

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

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

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

- 1) kurs magnetyczny, w przypadku szybowców z napędem,
 - 2) czas w godzinach, minutach i sekundach,
 - 3) barometryczną wysokość bezwzględną, oraz
 - 4) prędkość przyrządową.
- b) Szybowce użytkowane w warunkach, w których nie można utrzymać pożądanego toru lotu bez odniesienia do jednego lub więcej dodatkowych przyrządów, są, oprócz przyrządów wymienionych w lit. a), wyposażane w urządzenia mierzące i wyświetlające:
- 1) prędkość pionową,
 - 2) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg, oraz
 - 3) kurs magnetyczny.

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

Szybowce wykonujące loty chmurowe są wyposażane w urządzenia mierzące i wyświetlające:

- a) kurs magnetyczny,
- b) czas w godzinach, minutach i sekundach,
- c) barometryczną wysokość bezwzględną,
- d) prędkość przyrządową,
- e) prędkość pionową, oraz
- f) położenie przestrzenne lub zakręt i ślizg.

NCO.IDE.S.125 Fotele i systemy przytrzymujące

- a) Szybowce wyposaża się w:
 - 1) fotele dla każdej osoby znajdującej się na pokładzie; oraz
 - 2) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia na każdym fotelu zgodnie z instrukcją użytkowania w locie.
- b) pas bezpieczeństwa z systemem przytrzymującym górną część tułowia posiada jeden punkt zwalniania.

NCO.IDE.S.130 Dodatkowy tlen

Szybowce użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej ponad 10000 stóp posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10000 stóp – 13000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13000 stóp.

NCO.IDE.S.135 Loty nad obszarami wodnymi

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

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

NCO.IDE.S.140 Wyposażenie ratunkowe

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

NCO.IDE.S.145 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach spełniających stosowne wymagania.
- b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Wyposażenie nawigacyjne

Szybowce wyposaża się wyposażenie nawigacyjne konieczne do postępowania zgodnie z:

- a) planem lotu ATS, stosownie do przypadku; oraz
- b) stosownymi wymogami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, szybowce wyposaża się we wtórny radar dozoru (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.

Sekcja 4 — Balony

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

- a) Przyrządy i wyposażenie wymagane przepisami niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu, jeżeli są:
 - 1) używane przez załogę lotniczą do kierowania torem lotu, aby uzyskać zgodność z NCO.IDE.B145; lub
 - 2) zainstalowane w balonie.
- b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane przepisami niniejszej podczęści, a także inne wyposażenie, które nie jest wymagane przepisami innych stosownych załączników, ale znajduje się na pokładzie podczas lotu, spełnia następujące wymagania:
 - 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie są wykorzystywane przez załogę lotniczą do spełnienia wymagań określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 216/2008; oraz
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie wpływają na zdatność balonu do lotu, nawet jeżeli ulegną one awarii lub niesprawności.
- c) Przyrządy i wyposażenie można łatwo obsługiwać i są łatwo dostępne ze stanowiska, na którym siedzi członek załogi lotniczej, który potrzebuje ich użyć.
- d) Całe wymagane wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego użycia.

NCO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się, kiedy jakiegokolwiek urządzenie, element wyposażenia lub funkcja balonu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działa lub go brakuje, chyba że:

- a) balon jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL), jeżeli taki wykaz został sporządzony; lub
- b) balon posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymogami dotyczącymi zdatności do lotu.

NCO.IDE.B.110 Światła operacyjne

Balony użytkowane w nocy wyposaża się w:

- a) światła pozycyjne;

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

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

Balony użytkowane w lotach VFR w dzień wyposaża się w:

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

NCO.IDE.B.120 Apteczka pierwszej pomocy

- a) Balony wyposaża się w apteczkę pierwszej pomocy.
- b) Apteczka pierwszej pomocy jest:
 - 1) łatwo dostępna do użytku; oraz
 - 2) utrzymywana w stanie wymaganym na daną chwilę.

NCO.IDE.B.121 Dodatkowy tlen

Balony użytkowane na barometrycznej wysokości bezwzględnej ponad 10000 stóp posiadają na pokładzie wystarczającą ilość tlenu do oddychania dla:

- a) członków załogi na czas przekraczający 30 minut, w którym barometryczna wysokość bezwzględna mieści się w przedziale 10000 stóp – 13000 stóp; oraz
- b) wszystkich członków załogi i pasażerów na czas, w którym barometryczna wysokość bezwzględna jest większa niż 13000 stóp.

NCO.IDE.B.125 Gaśnice ręczne

- a) Balony wyposaża się w co najmniej jedną gaśnicę ręczną.
- b) Rodzaj i ilość środka gaśniczego w wymaganych gaśnicach odpowiadają rodzajom pożarów, jakie mogą powstać w balonie, w którym gaśnica ma być używana, oraz muszą minimalizować ryzyko wystąpienia stężenia gazu toksycznego dla osób znajdujących się na pokładzie balonu.

NCO.IDE.B.130 Loty nad obszarami wodnymi

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

- a) kamizelki ratunkowe dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby lub w równoważne środki pływające dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku poniżej 24 miesięcy, które powinny być założone lub umieszczone w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, dla której użytku są one przeznaczone;
- b) w przypadku przewożenia więcej niż 6 osób, nadajnik ratunkowy ELT umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz
- c) w przypadku przewożenia do 6 osób, nadajnik ELT lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB), przenoszony przez pilota dowódcę lub pasażera, umożliwiający jednoczesne nadawanie na częstotliwościach 121,5 MHz i 406 MHz; oraz
- c) wyposażenie do wysyłania sygnałów o niebezpieczeństwie.

NCO.IDE.B.135 Wyposażenie ratunkowe

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

NCO.IDE.B.140 Wyposażenie różne

Balony na ogrzane powietrze oraz balony o konstrukcji mieszanej wyposaża się w:

- a) alternatywne źródło zapłonu;
- b) urządzenie wskazujące zbyt wysoką temperaturę powłoki;
- c) urządzenie mierzące i wyświetlające ilość paliwa;
- d) rękawice ochronne dla każdego członka załogi;
- e) nóż hakowy;

- f) koc gaśniczy lub przykrycie ognioodporne; oraz
- g) linę o długości co najmniej 25 m.

NCO.IDE.B.145 Wyposażenie łączności radiowej

- a) Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, balony wyposaża się w wyposażenie łączności radiowej umożliwiające prowadzenie dwukierunkowej łączności ze stacjami naziemnymi na częstotliwościach spełniających stosowne wymagania.
- b) Wyposażenie łączności radiowej, jeżeli jest wymagane przepisem lit. a), umożliwia prowadzenie łączności na lotniczej częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Jeżeli jest to wymagane przez przestrzeń powietrzną, w której odbywa się lot, balony wyposaża się we wtórny radar dozоровania (SSR) posiadający wszystkie wymagane możliwości transpondera SSR.