



**Παράρτημα VI του σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής
για τις «Αεροπορικές δραστηριότητες — OPS»**

Μέρος NCC — εκτελεστικοί κανόνες

Πίνακας περιεχομένων

Μέρος NCC — εκτελεστικοί κανόνες	8
Τμήμα A — Γενικές απαιτήσεις	8
NCC.GEN.100 Αρμόδια αρχή	8
NCC.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος	8
NCC.GEN.106 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη	9
NCC.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες.....	12
NCC.GEN.115 Κοινή γλώσσα.....	12
NCC.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων	12
NCC.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου.....	12
NCC.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές	13
NCC.GEN.135 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης	13
NCC.GEN.140 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται	13
NCC.GEN.145 Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης	14
NCC.GEN.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.....	15
Τμήμα B — Επιχειρησιακές διαδικασίες	16
NCC.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας	16
NCC.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα	16
NCC.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — γενικά	16
NCC.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — δραστηριότητες NPA, APV, CAT I.....	17
NCC.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα.....	19
NCC.OP.113 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα	20

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

NCC.OP.115	Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης.....	20
NCC.OP.120	Διαδικασίες μείωσης θορύβου	20
NCC.OP.125	Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων – πτήσεις με όργανα.....	20
NCC.OP.130	Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα	21
NCC.OP.131	Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα.....	22
NCC.OP.135	Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων	23
NCC.OP.140	Ενημέρωση επιβατών	23
NCC.OP.145	Προετοιμασία πτήσης	24
NCC.OP.150	Αεροδρόμια εναλλαγής απογείωσης — αεροπλάνα	24
NCC.OP.151	Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — αεροπλάνα	25
NCC.OP.152	Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — ελικόπτερα.....	25
NCC.OP.155	Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται.....	26
NCC.OP.160	Χρήση ακουστικών.....	26
NCC.OP.165	Μεταφορά επιβατών	27
NCC.OP.170	Εξασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) μαγειρείου(-ων).....	27
NCC.OP.175	Κάπνισμα στο αεροσκάφος.....	27
NCC.OP.180	Μετεωρολογικές συνθήκες	28
NCC.OP.185	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος.....	28
NCC.OP.190	Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση.....	28
NCC.OP.195	Συνθήκες απογείωσης.....	29
NCC.OP.200	Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση.....	29
NCC.OP.205	Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.....	29
NCC.OP.210	Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου	30
NCC.OP.215	Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους.....	30
NCC.OP.220	Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS).....	30
NCC.OP.225	Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης.....	30

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

NCC.OP.230	Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης.....	30
Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας		32
NCC.POL.100	Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη.....	32
NCC.POL.105	Μάζα και ζυγοστάθμιση, φόρτωση.....	32
NCC.POL.110	Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.....	35
NCC.POL.111	Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρύνσεις	36
NCC.POL.115	Επιδόσεις — γενικά	36
NCC.POL.120	Περιορισμοί μάζας απογείωσης — αεροπλάνα	36
NCC.POL.125	Απογείωση — αεροπλάνα	37
NCC.POL.130	Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — αεροπλάνα.....	37
NCC.POL.135	Προσγείωση — αεροπλάνα	37
Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός		38
Ενότητα 1 — Αεροπλάνα		38
NCC.IDE.A.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά	38
NCC.IDE.A.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση	39
NCC.IDE.A.110	Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες.....	39
NCC.IDE.A.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας	39
NCC.IDE.A.120	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός.....	40
NCC.IDE.A.125	Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός.....	41
NCC.IDE.A.130	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα.....	42
NCC.IDE.A.135	Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS).....	42
NCC.IDE.A.140	Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS).....	43
NCC.IDE.A.145	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού	43
NCC.IDE.A.150	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα.....	43

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

NCC.IDE.A.155	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης	43
NCC.IDE.A.160	Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.....	44
NCC.IDE.A.165	Καταγραφέας στοιχείων πτήσης.....	45
NCC.IDE.A.170	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων	45
NCC.IDE.A.175	Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.....	46
NCC.IDE.A.180	Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά.....	47
NCC.IDE.A.185	Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε	47
NCC.IDE.A.190	Κυτίο πρώτων βοηθειών	47
NCC.IDE.A.195	Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης	48
NCC.IDE.A.200	Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης.....	49
NCC.IDE.A.205	Πυροσβεστήρες χειρός.....	49
NCC.IDE.A.206	Πέλεκεις καταστροφής και λοστοί.....	50
NCC.IDE.A.210	Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο	50
NCC.IDE.A.215	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT).....	50
NCC.IDE.A.220	Πτήση πάνω από τη θάλασσα.....	51
NCC.IDE.A.230	Σωσίβιος εξοπλισμός	51
NCC.IDE.A.240	Ακουστικά	52
NCC.IDE.A.245	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	52
NCC.IDE.A.250	Εξοπλισμός ναυτιλίας	53
NCC.IDE.A.255	Αναμεταδότης.....	53
NCC.IDE.A.260	Διαχείριση ηλεκτρονικών δεδομένων πλοήγησης	53
Ενότητα 2 — Ελικόπτερα		55
NCC.IDE.H.100	Όργανα και εξοπλισμός — γενικά.....	55
NCC.IDE.H.105	Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση	56
NCC.IDE.H.115	Φώτα πτητικής λειτουργίας	56

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

NCC.IDE.H.120	Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός.....	57
NCC.IDE.H.125	Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός.....	58
NCC.IDE.H.130	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα.....	59
NCC.IDE.H.145	Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού	59
NCC.IDE.H.150	Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παραγοποίησης τη νύκτα.....	59
NCC.IDE.H.155	Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης	59
NCC.IDE.H.160	Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.....	59
NCC.IDE.H.165	Καταγραφέας στοιχείων πτήσης.....	60
NCC.IDE.H.170	Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων.....	61
NCC.IDE.H.175	Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.....	62
NCC.IDE.H.180	Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόδεδσης και μηχανισμοί πρόδεδσης για παιδιά.....	62
NCC.IDE.H.185	Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε	63
NCC.IDE.H.190	Κυτίο πρώτων βοηθειών	63
NCC.IDE.H.200	Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης	63
NCC.IDE.H.205	Πυροσβεστήρες χειρός.....	63
NCC.IDE.H.210	Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο	64
NCC.IDE.H.215	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT).....	64
NCC.IDE.H.225	Σωσίβια γιλέκα	65
NCC.IDE.H.226	Στολές επιβίωσης πληρώματος.....	65
NCC.IDE.H.227	Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης και σωσίβιος εξοπλισμός για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα.....	66
NCC.IDE.H.230	Σωσίβιος εξοπλισμός.....	66
NCC.IDE.H.231	Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή.....	67

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

NCC.IDE.H.232	Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού	68
NCC.IDE.H.235	Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσωση	68
NCC.IDE.H.240	Ακουστικά	68
NCC.IDE.H.245	Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας.....	68
NCC.IDE.H.250	Εξοπλισμός ναυτιλίας	69
NCC.IDE.H.255	Αναμεταδότης	69

Μέρος NCC — εκτελεστικοί κανόνες

Τμήμα A — Γενικές απαιτήσεις

NCC.GEN.100 Αρμόδια αρχή

Η αρμόδια αρχή είναι η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος εγκατάστασης ή διαμονής του αερομεταφορέα.

NCC.GEN.105 Ευθύνες πληρώματος

- α) Το μέλος πληρώματος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του, τα οποία:
 - (1) σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαινόντων του· και
 - (2) καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που διατυπώνονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας.
- β) Κατά τη διάρκεια κρίσιμων σταδίων της πτήσης, ή όποτε το κρίνει απαραίτητο ο κυβερνήτης για λόγους ασφαλείας, κάθε μέλος του πληρώματος κάθεται στη θέση που του έχει ανατεθεί και δεν εκτελεί άλλες δραστηριότητες από εκείνες που απαιτούνται για την ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του αεροσκάφους.
- γ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος είναι προσδεμένο με τη ζώνη ασφαλείας του ενώ βρίσκεται στη θέση του.
- δ) Κατά τη διάρκεια της πτήσης, τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος πτήσης που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- ε) Το μέλος πληρώματος δεν πρέπει να αναλαμβάνει καθήκοντα σε αεροσκάφος:
- (1) εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7.στ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008¹ ή άλλως αισθάνεται ανίκανο προς εργασία, σε βαθμό που ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την πτήση. ή
 - (2) όταν βρίσκεται υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών ή οινόπνευματος ή για άλλους λόγους, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7.ζ. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- στ) Το μέλος πληρώματος που αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς:
- (1) τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρεται στο παράρτημα III (μέρος ORO), τμήμα FTL του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxx/XXXX. και
 - (2) υποβάλει σε κάθε αερομεταφορέα τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις για τον περιορισμό χρόνου πτήσης και υπηρεσίας.
- ζ) Το μέλος πληρώματος αναφέρει στον κυβερνήτη:
- (1) κάθε έλλειψη, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα το οποίο θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους και των συστημάτων έκτακτης ανάγκης· και
 - (2) κάθε περιστατικό που έθετε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας.

NCC.GEN.106 Ευθύνες και εξουσίες του κυβερνήτη

- α) Ο κυβερνήτης είναι υπεύθυνος:
- (1) για την ασφάλεια του αεροσκάφους και όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του μεταφερόμενου φορτίου κατά τη διάρκεια πτητικών λειτουργιών, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.γ. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
 - (2) για την έναρξη, τη συνέχιση, τον τερματισμό ή την εκτροπή πτήσης για λόγους ασφαλείας.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.3.2008, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (3) να διασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι οδηγίες, επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας και όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.β. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- (4) να αρχίζει την πτήση μόνο εάν έχει βεβαιωθεί ότι τηρούνται όλοι οι περιορισμοί λειτουργίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2.α.3. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ως εξής:
- i) το αεροσκάφος είναι αξιόπλοο.
 - ii) το αεροσκάφος είναι δεόντως καταχωρημένο.
 - iii) τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση της πτήσης είναι εγκατεστημένα στο αεροσκάφος και λειτουργούν, εκτός εάν η πτήση με εξοπλισμό εκτός λειτουργίας επιτρέπεται βάσει των όσων ορίζονται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού ή σε άλλο ισοδύναμο έγγραφο, όπως απαιτείται στην παράγραφο NCC.IDE.A.105 ή στην παράγραφο NCC.IDE.H.105.
 - iv) η μάζα του αεροσκάφους και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοιες που η πτήση μπορεί να εκτελεστεί εντός των ορίων που περιγράφονται στα έγγραφα αξιοπλοΐας.
 - v) όλες οι αποσκευές του θαλάμου επιβατών, οι χειραποσκευές και το φορτίο έχουν φορτωθεί και αποθηκευτεί ασφαλώς και
 - vi) σε κανένα σημείο της πτήσης δεν υπερβαίνονται οι περιορισμοί πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους που ορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
 - vii) κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης κατέχει έγκυρο πτυχίο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1178/2011² και
 - viii) τα μέλη του πληρώματος πτήσης διαθέτουν την κατάλληλη ικανότητα και πληρούν τις απαιτήσεις ικανοτήτων και πείρας
- (5) να μην αρχίζει την πτήση εάν οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης είναι ανίκανο να εκτελέσει καθήκοντα λόγω τραυματισμού, ασθένειας, κόπωσης ή της επήρειας ψυχοτρόπων ουσιών.
- (6) να μην συνεχίζει την πτήση πέραν του πλησιέστερου αεροδρομίου επιτρεπτών καιρικών συνθηκών ή χώρου λειτουργίας, όταν η ικανότητα οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος πτήσης να εκτελεί καθήκοντα είναι σημαντικά μειωμένη λόγω κόπωσης, ασθένειας ή έλλειψης οξυγόνου.

²

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής της 3ης Νοεμβρίου 2011 για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. *EE L 311 της 25.11.2011, σ. 1.*

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (7) να αποφασίζει για την αποδοχή του αεροσκάφους με επιχειρησιακής φύσεως δυσλειτουργίες, σύμφωνα με τον κατάλογο παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση ή τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ), όπως ισχύει.
- (8) να καταγράφει δεδομένα χρήσης και όλα τα γνωστά ή πιθανά ελαττώματα κατά το πέρας της πτήσης ή της σειράς πτήσεων στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους ή στο μητρώο καταγραφής πτήσης για το αεροσκάφος· και
- (9) να διασφαλίζει ότι οι συσκευές καταγραφής στοιχείων πτήσης:
- i) δεν καθίστανται ανενεργές ή τίθενται εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης· και
 - ii) σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά:
 - (Α) δεν εξαλείφονται σκοπίμως τα δεδομένα τους.
 - (Β) απενεργοποιούνται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της πτήσης· και
 - (Γ) ενεργοποιούνται ξανά μόνο με τη σύμφωνη γνώμη της ανακριτικής αρχής.
- β) Ο κυβερνήτης έχει το δικαίωμα να αρνείται να μεταφέρει ή να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, αποσκευή ή φορτίο, το οποίο μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.
- γ) Ο κυβερνήτης αναφέρει, μόλις καταστεί εφικτό, στην κατάλληλη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όλες τις επικίνδυνες καιρικές συνθήκες ή συνθήκες πτήσης που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.
- δ) Με την επιφύλαξη της διάταξης του στοιχείου α) σημείο 6, σε πτητική λειτουργία πολλών πληρωμάτων ο κυβερνήτης μπορεί να συνεχίσει την πτήση πέρα από το πλησιέστερο αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών όταν εφαρμόζονται επαρκείς διαδικασίες μετριασμού.
- ε) Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτεί άμεση λήψη απόφασης και δράση, ο κυβερνήτης προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη βάσει των περιστάσεων σύμφωνα με την παράγραφο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις διαδικασίες επιχειρησιακής λειτουργίας και τις μεθόδους για λόγους ασφαλείας.
- στ) Ο κυβερνήτης υποβάλλει, το ταχύτερο δυνατό, αναφορά πράξης παράνομης παρέμβασης στην αρμόδια αρχή και ενημερώνει την αρμόδια τοπική αρχή.
- ζ) Ο κυβερνήτης ειδοποιεί την πλησιέστερη κατάλληλη αρχή με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για τυχόν ατύχημα στο οποίο ενέχεται το αεροσκάφος και το οποίο έχει ως συνέπεια το σοβαρό τραυματισμό ή το θάνατο οποιουδήποτε προσώπου, ή σημαντική φθορά του αεροσκάφους ή περιουσίας.

NCC.GEN.110 Συμμόρφωση προς νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

- α) Ο χειριστής συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες των κρατών όπου εκτελούνται πτητικές λειτουργίες.
- β) Ο χειριστής είναι εξοικειωμένος με τους νόμους, τους κανονισμούς και τις διαδικασίες που σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων του/της, που έχουν καθοριστεί για τις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει το αεροσκάφος, τα αεροδρόμια ή τους χώρους λειτουργίας που προγραμματίζεται να χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.α. του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

NCC.GEN.115 Κοινή γλώσσα

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ τους σε κοινή γλώσσα.

NCC.GEN.120 Τροχοδρόμηση αεροπλάνων

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι ένα αεροπλάνο τροχοδρομεί μόνο στην επιφάνεια κίνησης αεροδρομίου, εάν το πρόσωπο που χειρίζεται τα χειριστήρια πτήσης:

- α) είναι χειριστής που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα. ή
- β) έχει οριστεί από τον αερομεταφορέα και:
 - (1) έχει εκπαιδευτεί στην τροχοδρόμηση του αεροσκάφους.
 - (2) έχει εκπαιδευτεί στη χρήση του ραδιοτηλεφώνου, εάν απαιτούνται ραδιοεπικοινωνίες.
 - (3) έχει λάβει οδηγίες σχετικά με τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά, τους διαδρόμους, τα σήματα και τη γενικότερη σηματοδότηση, τα φώτα, τα σήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τις οδηγίες, τη φρασεολογία και τις διαδικασίες του αεροδρομίου. και
 - (4) είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στα πρότυπα λειτουργίας που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

NCC.GEN.125 Ενεργοποίηση στροφείου

Το στροφείο ενός ελικοπτέρου στρέφεται μόνο όταν είναι σε λειτουργία ο κινητήρας για το σκοπό της πτήσης με χειριστή με τα κατάλληλα προσόντα στα χειριστήρια.

NCC.GEN.130 Φορητές ηλεκτρονικές συσκευές

Ο αερομεταφορέας δεν επιτρέπει σε κανένα άτομο να χρησιμοποιεί φορητή ηλεκτρονική συσκευή (PED) μέσα σε αεροσκάφος που θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τις επιδόσεις των συστημάτων και του εξοπλισμού του αεροσκάφους.

NCC.GEN.135 Πληροφορίες σχετικά με τον φερόμενο εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την ανά πάσα στιγμή ύπαρξη διαθέσιμων, για άμεση διαβίβαση στα κέντρα συντονισμού έρευνας και διάσωσης, καταλόγων, οι οποίοι περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που φέρουν τα αεροσκάφη.

NCC.GEN.140 Έγγραφα, εγχειρίδια και πληροφορίες που μεταφέρονται

- α) Τα ακόλουθα έγγραφα, εγχειρίδια και οι πληροφορίες μεταφέρονται σε κάθε πτήση, ως πρωτότυπα ή αντίγραφα εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:
- (1) εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο(-α) έγγραφο(-α).
 - (2) πρωτότυπο πιστοποιητικό νηολόγησης.
 - (3) πρωτότυπο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας.
 - (4) πιστοποιητικό θορύβου.
 - (5) η δήλωση που ορίζεται στο παράρτημα III (μέρος ORO), παράγραφος ORO.DEC.100, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxx/XXXX.
 - (6) κατάλογος ειδικών εγκρίσεων, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (7) άδεια σταθμού αεροσκάφους, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (8) το (τα) πιστοποιητικό(-ά) ασφάλισης αστικής ευθύνης έναντι τρίτων.
 - (9) το μητρώο καταγραφής πτήσης ή ισοδύναμο έγγραφο, για το αεροσκάφος.
 - (10) λεπτομέρειες του υποβληθέντος σχεδίου πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (11) ενημερωμένοι και κατάλληλοι αεροπορικοί χάρτες για τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και όλες τις διαδρομές κατά μήκος των οποίων είναι εύλογο να αναμένεται ενδεχόμενο παρέκκλισης από την πορεία της πτήσης.
 - (12) διαδικασίες και πληροφορίες οπτικών σημάτων για χρήση από αναχαιτιζόμενα και αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη.
 - (13) πληροφορίες για τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης για την περιοχή της σκοπούμενης πτήσης.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (14) τα ισχύοντα μέρη του εγχειριδίου πτητικής λειτουργίας που σχετίζονται με τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος, τα οποία πρέπει να είναι εύκολα προσιτά στα μέλη του πληρώματος.
 - (15) ΚΕΕ ή κατάλογος παρεκκλίσεων από τη διαμόρφωση.
 - (16) κατάλληλα έγγραφα ενημέρωσης αγγελιών (NOTAM) και υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών (AIS).
 - (17) κατάλληλες μετεωρολογικές πληροφορίες.
 - (18) ονομαστικές καταστάσεις φορτίου ή/και επιβατών, ανάλογα με την περίπτωση και
 - (19) κάθε άλλο έγγραφο που μπορεί να είναι σχετικό με την πτήση ή να απαιτείται από τα κράτη που εμπλέκονται στην πτήση.
- β) Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των εγγράφων που ορίζονται στο στοιχείο α) σημεία 2 έως 8, η λειτουργία επιτρέπεται να συνεχισθεί μέχρι η πτήση να φθάσει στον προορισμό της ή σε τόπο που να μπορεί να εφοδιασθεί με έγγραφα αντικατάστασης.

NCC.GEN.145 Τήρηση, προσκόμιση και χρήση καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης

- α) Μετά από ατύχημα ή περιστατικό που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται ένα αεροσκάφος διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών εκτός εάν η ανακριτική αρχή δώσει άλλες οδηγίες
- β) Ο αερομεταφορέας διεξάγει επιχειρησιακούς ελέγχους και αξιολογήσεις των καταχωρίσεων καταγραφέα στοιχείων πτήσης, των καταχωρίσεων του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και των καταχωρίσεων της ζεύξης δεδομένων ώστε να διασφαλιστεί η διαρκής λειτουργική ετοιμότητα των καταγραφέων στοιχείων πτήσης.
- γ) Ο αερομεταφορέας αποθηκεύει τις καταχωρίσεις για την απαιτούμενη κατά την παράγραφο NCC.IDE.A.165 ή NCC.IDE.H.165 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση ότι, για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης του καταγραφέα στοιχείων πτήσης, μπορεί να διαγραφεί έως και μία ώρα του παλαιότερα καταγεγραμμένου υλικού τη στιγμή της δοκιμής.
- δ) Ο αερομεταφορέας τηρεί και διατηρεί ενημερωμένη τεκμηρίωση που παρουσιάζει τις απαραίτητες πληροφορίες για τη μετατροπή των μη επεξεργασμένων στοιχείων του καταγραφέα στοιχείων πτήσης σε παραμέτρους που εκφράζονται σε τεχνικές μονάδες.
- ε) Ο αερομεταφορέας διαθέτει κάθε καταχώριση καταγραφέα στοιχείων πτήσης που έχει διατηρηθεί αν έτσι καθορίζεται από την αρμόδια αρχή.

- στ) Με την επιφύλαξη του ισχύοντος εθνικού ποινικού δικαίου:
- (1) οι καταχωρίσεις του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς εκτός της διερεύνησης ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, αν συναινούν όλα τα μέλη του σχετικού πληρώματος και του προσωπικό συντήρησης.
 - (2) οι καταχωρίσεις του καταγραφέα στοιχείων πτήσης ή οι καταχωρίσεις της ζεύξης δεδομένων χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς εκτός της διερεύνησης ατυχήματος ή περιστατικού για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα εν λόγω αρχεία:
 - i) χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς αξιοπλοΐας ή συντήρησης.
 - ii) αποχαρακτηριστούν. ή
 - iii) γνωστοποιούνται μέσω ασφαλών διαδικασιών.

NCC.GEN.150 Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

- α) Η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικώς διεξάγεται σύμφωνα με το παράρτημα 18 της σύμβασης του Σικάγου, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από τις *τεχνικές οδηγίες για την ασφαλή εναέρια μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων* (έγγραφο αριθ. 9284-AN/905 του ΔΟΠΑ), συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων και τυχόν προσθηκών ή διορθώσεων.
- β) Τα επικίνδυνα εμπορεύματα μεταφέρονται μόνο από αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) τμήμα Z του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. xxx/XXXX, εκτός εάν:
- (1) δεν υπόκεινται στις τεχνικές οδηγίες σύμφωνα με το μέρος 1 των εν λόγω οδηγιών. ή
 - (2) μεταφέρονται από επιβάτες ή μέλη του πληρώματος, ή βρίσκονται σε αποσκευές, σύμφωνα με το μέρος 8 των τεχνικών οδηγιών.
- γ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται όλα τα εύλογα μέτρα για την αποτροπή της ακούσιας μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων επί του αεροσκάφους.
- δ) Ο αερομεταφορέας παρέχει στα μέλη του προσωπικού τις απαραίτητες πληροφορίες που επιτρέπουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.
- ε) Ο αερομεταφορέας αναφέρει, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες, χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή και την κατάλληλη αρχή του κράτους όπου σημειώθηκε το συμβάν τυχόν ατυχήματα ή περιστατικά κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.
- στ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες σχετικά με επικίνδυνα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις τεχνικές οδηγίες.
- ζ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων με τη μορφή ανακοινώσεων στα σημεία αποδοχής φορτίου, όπως απαιτείται από τις τεχνικές οδηγίες.

Τμήμα Β — Επιχειρησιακές διαδικασίες

NCC.OP.100 Χρήση αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας

Ο αερομεταφορέας κάνει χρήση μόνο αεροδρομίων και χώρων λειτουργίας που είναι κατάλληλοι για τον τύπο του αεροσκάφους και της σχετικής πτητικής λειτουργίας.

NCC.OP.105 Προσδιορισμός απομονωμένων αεροδρομίων — αεροπλάνα

Για την επιλογή αεροδρομίων εναλλαγής και της πολιτικής καυσίμων, ο αερομεταφορέας θεωρεί ένα αεροδρόμιο ως απομονωμένο αεροδρόμιο εάν ο χρόνος πτήσης προς το πλησιέστερο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού είναι άνω:

- α) των 60 λεπτών, για αεροπλάνα με παλινδρομικούς κινητήρες· ή
- β) των 90 λεπτών, για αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες.

NCC.OP.110 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — γενικά

- α) Για πτήσεις με όργανα (IFR), ο αερομεταφορέας καθορίζει τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής που θα χρησιμοποιηθεί. Τα εν λόγω ελάχιστα:
 - (1) δεν είναι χαμηλότερα από εκείνα που καθορίζονται από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν έχουν ειδικά εγκριθεί από το εν λόγω κράτος· και
 - (2) όταν εκτελούνται πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας, έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) τμήμα E του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. xxx/XXXX.
- β) Κατά τον καθορισμό των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου, ο αερομεταφορέας λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
 - (1) τον τύπο, τις επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά χειρισμού του αεροσκάφους.
 - (2) τη σύνθεση, τις ικανότητες και την πείρα του πληρώματος πτήσης.
 - (3) τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων και των περιοχών τελικής προσέγγισης και απογείωσης που μπορεί να επιλεγούν για χρήση.
 - (4) την επάρκεια και τις επιδόσεις των διαθέσιμων βοηθημάτων εξ όψεως προσέγγισης αεροδρομίου και βοηθημάτων εδάφους μη οπτικής επαφής.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (5) τον εξοπλισμό που φέρει το αεροσκάφος για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσης στη διάρκεια της απογείωσης, της προσέγγισης, της οριζοντίωσης, της προσγείωσης, της τροχοδρόμησης μετά την προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης.
 - (6) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και ανόδου που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης.
 - (7) το απόλυτο/σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης.
 - (8) τα μέσα για τον καθορισμό και την αναφορά μετεωρολογικών συνθηκών και
 - (9) την τεχνική πτήσης που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια της τελικής προσέγγισης.
- γ) Τα ελάχιστα για συγκεκριμένο τύπο διαδικασίας προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιούνται μόνο εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (1) λειτουργεί ο εξοπλισμός εδάφους ο οποίος απαιτείται για την προτεινόμενη διαδικασία.
 - (2) λειτουργούν τα απαιτούμενα για τον τύπο της προσέγγισης συστήματα του αεροσκάφους.
 - (3) πληρούνται τα απαιτούμενα κριτήρια επίδοσης αεροσκάφους, και
 - (4) το πλήρωμα διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

NCC.OP.111 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — δραστηριότητες NPA, APV, CAT I

- α) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) που θα χρησιμοποιείται για προσέγγιση μη ακριβείας (NPA) που πραγματοποιείται με την τεχνική τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο (CDFA), διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV) ή για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας I (CAT I) δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των κατωτέρω:
- (1) το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα της προσέγγισης χωρίς την απαιτούμενη αναφορά οπτικής επαφής.
 - (2) το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (OCH) για την κατηγορία του αεροσκάφους.
 - (3) το αποφασιστικό σχετικό ύψος της δημοσιευμένης διαδικασίας προσέγγισης, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (4) το ελάχιστο συστήματος που καθορίζεται στον πίνακα 1. ή
 - (5) το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή ισοδύναμο έγγραφο, εάν αναφέρεται.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

β) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (MDH) για προσέγγιση μη ακριβείας που πραγματοποιείται χωρίς την τεχνική τελικής προσέγγισης με συνεχή κάθοδο δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακολούθων:

- (1) σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροσκάφους.
- (2) ελάχιστο συστήματος που καθορίζεται στον πίνακα 1. ή
- (3) ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, εάν αναφέρεται.

Πίνακας 1: Ελάχιστα συστήματος

Εγκατάσταση	Κατώτατο αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)
Σύστημα ενόργανης προσέγγισης (ILS)	200
Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS)/ Δορυφορικό σύστημα ενίσχυσης (SBAS) (Πλευρική ακρίβεια με προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV))	200
GNSS (Πλευρική πλοήγηση (LNAV))	250
GNSS/Βαρο-κατακόρυφη πλοήγηση (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Ραδιοφάρος ευθυγράμμισης διαδρόμου προσγείωσης (LOC) με ή χωρίς όργανα μέτρησης απόστασης (DME)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε ½ NM)	250
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 1 NM)	300
Προσέγγιση με ραντάρ επιτήρησης (SRA) (τερματίζουσα σε 2 ή άνω NM)	350
Πανκατευθυντικός ραδιοφάρος VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Μη κατευθυντικός ραδιοφάρος (NDB)	350
NDB/DME	300
Ανιχνευτής κατεύθυνσης VHF (VDF)	350

NCC.OP.112 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνα

- α) Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνο δεν είναι κατώτερο από το μέγιστο των ακόλουθων:
- (1) δημοσιευμένο σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για την κατηγορία του αεροπλάνου.
 - (2) ελάχιστο σχετικό ύψος προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου που προκύπτει από τον πίνακα 1. ή
 - (3) αποφασιστικό σχετικό ύψος/ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.
- β) Η ελάχιστη ορατότητα για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με αεροπλάνο είναι η μέγιστη των ακόλουθων:
- (1) δημοσιευμένη ορατότητα προσέγγισης στον κύκλο του αεροδρομίου για την κατηγορία του αεροπλάνου, εάν έχει δημοσιευτεί.
 - (2) ελάχιστη ορατότητα που προκύπτει από τον πίνακα 2· ή
 - (3) ορατότητα διαδρόμου/μεταλλασσόμενη μετεωρολογική ορατότητα (RVR/CMV) της προηγούμενης διαδικασίας ενόργανης προσέγγισης.

Πίνακας 1: Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου και ελάχιστη ορατότητα για προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου έναντι κατηγορίας αεροπλάνου

	Κατηγορία αεροπλάνου			
	A	B	C	D
Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (ft)	400	500	600	700
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 **Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου — επάκτιες προσεγγίσεις στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα**

Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για επάκτια προσέγγιση στον κύκλο του αεροδρομίου με ελικόπτερα δεν είναι κατώτερο από 250 ft και η μετεωρολογική ορατότητα δεν είναι κατώτερη των 800 m.

NCC.OP.115 **Διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης**

- α) Ο κυβερνήτης χρησιμοποιεί τις διαδικασίες αναχώρησης και προσέγγισης που καθορίζει το κράτος του αεροδρομίου, εάν αυτές οι διαδικασίες έχουν δημοσιευτεί για το διάδρομο ή την περιοχή τελικής προσέγγισης και απογείωσης που θα χρησιμοποιηθεί.
- β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), ο κυβερνήτης αποδέχεται άδεια του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για παρέκκλιση από τη δημοσιευμένη διαδικασία μόνο:
 - (1) με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα κριτήρια αποφυγής εμποδίων και λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι συνθήκες λειτουργίας· ή
 - (2) όταν καθοδηγείται από μονάδα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με χρήση ραντάρ.
- γ) Σε κάθε περίπτωση, το τμήμα τελικής προσέγγισης πραγματοποιείται με πτήση εξ όψεως ή σύμφωνα με τις δημοσιευμένες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης.

NCC.OP.120 **Διαδικασίες μείωσης θορύβου**

Ο αερομεταφορέας καταρτίζει επιχειρησιακές διαδικασίες λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για ελαχιστοποίηση της επίδρασης του θορύβου του αεροσκάφους ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι η ασφάλεια προέχει της μείωσης του θορύβου.

NCC.OP.125 **Ελάχιστα απόλυτα ύψη αποφυγής εμποδίων – πτήσεις με όργανα**

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει μια μέθοδο για τον προσδιορισμό των τιμών ελάχιστου απόλυτου ύψους πτήσης που προσφέρουν την απαιτούμενη απελευθέρωση εμποδίων για όλα τα τμήματα διαδρομής της πτήσης με όργανα.
- β) Ο κυβερνήτης καθορίζει ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης για κάθε πτήση βάσει αυτής της μεθόδου. Τα ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης δεν είναι κατώτερα από αυτά που δημοσιεύει το κράτος πάνω από το οποίο διέρχονται τα αεροσκάφη.

NCC.OP.130 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — αεροπλάνα

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν το αεροπλάνο μεταφέρει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για τα ακόλουθα:
- (1) πτήσεις εξ όψεως (VFR):
 - i) την ημέρα, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 30 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου· ή
 - ii) τη νύκτα, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου.
 - (2) πτήσεις με όργανα:
 - i) όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου· ή
 - ii) όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, για πτήση προς το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης, προς αεροδρόμιο εναλλαγής και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 45 λεπτών σε κανονικό ύψος ταξιδίου.
- β) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης ποσότητας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) η πρόβλεψη των μετεωρολογικών συνθηκών·
 - (2) οι αναμενόμενες διαδρομές του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι καθυστερήσεις κυκλοφορίας·
 - (3) οι διαδικασίες για απώλεια πίεσης ή βλάβη ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή, ανάλογα με την περίπτωση· και
 - (4) κάθε άλλη συνθήκη που ενδέχεται να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροπλάνου ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και λιπαντικών.
- γ) Ουδόλως αποκλείεται η τροποποίηση του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης για εκ νέου σχεδιασμό της πτήσης προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων από το σημείο εκ νέου σχεδιασμού της πτήσης.

NCC.OP.131 Εφοδιασμός με καύσιμα και λιπαντικά — ελικόπτερα

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει την πτήση μόνο εάν το ελικόπτερο μεταφέρει επαρκή ποσότητα καυσίμων και λιπαντικών για τα ακόλουθα:
- (1) πτήσεις εξ όψεως, για πτήση προς το αεροδρόμιο/το χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση διάρκειας τουλάχιστον 20 λεπτών με ταχύτητα μέγιστης εμβέλειας· και
 - (2) πτήσεις με όργανα:
 - i) όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής ή δεν υπάρχει διαθέσιμο αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, για πτήση προς το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα για πτήση 30 λεπτών με ταχύτητα κράτησης σε ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας προορισμού υπό πρότυπες συνθήκες θερμοκρασίας, προσέγγιση και προσγείωση· ή
 - ii) όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής, για πτήση και εκτέλεση προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης στο αεροδρόμιο/τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και μετέπειτα:
 - (A) για πτήση προς το καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής· και
 - (B) για πτήση 30 λεπτών με ταχύτητα κράτησης σε ύψος 450 m (1 500 ft) πάνω από το αεροδρόμιο εναλλαγής/τον χώρο λειτουργίας υπό πρότυπες συνθήκες θερμοκρασίας, προσέγγιση και προσγείωση.
- β) Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης ποσότητας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων έκτακτης ανάγκης, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) η πρόβλεψη των μετεωρολογικών συνθηκών·
 - (2) οι αναμενόμενες διαδρομές του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και οι καθυστερήσεις κυκλοφορίας·
 - (3) οι διαδικασίες για απώλεια πίεσης ή βλάβη ενός κινητήρα κατά τη διαδρομή, ανάλογα με την περίπτωση· και
 - (4) κάθε άλλη συνθήκη που ενδέχεται να καθυστερήσει την προσγείωση του αεροσκάφους ή να αυξήσει την κατανάλωση καυσίμων ή/και λιπαντικών.
- γ) Ουδόλως αποκλείεται η τροποποίηση του σχεδίου πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης για εκ νέου σχεδιασμό της πτήσης προς άλλο προορισμό, με την προϋπόθεση ότι είναι δυνατή η ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων από το σημείο εκ νέου σχεδιασμού της πτήσης.

NCC.OP.135 Εναποθήκευση αποσκευών και φορτίων

Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

- α) μόνο εκείνες οι χειραποσκευές που μπορούν να εναποθηκευτούν με τον ενδεδειγμένο και ασφαλή τρόπο μεταφέρονται στο θάλαμο επιβατών· και
- β) όλες οι αποσκευές και το φορτίο επί του αεροσκάφους, που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό ή ζημιά, ή να φράξουν διαδρόμους και εξόδους εάν μετακινηθούν, εναποθηκεύονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποτρέπεται η μετακίνησή τους.

NCC.OP.140 Ενημέρωση επιβατών

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:

- α) πριν από την απογείωση οι επιβάτες έχουν εξοικειωθεί με το χώρο τοποθέτησης και τη χρήση των ακόλουθων:
 - (1) ζώνες ασφαλείας,
 - (2) εξοδοί κινδύνου, και
 - (3) κάρτες ενημέρωσης των επιβατών για τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,και ανάλογα με την περίπτωση:
 - (4) σωσίβια γιλέκα,
 - (5) εξοπλισμός διανομής οξυγόνου,
 - (6) σωσίβιες λέμβοι, και
 - (7) άλλον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης που παρέχεται για ατομική χρήση από τους επιβάτεςκαι
- στ) σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για να προβούν στις κατάλληλες, σύμφωνα με την κατάσταση, ενέργειες επείγουσας ανάγκης.

NCC.OP.145 Προετοιμασία πτήσης

- α) Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται χρησιμοποιώντας κάθε εύλογο διαθέσιμο μέσο ότι οι εγκαταστάσεις εδάφους ή/και θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων επικοινωνιών και των βοηθημάτων αεροναυτιλίας που είναι διαθέσιμα και απαιτούνται άμεσα για την εν λόγω πτήση, επαρκούν για τον τύπο δραστηριότητας στο πλαίσιο της οποίας θα πραγματοποιηθεί η πτήση.
- β) Πριν από την έναρξη μιας πτήσης, ο κυβερνήτης είναι εξοικειωμένος με όλες τις διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι κατάλληλες για τη σκοπούμενη πτήση. Η προετοιμασία μιας πτήσης σε απόσταση από την περιοχή του τόπου αναχώρησης, και για κάθε πτήση με όργανα, περιλαμβάνει:
- (1) μελέτη των διαθέσιμων ενημερωμένων δελτίων και προγνώσεων καιρού· και
 - (2) τον σχεδιασμό εναλλακτικών ενεργειών για την αντιμετώπιση του ενδεχόμενου μη δυνατότητας ολοκλήρωσης της πτήσης όπως είχε αρχικά σχεδιαστεί λόγω καιρικών συνθηκών.

NCC.OP.150 Αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης — αεροπλάνα

- α) Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης επιτρεπτών καιρικών συνθηκών για την περίπτωση όπου οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου ή δεν θα ήταν δυνατή η επιστροφή στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους
- β) Το αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης βρίσκεται εντός της ακόλουθης απόστασης από το αεροδρόμιο αναχώρησης:
- (1) για δικινητήρια αεροπλάνα, όχι σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 1 ώρας με ταχύτητα πλεύσης μονού κινητήρα σε πρότυπες συνθήκες νηνεμίας· και
 - (2) για αεροπλάνα με τρεις ή περισσότερους κινητήρες, όχι σε απόσταση μεγαλύτερη από εκείνη που ισοδυναμεί με χρόνο πτήσης 2 ωρών με ταχύτητα πλεύσης με τον έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης αεροπλάνου σε πρότυπες συνθήκες νηνεμίας.
- γ) Προκειμένου ένα αεροδρόμιο να επιλεγεί ως αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης, οι διαθέσιμες πληροφορίες πρέπει να δείχνουν ότι κατά την υπολογιζόμενη ώρα χρήσης του, οι συνθήκες θα είναι ίδιες ή καλύτερες από τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για τη δεδομένη λειτουργία.

NCC.OP.151 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — αεροπλάνα

Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, εκτός εάν:

- α) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι εντός περιόδου που αρχίζει 1 ώρα πριν και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 1 ώρα μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο περιόδους είναι πιο σύντομη, η προσέγγιση και η προσγείωση μπορούν να εκτελεστούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως (VMC)· ή
- β) ο τύπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
 - (1) για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσγείωσης· και
 - (2) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
 - i) βάση νεφών τουλάχιστον 300 m (1 000 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
 - ii) ορατότητα τουλάχιστον 5,5 km ή 4 km πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία.

NCC.OP.152 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού — ελικόπτερα

Για πτήσεις με όργανα, ο κυβερνήτης καθορίζει στο σχέδιο πτήσης τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής επιτρεπτών καιρικών συνθηκών, εκτός εάν:

- α) ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσέγγισης για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης και οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, ή που αρχίζει την πραγματική ώρα αναχώρησης και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, όποια από τις δύο είναι συντομότερη:
 - (1) βάση νεφών τουλάχιστον 120 m (400 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· και
 - (2) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία· ή
- β) ο τύπος σκοπούμενης προσγείωσης είναι απομονωμένος και:
 - (1) για το αεροδρόμιο σκοπούμενης προσγείωσης ορίζεται διαδικασία ενόργανης προσγείωσης.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (2) οι διαθέσιμες ενημερωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι ακόλουθες μετεωρολογικές συνθήκες θα υφίστανται για περίοδο που αρχίζει 2 ώρες πριν και τελειώνει 2 ώρες μετά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης:
 - i) βάση νεφών τουλάχιστον 120 m (400 ft) πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.
 - ii) ορατότητα τουλάχιστον 1 500 m πάνω από το ελάχιστο που συνδέεται με τη διαδικασία· και
- (3) καθορίζεται σημείο μη επιστροφής (PNR) σε περίπτωση προορισμού σε απόσταση από την ακτή.

NCC.OP.155 Ανεφοδιασμός ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται

- α) Κανένα αεροσκάφος δεν ανεφοδιάζεται με αεροπορικό καύσιμο (AVGAS) ή καύσιμα ευρέως κλάσματος ή μείγμα αυτών των τύπων καυσίμου, όταν επιβιβάζονται, έχουν επιβιβασθεί ή αποβιβάζονται επιβάτες.
- β) Για όλους τους άλλους τύπους καυσίμου λαμβάνονται οι απαραίτητες προφυλάξεις και το αεροσκάφος είναι κατάλληλα επανδρωμένο με ειδικευμένο προσωπικό, έτοιμο να αρχίσει και να καθοδηγήσει εκκένωση του αεροσκάφους με τα πιο πρακτικά και πρόσφορα διαθέσιμα μέσα.

NCC.OP.160 Χρήση ακουστικών

- α) Κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης που απαιτείται να βρίσκεται σε υπηρεσία στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης φορά ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη. Τα ακουστικά πρέπει να χρησιμοποιούνται ως η κύρια συσκευή για τις φωνητικές επικοινωνίες με την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας:
 - (1) στο έδαφος:
 - i) όταν λαμβάνεται άδεια αναχώρησης από την υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας μέσω φωνητικής επικοινωνίας· και
 - ii) όταν λειτουργούν οι κινητήρες·
 - (2) κατά τη διάρκεια της πτήσης:
 - (i) κάτω από το μεταβατικό απόλυτο ύψος· ή
 - (ii) 10 000 ft, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο.και
 - (3) όταν το κρίνει αναγκαίο ο κυβερνήτης.
- β) Υπό τις συνθήκες του στοιχείου α), το μικρόφωνο τύπου προβόλου ή η ισοδύναμη διάταξη βρίσκεται σε θέση που επιτρέπει τη χρήση του για αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία.

NCC.OP.165 Μεταφορά επιβατών

Ο αερομεταφορέας θεσπίζει διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζει ότι:

- α) οι επιβάτες κάθονται εκεί όπου, σε περίπτωση που απαιτηθεί εκκένωση λόγω έκτακτης ανάγκης, μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροσκάφους.
- β) πριν και κατά την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση, καθώς και όποτε το κρίνει απαραίτητο ο κυβερνήτης για λόγους ασφαλείας, κάθε επιβάτης του αεροσκάφους είναι καθισμένος σε κάθισμα ή σε θέση-κρεβάτι προσδεμένος κατάλληλα με τη ζώνη ασφαλείας ή τον μηχανισμό πρόσδεσης· και
- γ) η πολλαπλή κατοχή θέσεων επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένα καθίσματα για έναν ενήλικα και ένα βρέφος/νήπιο που ασφαλιζονται κατάλληλα με πρόσθετη κυκλική ζώνη ή άλλο μηχανισμό πρόσδεσης.

NCC.OP.170 Εξασφάλιση θαλάμου επιβατών και χώρου(-ων) μαγειρείου(-ων)

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:

- α) πριν από την τροχοδρόμηση, την απογείωση και την προσγείωση δεν υπάρχουν εμπόδια στις εξόδους και στους διαδρόμους διαφυγής· και
- β) πριν από την απογείωση και την προσγείωση, και όποτε κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας, όλος ο εξοπλισμός και οι αποσκευές έχουν ασφαλιστεί κατάλληλα.

NCC.OP.175 Κάπνισμα στο αεροσκάφος

Ο κυβερνήτης δεν επιτρέπει το κάπνισμα στο αεροσκάφος:

- α) εφόσον κρίνεται απαραίτητο για λόγους ασφαλείας.
- β) κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού του αεροσκάφους.
- γ) όταν το αεροσκάφος βρίσκεται στην επιφάνεια, εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει διαδικασίες για το μετριασμό των κινδύνων κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων στο έδαφος.
- δ) έξω από καθορισμένες περιοχές καπνίσματος, στο διάδρομο (στους διαδρόμους) και στην (στις) τουαλέτα(-ες).
- ε) σε διαμερίσματα φορτίου ή/και άλλους χώρους όπου μεταφέρονται φορτία τα οποία δεν είναι αποθηκευμένα σε πυρίμαχα δοχεία ούτε καλύπτονται από караβόπανο ανθεκτικό στις φλόγες· και
- στ) στους χώρους εκείνους των θαλάμων επιβατών όπου παρέχεται οξυγόνο.

NCC.OP.180 Μετεωρολογικές συνθήκες

- α) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει μια πτήση εξ όψεως μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στη διαδρομή και στον σκοπούμενο προορισμό κατά την υπολογιζόμενη ώρα χρήσης, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα για πτήσεις εξ όψεως.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει ή συνεχίζει μια πτήση με όργανα προς το αεροδρόμιο του προγραμματισμένου προορισμού μόνο εάν οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες δείχνουν ότι, κατά την υπολογιζόμενη ώρα άφιξης, οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο προορισμού, ή σε ένα τουλάχιστον εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού, είναι ίδιες ή καλύτερες από τα ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.
- γ) Εάν μια πτήση περιλαμβάνει τμήματα πτήσης εξ όψεως και πτήσης με όργανα, οι μετεωρολογικές πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) ισχύουν εφόσον έχουν σχέση.

NCC.OP.185 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες στο έδαφος

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται όταν είναι απαραίτητες επιθεωρήσεις απο-παγοποίησης και αντι-παγοποίησης καθώς και συναφείς επιθεωρήσεις του αεροσκάφους στο έδαφος για την ασφαλή πτητική λειτουργία του.
- β) Ο κυβερνήτης αρχίζει τη διαδικασία απογείωσης μόνο εάν το αεροσκάφος δεν φέρει κανένα κατάλοιπο που μπορεί να επηρεάσει δυσμενώς την επίδοση ή τη δυνατότητα ελέγχου του αεροσκάφους με εξαίρεση όσα επιτρέπονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) και σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.

NCC.OP.190 Πάγος και άλλα είδη επικάλυψης — διαδικασίες κατά την πτήση

- α) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες για τις πτήσεις σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης.
- β) Ο κυβερνήτης δεν ξεκινά την πτήση ούτε πραγματοποιεί σκοπίμως πτήση σε αναμενόμενες ή υφιστάμενες συνθήκες παγοποίησης εκτός εάν το αεροσκάφος είναι πιστοποιημένο και εξοπλισμένο για να αντιμετωπίζει παρόμοιες συνθήκες όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2.α.5 του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.
- γ) Αν η παγοποίηση υπερβαίνει την ένταση της παγοποίησης για την οποία είναι πιστοποιημένο το αεροσκάφος ή εάν ένα αεροσκάφος μη πιστοποιημένο για πτήση υπό γνωστές συνθήκες παγοποίησης αντιμετωπίσει παγοποίηση, ο κυβερνήτης εξέρχεται από τις συνθήκες παγοποίησης χωρίς καθυστέρηση αλλάζοντας το επίπεδο ή/και τη διαδρομή και δηλώνοντας, αν είναι αναγκαίο, περίπτωση έκτακτης ανάγκης στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας.

NCC.OP.195 Συνθήκες απογείωσης

Πριν από την έναρξη της απογείωσης, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι:

- α) σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή στο χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζει την ασφαλή απογείωση και αναχώρηση· και
- β) πληρούνται τα καθιερωμένα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

NCC.OP.200 Εικονικές μη φυσιολογικές καταστάσεις στην πτήση

- α) Όταν μεταφέρει επιβάτες ή φορτίο, ο κυβερνήτης δεν εξομοιώνει μη φυσιολογικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που απαιτούν την εκτέλεση μη φυσιολογικών διαδικασιών ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ή πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC) με τεχνητά μέσα.
- β) Με την επιφύλαξη του στοιχείου α), όταν εγκεκριμένος φορέας εκπαίδευσης εκτελεί εκπαιδευτικές πτήσεις, οι εν λόγω καταστάσεις μπορούν να εξομοιώνονται όταν μεταφέρονται μαθητευόμενοι χειριστές.

NCC.OP.205 Διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση

- α) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι εκτελούνται οι έλεγχοι και η διαχείριση καυσίμων κατά την πτήση.
- β) Ο κυβερνήτης ελέγχει ανά τακτά διαστήματα ότι η εναπομένουσα ποσότητα του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου στη διάρκεια της πτήσης δεν είναι μικρότερη από την απαιτούμενη ποσότητα καυσίμου μέχρι αεροδρόμιο επιτρεπτών καιρικών συνθηκών ή χώρο λειτουργίας, με διατήρηση του προγραμματισμένου εφεδρικού καυσίμου όπως απαιτείται από την παράγραφο NCC.OP.130 και την παράγραφο NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Χρήση συμπληρωματικού οξυγόνου

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι ο ίδιος/ η ίδια και τα μέλη του πληρώματος πτήσης στα οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση ουσιωδών καθηκόντων για την ασφαλή λειτουργία του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης χρησιμοποιούν συμπληρωματικό οξυγόνο συνεχώς οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 10 000 ft για διάστημα άνω των 30 λεπτών και οποτεδήποτε το απόλυτο ύψος θαλάμου υπερβαίνει τα 13 000 ft.

NCC.OP.215 Ανίχνευση προσέγγισης εδάφους

Όταν ανιχνευθεί υπερβολική προσέγγιση στο έδαφος από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος πτήσης ή από σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, ο χειριστής που εκτελεί την πτήση λαμβάνει αμέσως διορθωτικές ενέργειες για να εδραιωθούν ασφαλείς συνθήκες πτήσης.

NCC.OP.220 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να διασφαλίσει ότι όταν είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση λειτουργίας εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης, αυτό χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Συνθήκες προσέγγισης και προσγείωσης

Πριν αρχίσει η προσέγγιση στο έδαφος, ο κυβερνήτης βεβαιώνεται ότι, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο καιρός στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας και η κατάσταση του διαδρόμου ή της περιοχής τελικής προσέγγισης και απογείωσης που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί δεν εμποδίζουν την ασφαλή προσέγγιση, προσγείωση ή αποτυχημένη προσέγγιση.

NCC.OP.230 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης

- α) Ο κυβερνήτης μπορεί να αρχίσει μια ενόργανη προσέγγιση ανεξαρτήτως της αναφερόμενης ορατότητας διαδρόμου/ορατότητας.
- β) Εάν η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι μικρότερη από τα ισχύοντα ελάχιστα δεν συνεχίζεται η προσέγγιση:
 - (1) κάτω από 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο· ή

³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1332/2011 της Επιτροπής της 16ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τη θέσπιση κοινών απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και για τις επιχειρησιακές διαδικασίες αποφυγής εναέριας σύγκρουσης, ΕΕ L 336 της 20.12.2011, σ. 20.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (2) στο τμήμα τελικής προσέγγισης στην περίπτωση που το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος (DA/H) ή το ελάχιστο απόλυτο ύψος/σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) είναι άνω των 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο.
- γ) Όταν δεν είναι διαθέσιμη η ορατότητα διαδρόμου, οι τιμές της μπορούν να ληφθούν μέσω της μετατροπής της αναφερόμενης ορατότητας.
- δ) Εάν, μετά τα 1 000 ft πάνω από το αεροδρόμιο η αναφερόμενη ορατότητα διαδρόμου/ορατότητα είναι κατώτερη από το ισχύον ελάχιστο όριο, η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί έως το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου.
- ε) Η προσέγγιση μπορεί να συνεχιστεί κάτω από το αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή το ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου και η προσγείωση μπορεί να ολοκληρωθεί με την προϋπόθεση ότι το κατάλληλο για τον τύπο προσέγγισης και για τον σχετικό διάδρομο σημείο αναφοράς οπτικής επαφής έχει οριστεί και διατηρείται στο αποφασιστικό απόλυτο/σχετικό ύψος ή στο ελάχιστο απόλυτο/σχετικό ύψος καθόδου.
- στ) Η ορατότητα διαδρόμου στο σημείο επαφής κατά την προσγείωση είναι πάντοτε πρωταρχικό στοιχείο.

Τμήμα Γ — Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας

NCC.POL.100 Περιορισμοί πτητικής λειτουργίας — όλα τα αεροσκάφη

- α) Η φόρτωση, η μάζα και η θέση του κέντρου βάρους του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτητικής λειτουργίας, συμμορφώνονται προς τους περιορισμούς που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.
- β) Οι πινακίδες, οι κατάλογοι, οι σημάνσεις οργάνων ή συνδυασμός αυτών, περιέχουν τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους, ή στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας, εφόσον αυτό θέτει αυστηρότερους περιορισμούς.

NCC.POL.105 Μάζα και ζυγοστάθμιση, φόρτωση

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα και το κέντρο βάρους οποιουδήποτε αεροσκάφους μετά από πραγματική ζύγιση του αεροπλάνου πριν από την αρχική πτητική εκμετάλλευσή του. Τα συσσωρευμένα αποτελέσματα των τροποποιήσεων και των επισκευών πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση λαμβάνονται υπόψη και τεκμηριώνονται κατάλληλα. Τα αεροσκάφη ζυγίζονται εκ νέου, εφόσον τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων πάνω στη μάζα και τη ζυγοστάθμιση δεν είναι επακριβώς γνωστά.
- β) Η ζύγιση πραγματοποιείται είτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους είτε από εγκεκριμένο φορέα συντήρησης.
- γ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει τη μάζα όλων των εξαρτημάτων πτητικής λειτουργίας του αεροσκάφους καθώς και των μελών του πληρώματος που περιλαμβάνονται στη συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας, με πραγματική ζύγιση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αποσκευών των μελών του πληρώματος, ή τη χρήση σταθερών μαζών. Καθορίζεται η επίδραση της θέσης τους πάνω στο κέντρο βάρους του αεροσκάφους. Όταν χρησιμοποιούνται σταθερές μάζες, οι ακόλουθες τιμές μάζας για τα μέλη του πληρώματος χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της συνολικής μάζας πτητικής λειτουργίας
 - (1) 85 kg, συμπεριλαμβανομένων των χειραποσκευών, για τα μέλη του πληρώματος πτήσης/τεχνικού πληρώματος και
 - (2) 75 kg για μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών.
- δ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες ώστε να επιτρέπει στον κυβερνήτη να καθορίζει τη μάζα του ωφέλιμου φορτίου, συμπεριλαμβανομένου τυχόν έρματος, μέσω:
 - (1) πραγματικής ζύγισης·

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (2) του προσδιορισμού της μάζας του ωφέλιμου φορτίου σύμφωνα με τις σταθερές μάζες επιβατών και αποσκευών· ή
- (3) του υπολογισμού της μάζας των επιβατών βάσει δήλωσης κάθε επιβάτη, ή για λογαριασμό αυτού, και προσθέτοντας σε αυτήν μια προκαθορισμένη μάζα για τις χειραποσκευές και τα ρούχα, όταν ο αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροσκάφος είναι:
- i) κάτω των 10 για αεροπλάνα· ή
 - ii) κάτω των έξι για ελικόπτερα.
- ε) Όταν χρησιμοποιούνται σταθερές μάζες, χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες τιμές μάζας:
- (1) για επιβάτες, εκείνες του πίνακα 1 και του πίνακα 2, όπου περιλαμβάνονται οι χειραποσκευές και η μάζα τυχόν βρέφους/νηπιού που μεταφέρει κάποιος ενήλικας σε μια θέση επιβατών

Πίνακας 1: Σταθερές μάζες για επιβάτες — αεροσκάφος με συνολικό αριθμό θέσεων επιβατών 20 ή περισσότερες

Θέσεις επιβατών:	20 και άνω		30 και άνω
	Άνδρες	Γυναίκες	Όλοι ενήλικες
Ενήλικες	88 kg	70 kg	84 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

Πίνακας 2: Σταθερές μάζες για επιβάτες — αεροσκάφος με συνολικό αριθμό θέσεων επιβατών 19 ή λιγότερες

Θέσεις επιβατών:	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Άνδρες	104 kg	96 kg	92 kg
Γυναίκες	86 kg	78 kg	74 kg
Παιδιά	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) για αποσκευές:
- i) για αεροπλάνα, όταν ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το αεροπλάνο είναι 20 ή περισσότερες, οι τιμές σταθερής μάζας για ελεγμένες αποσκευές στον πίνακα 3·

Πίνακας 3: Σταθερές μάζες για αποσκευές — αεροπλάνα με συνολικό αριθμό θέσεων επιβατών 20 ή περισσότερες

Τύπος πτήσης	Σταθερή μάζα αποσκευών
Εσωτερικού	11 kg
Εντός του ευρωπαϊκού χώρου	13 kg
Διεθνής	15 kg
Όλες οι άλλες πτήσεις	13 kg

- ii) για ελικόπτερα, όταν ο συνολικός αριθμός των θέσεων επιβατών που διαθέτει το ελικόπτερο είναι 20 ή περισσότερες, η τιμή σταθερής μάζας για ελεγμένες αποσκευές 13 kg.
- στ) Για αεροσκάφη με 19 θέσεις επιβατών ή λιγότερες, η πραγματική μάζα των ελεγμένων αποσκευών προσδιορίζεται μέσω:
- (1) ζύγισης· ή
 - (2) υπολογισμού με βάση δήλωση κάθε επιβάτη, ή για λογαριασμό αυτού. Όπου αυτό δεν είναι πρακτικά εφικτό, χρησιμοποιείται ελάχιστη σταθερή μάζα 13 kg.
- ζ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που επιτρέπουν στον κυβερνήτη να καθορίζει τη μάζα του φορτίου καυσίμου χρησιμοποιώντας την πραγματική πυκνότητα, ή, αν αυτή δεν είναι γνωστή, την πυκνότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας.
- η) Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι η φόρτωση:
- (1) του αεροσκάφους διεξάγεται υπό την επίβλεψη προσωπικού το οποίο έχει τα κατάλληλα προσόντα· και
 - (2) του φορτίου πραγματοποιείται σύμφωνα με τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης του αεροσκάφους.
- θ) Ο αερομεταφορέας καθιερώνει διαδικασίες που επιτρέπουν στον κυβερνήτη να συμμορφώνεται με τα πρόσθετα δομικά όρια, όπως οι περιορισμοί αντοχής δαπέδου, το μέγιστο φορτίο ανά τρέχον μέτρο, τη μέγιστη μάζα ανά διαμέρισμα εμπορευμάτων και το μέγιστο όριο καθισμάτων.
- ι) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας τις αρχές και τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται στη φόρτωση και στο σύστημα μάζας και ζυγοστάθμισης, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των στοιχείων α) έως θ). Το σύστημα αυτό καλύπτει όλους τους τύπους των πτητικών.

NCC.POL.110 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης

- α) Ο αερομεταφορέας καθορίζει στοιχεία και δημιουργεί έγγραφη τεκμηρίωση για τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση, πριν από κάθε πτήση, καθορίζοντας το φορτίο και την κατανομή του κατά τρόπο ώστε να μην υπάρχει υπέρβαση των ορίων μάζας και ζυγοστάθμισης. Τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες:
- (1) νηολόγηση και τύπος αεροσκάφους,
 - (2) διακριτικός αριθμός, αριθμός και ημερομηνία πτήσης, ανάλογα με την περίπτωση,
 - (3) όνομα του κυβερνήτη,
 - (4) όνομα του ατόμου που συντάξε το έγγραφο,
 - (5) συνολική μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο κέντρο βάρους του αεροσκάφους,
 - (6) μάζα καυσίμου κατά την απογείωση και μάζα του καυσίμου ταξιδιού,
 - (7) μάζα των αναλώσιμων, εκτός από το καύσιμο, ανάλογα με την περίπτωση.
 - (8) συνιστώσες φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου ναύλου και του έρματος,
 - (9) μάζα απογείωσης, μάζα προσγείωσης και μάζα χωρίς καύσιμο,
 - (10) εφαρμοζόμενες θέσεις κέντρου βάρους του αεροσκάφους, και
 - (11) οριακές τιμές μάζας και κέντρου βάρους.
- β) Στις περιπτώσεις όπου τα στοιχεία και τα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης παράγονται μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστικού συστήματος, ο αερομεταφορέας επαληθεύει την ορθότητα των παραγόμενων στοιχείων.
- γ) Όταν η φόρτωση του αεροσκάφους δεν πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη του κυβερνήτη, το άτομο που επέβλεπε τη φόρτωση του αεροσκάφους βεβαιώνει ενυπόγραφα ή με ισοδύναμο τρόπο ότι το φορτίο και η κατανομή του συμφωνούν με την έγγραφη τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης που καθιερώνει ο κυβερνήτης. Ο κυβερνήτης αναφέρει την αποδοχή του ενυπόγραφα ή με ισοδύναμο τρόπο.
- δ) Ο αερομεταφορέας καθορίζει διαδικασίες για τις αλλαγές της τελευταίας στιγμής στο φορτίο ώστε να διασφαλίσει ότι:
- (1) οποιαδήποτε αλλαγή τελευταίας στιγμής μετά από τη συμπλήρωση της έγγραφης τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης καταγράφεται στα έγγραφα σχεδιασμού πτήσης που περιλαμβάνουν την τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης.
 - (2) η μέγιστη επιτρεπόμενη αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του φορτίου χειρός, που είναι αποδεκτές ως αλλαγές τελευταίας στιγμής, καθορίζονται.
 - (3) αν γίνει υπέρβαση αυτού του μέγιστου αριθμού, συντάσσονται νέα έγγραφα τεκμηρίωσης μάζας και ζυγοστάθμισης.

NCC.POL.111 Στοιχεία και τεκμηρίωση μάζας και ζυγοστάθμισης — ελαφρόνσεις

Με την επιφύλαξη της παραγράφου NCC.POL.110 στοιχείο α) σημείο 5, ενδεχομένως να μην είναι απαραίτητο η θέση του κέντρου βάρους να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της μάζας και ζυγοστάθμισης αν η κατανομή του φορτίου είναι σύμφωνη με πίνακα προκαταρκτικά υπολογισμένης ζυγοστάθμισης ή αν μπορεί να αποδειχθεί ότι για τις σχεδιαζόμενες πτητικές λειτουργίες μπορεί να διασφαλιστεί ορθή ζυγοστάθμιση, ανεξαρτήτως του πραγματικού φορτίου.

NCC.POL.115 Επιδόσεις — γενικά

- α) Ο κυβερνήτης πετά το αεροσκάφος μόνο εάν οι επιδόσεις επαρκούν για συμμόρφωση προς τους ισχύοντες κανόνες αέρα και κάθε άλλον περιορισμό που ισχύει για την πτήση, τον εναέριο χώρο ή τα αεροδρόμια ή τους χώρους που χρησιμοποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη την ακρίβεια της χαρτογράφησης κάθε χρησιμοποιούμενου τοπογραφικού και αεροναυτιλιακού χάρτη.
- β) Ο κυβερνήτης δεν πετά το αεροσκάφος πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές πόλεων, κωμοπόλεων ή χωριών ή πάνω από υπαίθρια συνάθροιση προσώπων, εάν στην περίπτωση βλάβης κινητήρα δεν είναι δυνατή η εκτέλεση προσγείωσης χωρίς την πρόκληση αδικαιολόγητης καταστροφής σε πρόσωπα και περιουσία στο έδαφος.

NCC.POL.120 Περιορισμοί μάζας απογείωσης — αεροπλάνα

Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει ότι:

- α) η μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν υπερβαίνει τους περιορισμούς μάζας:
 - (1) απογείωσης, όπως απαιτείται από την παράγραφο NCC.POL.125·
 - (2) στη διαδρομή με τον ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας (OEI), όπως απαιτείται από την παράγραφο NCC.POL.130· και
 - (3) προσγείωσης, όπως απαιτείται από την παράγραφο NCC.POL.135,επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση και για την απόρριψη των καυσίμων.
- β) η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης ποτέ δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για απόλυτο ύψος πίεσης κατάλληλο για το ύψος του αεροδρομίου ή του χώρου λειτουργίας, και εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, για κάθε άλλη τοπική ατμοσφαιρική συνθήκη· και
- γ) η υπολογιζόμενη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο ή τον χώρο λειτουργίας σκοπούμενης προσγείωσης και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, ποτέ δεν υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους για απόλυτο ύψος πίεσης κατάλληλο για το ύψος αυτών των αεροδρομίων ή χώρων λειτουργίας, και εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας προσγείωσης, για κάθε άλλη τοπική ατμοσφαιρική συνθήκη.

NCC.POL.125 Απογείωση — αεροπλάνα

- α) Κατά τον προσδιορισμό της μέγιστης μάζας απογείωσης, ο κυβερνήτης λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- (1) η υπολογιζόμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης, με απόσταση προέκτασης διαδρομής για απογείωση η οποία δεν υπερβαίνει το ήμισυ της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης.
 - (2) η υπολογιζόμενη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης.
 - (3) χρησιμοποιείται απλή τιμή της ταχύτητας V_1 για τη ματαιωθείσα και τη συνεχιζόμενη απογείωση, όπου η τιμή της ταχύτητας V_1 καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου· και
 - (4) σε υγρό ή επικαλυμμένο διάδρομο, η μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη μάζα για απογείωση σε ξηρό διάδρομο κάτω από τις ίδιες συνθήκες.
- β) Σε περίπτωση βλάβης κινητήρα κατά την απογείωση, ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι:
- (1) για αεροπλάνα για το οποίο καθορίζεται τιμή της ταχύτητας V_1 στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, το αεροπλάνο μπορεί να διακόψει την απογείωση και να ακινητοποιηθεί εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-ακινητοποίησης· και
 - (2) για αεροπλάνα για το οποίο καθορίζεται καθαρό ίχνος πτήσης κατά την απογείωση στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, το αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια που βρίσκονται στο ίχνος κατά επαρκές περιθώριο έως ότου η θέση του αεροπλάνου συμμορφώνεται με την παράγραφο NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Κατά τη διαδρομή — Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας — αεροπλάνα

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι σε περίπτωση που ένας κινητήρας παύει να λειτουργεί σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, ένα πολυκινητήριο αεροπλάνο μπορεί να συνεχίσει την πτήση προς κατάλληλο αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας χωρίς να πετά, σε οποιοδήποτε σημείο, κάτω από το ελάχιστο απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων.

NCC.POL.135 Προσγείωση — αεροπλάνα

Ο κυβερνήτης διασφαλίζει ότι σε κάθε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας και μετά την αποφυγή όλων των εμποδίων στο ίχνος προσέγγισης κατά ασφαλές περιθώριο, το αεροπλάνο μπορεί να προσγειωθεί και να ακινητοποιηθεί, ή το υδροπλάνο μπορεί να επιτύχει ικανοποιητικά χαμηλή ταχύτητα, διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης. Πρέπει να ληφθούν υπόψη αναμενόμενες παραλλαγές των τεχνικών προσέγγισης και προσγείωσης, εάν αυτές δεν έχουν ληφθεί υπόψη στο σχεδιασμό των στοιχείων επιδόσεων.

Τμήμα Δ — Όργανα, στοιχεία και εξοπλισμός

Ενότητα 1 — Αεροπλάνα

NCC.IDE.A.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους NCC.IDE.A.245 και NCC.IDE.A.250. ή
 - (2) είναι εγκατεστημένα στο αεροπλάνο.
- β) Για τα ακόλουθα στοιχεία, όταν αυτά απαιτούνται από το εν λόγω τμήμα, δεν είναι αναγκαία έγκριση εξοπλισμού:
- (1) εφεδρικές ασφάλειες,
 - (2) ανεξάρτητοι φορητοί φανοί,
 - (3) ακριβές ρολόι,
 - (4) υποδοχή χάρτη,
 - (5) κυτία πρώτων βοηθειών,
 - (6) σωστικά μέσα και εξοπλισμός σηματοδότησης,
 - (7) άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, και
 - (8) μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCC.IDE.A.245 και NCC.IDE.A.250· και
 - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του αεροπλάνου, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.
- ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης.
- στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

NCC.IDE.A.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του αεροπλάνου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το αεροπλάνο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) του αερομεταφορέα.
- β) ο αερομεταφορέας έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τη λειτουργία του αεροπλάνου στο πλαίσιο των περιορισμών του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (BKΕΕ)· ή
- γ) το αεροπλάνο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCC.IDE.A.110 Εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες

Τα αεροπλάνα διαθέτουν εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες της απαραίτητης ονομαστικής ισχύος για την πλήρη προστασία του κυκλώματος, για την αντικατάσταση των ασφαλειών που επιτρέπεται να αντικαθίστανται κατά την πτήση.

NCC.IDE.A.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα αεροπλάνα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης.
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης.
- γ) φως προσγείωσης.
- δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου, ο οποίος παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του αεροπλάνου·

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του αεροπλάνου που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών.
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το αεροπλάνο πετά ως υδροπλάνο.

NCC.IDE.A.120 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

- α) Τα αεροπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίας:
 - (1) μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (5) των κλίσεων, και
 - (6) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) Τα αεροπλάνα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως πάνω από τη θάλασσα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά, ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως τη νύκτα, ή σε συνθήκες όπου το αεροπλάνο δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ένα επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με:
 - (1) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίας:
 - i) των στροφών και κλίσεων,
 - ii) του απόλυτου ύψους,
 - iii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
 - iv) της σταθεροποιημένης πορείας,
 - (2) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα και
 - (3) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπίκνωσης ή πάγου.

- γ) Όταν για την πτήση απαιτούνται δύο χειριστές, τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με επιπρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
- (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (3) των κλίσεων ή των στροφών και κλίσεων, ανάλογα με την περίπτωση,
 - (4) της στάσης, αν υπάρχει,
 - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας, αν υπάρχει,
 - (6) της σταθεροποιημένης πορείας, αν υπάρχει, και
 - (7) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach· αν υπάρχει.

NCC.IDE.A.125 Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα αεροπλάνα που πραγματοποιούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με:

- α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (6) των στροφών και κλίσεων,
 - (7) της στάσης,
 - (8) της σταθεροποιημένης πορείας,
 - (9) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα, και
 - (10) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach.
- β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα·

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, υπάρχει διαθέσιμο για το δεύτερο χειριστή ένα πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
- (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (3) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (4) των στροφών και κλίσεων,
 - (5) της στάσης,
 - (6) της σταθεροποιημένης πορείας, και
 - (7) του αριθμού Mach όταν οι περιορισμοί της ταχύτητας εκφράζονται με βάση αριθμό Mach, αν υπάρχει.
- δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.
- ε) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης.
- στ) υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτήσεων.
- ζ) δεύτερο ανεξάρτητο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης· και
- η) τροφοδοσία ισχύος έκτακτης ανάγκης, ανεξάρτητης από το κύριο σύστημα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, με σκοπό την πτήση και το φωτισμό συστήματος ένδειξης στάσης για τουλάχιστον 30 λεπτά. Η τροφοδοσία ισχύος έκτακτης ανάγκης τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία μετά την ολική βλάβη του κύριου συστήματος παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και το όργανο δίνει σαφή ένδειξη ότι ο δείκτης στάσης λειτουργεί με ισχύ έκτακτης ανάγκης.

NCC.IDE.A.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

NCC.IDE.A.135 Σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους (TAWS)

Τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MCTOM) άνω των 5 700 kg ή μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών (MOPSC) άνω των εννέα είναι εφοδιασμένα με σύστημα προειδοποίησης εντοπισμού εδάφους που πληροί τις απαιτήσεις για:

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- α) εξοπλισμό κατηγορίας A, σύμφωνα με αποδεκτό πρότυπο, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2011. ή
- β) εξοπλισμό κατηγορίας B, σύμφωνα με αποδεκτό πρότυπο, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011.

NCC.IDE.A.140 Εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης (ACAS)

Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1332/2011, τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5700 κιλών ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 19 θέσεων διαθέτουν εναέριο σύστημα αποφυγής σύγκρουσης ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού

Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού οποτεδήποτε εκτελούν πτήση τη νύκτα ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης σε περιοχές όπου μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού:

- α) αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης·
- β) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg· και
- γ) αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών.

NCC.IDE.A.150 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα

- α) Τα αεροπλάνα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.
- β) Το μέσο φωτισμού του σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος πτήσης κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

NCC.IDE.A.155 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα αεροπλάνα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCC.IDE.A.160 Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης

- α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης:
- (1) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 27 000 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016. και
 - (2) αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 2 250 kg· και
 - i) πιστοποιημένα για πτητική λειτουργία με ελάχιστο πλήρωμα τουλάχιστον δύο χειριστών.
 - ii) εξοπλισμένα με στροβιλοκινητήρα(-ες) ή περισσότερους από έναν ελικοστροβιλοκινητήρες, και
 - iii) για τα οποία εκδόθηκε πιστοποιητικό τύπου για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 2 ωρών.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
- (1) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο·
 - (2) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.
 - (3) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα· και
 - (4) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει αυτομάτως να καταγράφει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

- στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

NCC.IDE.A.165 Καταγραφέας στοιχείων πτήσης

- α) Τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg και ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του αεροπλάνου και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών.
- γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν ακριβή συσχέτισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης αρχίζει αυτομάτως να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο να μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτομάτως όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινηθεί με τη δική του ισχύ.
- ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

NCC.IDE.A.170 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

- α) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:
- (1) μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το αεροπλάνο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:
- i) έναρξη ζεύξης δεδομένων.
 - ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή.
 - iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- iv) πληροφορίες πτήσης.
 - v) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους.
 - vi) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους. και
 - vii) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά.
- (2) πληροφορίες που επιτρέπουν το συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του αεροπλάνου· και
- (3) πληροφορίες σχετικά με το χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.
- β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την άμεση ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των στοιχείων με τα στοιχεία που καταγράφονται στο έδαφος.
- γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο NCC.IDE.A.160 για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- δ) Ο καταγραφέας διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και που προβλέπονται στην παράγραφο NCC.IDE.A.160 στοιχεία δ) και ε).

NCC.IDE.A.175 Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και στοιχείων πτήσης μπορούν να ικανοποιηθούν από:

- α) συνδυαστικό καταγραφέα στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης ή καταγραφέα στοιχείων πτήσης· ή
- β) δύο συνδυαστικούς καταγραφείς στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης εάν το αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και καταγραφέα στοιχείων πτήσης.

NCC.IDE.A.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας δύο ετών και άνω.
 - (2) μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι.
 - (3) μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των δύο ετών.
 - (4) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτομάτως τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης:
 - i) σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης και κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα του χειριστή.
 - ii) σε κάθε κάθισμα παρατηρητή που βρίσκεται στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης.
- και
- (5) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση αεροπλάνων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 1980.
- β) Μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:
- (1) αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο· και
 - (2) στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, σε κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή και στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο μάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

NCC.IDE.A.185 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Τα αεροπλάνα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από το κάθισμα ή τα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, είναι εφοδιασμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

NCC.IDE.A.190 Κυτίο πρώτων βοηθειών

- α) Τα αεροπλάνα διαθέτουν κυτία πρώτων βοηθειών σύμφωνα με τον πίνακα 1.

Πίνακας 1: Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών

Αριθμός εγκατεστημένων καθισμάτων επιβατών	Απαιτούμενος αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
άνω των 501	6

- β) Τα κυτία πρώτων βοηθειών:
- (1) είναι άμεσα διαθέσιμα για χρήση· και
 - (2) διατηρούνται ενημερωμένα.

NCC.IDE.A.195 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης

- α) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης για τα οποία απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- β) Τα αεροπλάνα με θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους επιβατών είναι άνω των 10 000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
- (1) όλα τα μέλη του πληρώματος και:
 - i) το σύνολο των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης θαλάμου υπερβαίνει τα 15 000 ft, αλλά σε καμία περίπτωση λιγότερο από τροφοδοσία 10 λεπτών.
 - ii) τουλάχιστον το 30 % των επιβατών, για κάθε χρονική περίοδο όπου, στην περίπτωση απώλειας πίεσης και λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις της πτήσης, το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 14 000 ft και 15 000 ft· και
 - iii) τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 14 000 ft.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (2) όλους τους επιβαίνοντες στο θάλαμο των επιβατών για τουλάχιστον 10 λεπτά, στην περίπτωση αεροπλάνων που πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης πάνω από 25 000 ft, ή που πετούν κάτω από αυτό το απόλυτο ύψος αλλά υπό συνθήκες που δεν τους επιτρέπουν να κατεβαίνουν με ασφάλεια σε απόλυτο ύψος πίεσης 13 000 ft εντός 4 λεπτών.
- γ) Τα αεροπλάνα που διαθέτουν θάλαμο συμπίεσης και πετούν σε απόλυτα ύψη πίεσης άνω των 25 000 ft είναι επιπλέον εφοδιασμένα με:
 - (1) συσκευή που παρέχει ένδειξη προειδοποίησης στο πλήρωμα πτήσης για οποιαδήποτε απώλεια πίεσης· και
 - (2) μάσκες ταχείας χρήσης και παροχής για τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCC.IDE.A.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο — αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

- α) Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης όπου απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- β) Τα αεροπλάνα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους επιβατών είναι άνω των 10 000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
 - (1) όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και
 - (2) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους των επιβατών είναι πάνω από 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Πυροσβεστήρες χειρός

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός:
 - (1) στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και
 - (2) σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από το θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι άμεσα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

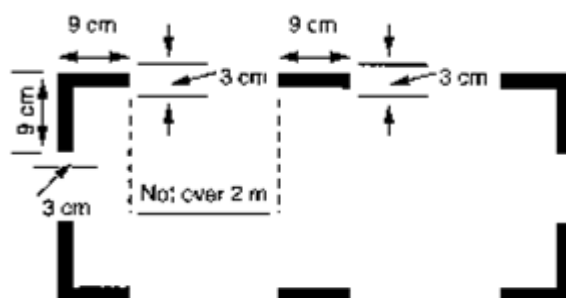
NCC.IDE.A.206 Πέλεκεις καταστροφής και λοστοί

- α) Αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg ή με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών είναι εφοδιασμένα με έναν τουλάχιστον πέλεκυ καταστροφής ή λοστό, που βρίσκεται στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης.
- β) Στην περίπτωση αεροπλάνων με μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των 200 θέσεων επιβατών, ένας πρόσθετος πέλεκυ καταστροφής ή λοστός είναι εγκατεστημένος μέσα ή κοντά στον πίσω χώρο των μαγειρείων.
- γ) Οι πέλεκεις καταστροφής και οι λοστοί που βρίσκονται στο θάλαμο των επιβατών δεν είναι ορατοί από τους επιβάτες.

NCC.IDE.A.210 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο αεροπλάνο περιοχές της άτρακτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1: Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCC.IDE.A.215 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

- α) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή πριν την 1η Ιουλίου 2008 είναι εφοδιασμένα με πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης κάθε τύπου.
- β) Τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 1η Ιουλίου 2008 είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.
- γ) Ένας πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης κάθε τύπου έχει τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Πτήση πάνω από τη θάλασσα

- α) Τα ακόλουθα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των δύο ετών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται:
- (1) αεροπλάνα ξηράς που πετούν πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση άνω των 50 NM από την ξηρά ή που απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου, κατά την άποψη του κυβερνήτη, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι διευθετημένο πάνω από τη θάλασσα, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης· και
 - (2) υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα.
- β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.
- γ) Τα υδροπλάνα που πετούν πάνω από τη θάλασσα είναι εφοδιασμένα με:
- (1) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του αεροπλάνου στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης· και
 - (2) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, όπου εφαρμόζονται.
- δ) Ο κυβερνήτης ενός αεροπλάνου που πετά σε απόσταση από την ξηρά όπου είναι δυνατή αναγκαστική προσγείωση μεγαλύτερη από την απόσταση που αντιστοιχεί σε πτήση 30 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης ή από 50 NM, όποια είναι μικρότερη, προσδιορίζει τους κινδύνους για την επιβίωση των επιβαινόντων του αεροπλάνου σε περίπτωση προσθαλάσσωσης, βάσει των οποίων αποφασίζει τη μεταφορά:
- (1) εξοπλισμού σημάτων για τα σήματα κινδύνου·
 - (2) σωσίβιων λέμβων σε επαρκή αριθμό για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροσκάφος, αποθηκευμένων κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης· και
 - (3) σωσίβιου εξοπλισμού για την παροχή των μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

NCC.IDE.A.230 Σωσίβιος εξοπλισμός

- α) Τα αεροπλάνα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (2) τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης. και
 - (3) πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο.
- β) Ο πρόσθετος σωσίβιος εξοπλισμός του στοιχείου α) σημείο 3 δεν είναι απαραίτητο να μεταφέρεται όταν το αεροπλάνο:
- (1) παραμένει εντός μιας απόστασης από μια περιοχή, όπου η έρευνα και η διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερείς, η οποία αντιστοιχεί σε:
 - i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση σε ένα αεροδρόμιο με τον κρίσιμο κινητήρα ή τους κρίσιμους κινητήρες να παύουν να λειτουργούν σε οποιοδήποτε σημείο της πορείας ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων από αυτήν. ή
 - ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα·
 - ή
 - (2) παραμένει σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να επιχειρηθεί αναγκαστική προσγείωση, για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ισχύον πρότυπο αξιοπλοΐας.

NCC.IDE.A.240 Ακουστικά

- α) Τα αεροπλάνα διαθέτουν ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμη διάταξη για κάθε μέλος του πληρώματος πτήσης στη θέση του στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης.
- β) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύκτα είναι εφοδιασμένα με διακόπτη μετάδοσης στο χειριστήριο χειρωνακτικής πρόνευσης και διατοιχισμού για κάθε απαιτούμενο μέλος του πληρώματος πτήσης.

NCC.IDE.A.245 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύκτα, ή όταν απαιτείται δυνάμει των ισχυουσών απαιτήσεων εναέριου χώρου, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που, υπό φυσιολογικές συνθήκες διάδοσης, διαθέτει ικανότητα:
 - (1) αμφίδρομης επικοινωνίας για τον έλεγχο αεροδρομίου.
 - (2) λήψης μετεωρολογικών στοιχείων ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης·
 - (3) αμφίδρομης επικοινωνίας ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που ορίζονται από την κατάλληλη αρχή· και

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (4) επικοινωνίας επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.
- β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μίας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνίας, κάθε μία είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στο βαθμό που η βλάβη σε μία από αυτές δεν συνεπάγεται βλάβη σε οποιαδήποτε άλλη.

NCC.IDE.A.250 Εξοπλισμός ναυτιλίας

- α) Τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας που τους επιτρέπει να συνεχίζουν την πτήση σύμφωνα με:
- (1) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει· και
 - (2) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- β) Τα αεροπλάνα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό ναυτιλίας για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή ναυτιλία, σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή εκτέλεση της κατάλληλης ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- γ) Τα αεροπλάνα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο εξοπλισμό με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα παροχής καθοδήγησης για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης και για κάθε καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

NCC.IDE.A.255 Αναμεταδότης

Τα αεροπλάνα διαθέτουν αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) και κάθε άλλη δυνατότητα αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.

NCC.IDE.A.260 Διαχείριση ηλεκτρονικών δεδομένων πλοήγησης

- α) Ο αερομεταφορέας κάνει χρήση μόνο ηλεκτρονικών προϊόντων δεδομένων πλοήγησης που υποστηρίζουν εφαρμογή πλοήγησης η οποία συμμορφώνεται με τα πρότυπα ακεραιότητας που είναι κατάλληλα για την προβλεπόμενη χρήση των δεδομένων.
- β) Όταν τα ηλεκτρονικά προϊόντα δεδομένων πλοήγησης υποστηρίζουν εφαρμογή πλοήγησης η οποία είναι αναγκαία για πτητική λειτουργία για την οποία, σύμφωνα με το παράρτημα V (μέρος SPA) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. xxx/XXXX, απαιτείται έγκριση, ο αερομεταφορέας αποδεικνύει στην αρμόδια αρχή ότι η διαδικασία που εφαρμόζεται και τα προϊόντα που παραδίδονται συμμορφώνονται με τα πρότυπα ακεραιότητας που είναι ενδεδειγμένα για την προβλεπόμενη χρήση των δεδομένων.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- γ) Ο αερομεταφορέας παρακολουθεί συνεχώς τόσο τη διαδικασία όσο και τα προϊόντα, είτε απευθείας είτε μέσω της παρακολούθησης της συμμόρφωσης τρίτων φορέων παροχής.
- δ) Ο αερομεταφορέας διασφαλίζει την έγκαιρη διανομή και εισαγωγή των τρεχόντων και αναλλοίωτων ηλεκτρονικών δεδομένων πλοήγησης σε όλα τα αεροπλάνα που το χρειάζονται.

Ενότητα 2 — Ελικόπτερα

NCC.IDE.H.100 Όργανα και εξοπλισμός — γενικά

- α) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται από το παρόν τμήμα εγκρίνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας εάν:
- (1) χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τον έλεγχο του ίχνους πτήσης με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους NCC.IDE.H.245 και NCC.IDE.H.250. ή
 - (2) είναι εγκατεστημένα στο ελικόπτερο.
- β) Για τα ακόλουθα στοιχεία, όταν αυτά απαιτούνται από το εν λόγω τμήμα, δεν είναι αναγκαία έγκριση εξοπλισμού:
- (1) ανεξάρτητος φορητός φανός,
 - (2) ακριβές ρολόι,
 - (3) υποδοχή χάρτη,
 - (4) κυτίο πρώτων βοηθειών,
 - (5) σωστικά μέσα και εξοπλισμός σηματοδότησης,
 - (6) άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, και
 - (7) μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά.
- γ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός που δεν απαιτούνται από το παρόν τμήμα καθώς και κάθε άλλος εξοπλισμός που δεν απαιτείται δυνάμει άλλων ισχυόντων παραρτημάτων, αλλά μεταφέρεται κατά την πτήση, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- (1) τα στοιχεία που παρέχουν αυτά τα όργανα, ο εξοπλισμός ή τα εξαρτήματα, δεν χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα πτήσης για τη συμμόρφωση με το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 ή τις παραγράφους NCC.IDE.H.245 και NCC.IDE.H.250· και
 - (2) τα όργανα και ο εξοπλισμός δεν επηρεάζουν την αξιοπλοΐα του ελικοπτερού, ακόμη και στην περίπτωση βλαβών ή δυσλειτουργίας.
- δ) Τα όργανα και ο εξοπλισμός μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα και είναι άμεσα προσβάσιμα από τη θέση όπου κάθεται το μέλος του πληρώματος πτήσης που πρέπει να τα χρησιμοποιήσει.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από μέλος του πληρώματος πτήσης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος πτήσης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης.
- στ) Όλος ο απαιτούμενος εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης παραμένει εύκολα προσβάσιμος για άμεση χρήση.

NCC.IDE.H.105 Ελάχιστος εξοπλισμός για την πτήση

Δεν αρχίζει πτήση όταν οποιοδήποτε από τα όργανα, τα στοιχεία εξοπλισμού ή τις λειτουργίες του ελικοπτέρου που απαιτούνται για τη σχεδιαζόμενη πτήση βρίσκεται εκτός λειτουργίας ή δεν υπάρχει, εκτός εάν:

- α) το ελικόπτερο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (ΚΕΕ) του αερομεταφορέα.
- β) ο αερομεταφορέας έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή για τη λειτουργία του ελικοπτέρου στο πλαίσιο των περιορισμών του βασικού καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (ΒΚΕΕ). ή
- γ) το ελικόπτερο υπόκειται σε πτητική άδεια που εκδίδεται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας.

NCC.IDE.H.115 Φώτα πτητικής λειτουργίας

Τα ελικόπτερα που πετούν τη νύκτα διαθέτουν:

- α) σύστημα φώτων αποφυγής σύγκρουσης.
- β) φώτα πλοήγησης/θέσης.
- γ) φως προσγείωσης.
- δ) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, που παρέχει επαρκές φως για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή λειτουργία του ελικοπτέρου.
- ε) φωτισμό, τροφοδοτούμενο από το ηλεκτρικό σύστημα του ελικοπτέρου, που παρέχει φως σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών.
- στ) ανεξάρτητο φορητό φανό για κάθε θέση πληρώματος θαλάμου επιβατών· και
- ζ) φώτα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα, εάν το ελικόπτερο είναι αμφίβιο.

NCC.IDE.H.120 Πτήσεις εξ όψεως — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

- α) Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν πτήσεις εξ όψεως την ημέρα είναι εφοδιασμένα με μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
- (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα, και
 - (5) των κλίσεων.
- β) Τα ελικόπτερα που πετούν υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως πάνω από τη θάλασσα και χωρίς οπτική επαφή με την ξηρά ή υπό μετεωρολογικές συνθήκες πτήσης εξ όψεως τη νύκτα, ή όταν η ορατότητα είναι μικρότερη των 1 500 m, ή σε συνθήκες όπου το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ένα επιθυμητό ίχνος πτήσης χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα επιπρόσθετα όργανα, επιπλέον του αναφερόμενου στο στοιχείο α) μέσου, είναι εφοδιασμένα με:
- (1) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - i) της στάσης,
 - ii) της κατακόρυφης ταχύτητας, και
 - iii) της σταθεροποιημένης πορείας.
 - (2) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα, και
 - (3) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας του συστήματος ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτείται στο στοιχείο α) σημείο 4, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου.
- γ) Όταν για την πτήση απαιτούνται δύο χειριστές, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με επιπρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
- (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (3) των κλίσεων,
 - (4) της στάσης, αν υπάρχει,
 - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας, αν υπάρχει, και
 - (6) της σταθεροποιημένης πορείας, αν υπάρχει.

NCC.IDE.H.125 Πτήσεις με όργανα — όργανα πτήσης και πλοήγησης και σχετικός εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που πραγματοποιούν πτήσεις με όργανα είναι εφοδιασμένα με:

- α) μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης:
 - (1) της μαγνητικής πορείας,
 - (2) του χρόνου σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,
 - (3) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (4) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (5) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (6) των κλίσεων,
 - (7) της στάσης,
 - (8) της σταθεροποιημένης πορείας, και
 - (9) της εξωτερικής θερμοκρασίας του αέρα·
- β) μέσο που δείχνει πότε δεν παρέχεται επαρκής ισχύς στα γυροσκοπικά όργανα·
- γ) όταν απαιτούνται δύο χειριστές για την πτήση, πρόσθετο χωριστό μέσο οπτικής παρουσίασης:
 - (1) του απόλυτου ύψους πίεσης,
 - (2) της ενδεικνυόμενης ταχύτητας αέρα,
 - (3) της κατακόρυφης ταχύτητας,
 - (4) των κλίσεων,
 - (5) της στάσης, και
 - (6) της σταθεροποιημένης πορείας·
- δ) μέσο για την αποφυγή δυσλειτουργίας των συστημάτων ένδειξης ταχύτητας αέρα που απαιτούνται στο στοιχείο α) σημείο 4 και στο στοιχείο γ) σημείο 2, λόγω συμπύκνωσης ή πάγου·
- ε) εναλλακτική πηγή στατικής πίεσης·
- στ) υποδοχή χάρτη, σε θέση που επιτρέπει την εύκολη ανάγνωσή του και η οποία μπορεί να φωτιστεί κατά τη διάρκεια νυκτερινών πτήσεων. και
- ζ) πρόσθετο μέσο μέτρησης και οπτικής παρουσίασης της στάσης ως ενδείκτη στάσης.

NCC.IDE.H.130 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα

Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις μονομελούς πληρώματος με όργανα είναι εφοδιασμένα με αυτόματο πιλότο, που έχει τουλάχιστον τρόπο κράτησης του απόλυτου ύψους και της πορείας.

NCC.IDE.H.145 Εναέριος εξοπλισμός ανίχνευσης καιρού

Τα ελικόπτερα που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση άνω των εννέα θέσεων επιβατών και πετούν με όργανα ή τη νύκτα, είναι εφοδιασμένα με εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού όταν τα τρέχοντα δελτία καιρού δείχνουν ότι μπορούν να αναμένονται κατά την πορεία καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, οι οποίες θεωρούνται ανιχνεύσιμες από τον εναέριο εξοπλισμό ανίχνευσης καιρού.

NCC.IDE.H.150 Πρόσθετος εξοπλισμός για πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα

- α) Τα ελικόπτερα που πετούν σε αναμενόμενες ή πραγματικές συνθήκες παγοποίησης τη νύκτα, είναι εφοδιασμένα με κατάλληλο μέσο φωτισμού ή ανίχνευσης του σχηματισμού πάγου.
- β) Το μέσο φωτισμού του σχηματισμού πάγου δεν προκαλεί λάμψη ή αντανάκλαση που θα μπορούσε να δυσχεραίνει τα μέλη του πληρώματος πτήσης κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

NCC.IDE.H.155 Σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης

Τα ελικόπτερα που πετούν με πλήρωμα πτήσης με περισσότερα από ένα μέλη, είναι εφοδιασμένα με σύστημα ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων ακουστικών και μικροφώνων, για χρήση από όλα τα μέλη του πληρώματος πτήσης.

NCC.IDE.H.160 Καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης

- α) Τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 7 000 kg, για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- β) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 2 ωρών.
- γ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης καταγράφει με αναφορά σε κλίμακα χρόνου:
 - (1) συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο πληρώματος πτήσης από τον ασύρματο.
 - (2) συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και το σύστημα αναγγελιών κοινού, εάν είναι εγκατεστημένο.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- (3) το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε μικρόφωνο του πληρώματος· και
- (4) ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοήθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο.
- δ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει αυτόματα να καταγράφει πριν το ελικόπτερο κινηθεί με δική του ισχύ και συνεχίζει να καταγράφει έως τη διακοπή της πτήσης, όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.
- ε) Επιπλέον του στοιχείου δ), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης αρχίζει να καταγράφει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά την κράτηση των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.
- στ) Ο καταγραφέας συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

NCC.IDE.H.165 Καταγραφέας στοιχείων πτήσης

- α) Τα ελικόπτερα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 3 175 kg και ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας που εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.
- β) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται για τον καθορισμό με ακρίβεια του ίχνους πτήσης, της ταχύτητας, της στάσης, της ισχύος του κινητήρα και της διαμόρφωσης και λειτουργίας του ελικοπτερού και έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 10 ωρών.
- γ) Τα στοιχεία προέρχονται από τα σημεία του ελικοπτερού που επιτρέπουν ακριβή συσχέτισμό με τις πληροφορίες που παρουσιάζονται οπτικά στο πλήρωμα πτήσης.
- δ) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης αρχίζει αυτομάτως να καταγράφει τα στοιχεία πριν το ελικόπτερο να μπορεί να κινηθεί με δική του ισχύ και σταματά αυτομάτως όταν το ελικόπτερο δεν μπορεί να κινηθεί με τη δική του ισχύ.
- ε) Ο καταγραφέας στοιχείων πτήσης διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

NCC.IDE.H.170 Καταγραφή επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων

- α) Τα ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2016 τα οποία διαθέτουν ικανότητα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων και απαιτείται να είναι εφοδιασμένα με καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης, καταγράφουν με τη χρήση του καταγραφέα, κατά περίπτωση:
- (1) μηνύματα επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων που σχετίζονται με επικοινωνίες της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας προς και από το ελικόπτερο, συμπεριλαμβανομένων των μηνυμάτων που ισχύουν για τις ακόλουθες εφαρμογές:
 - i) έναρξη ζεύξης δεδομένων.
 - ii) επικοινωνία ελεγκτή-χειριστή.
 - iii) διευθυνσιοδοτημένη εποπτεία.
 - iv) πληροφορίες πτήσης.
 - v) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, εποπτεία εκπομπών αεροσκάφους.
 - vi) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, δεδομένα επιχειρησιακού ελέγχου αεροσκάφους. και
 - vii) στο βαθμό που είναι πρακτικά εφικτό, δεδομένης της αρχιτεκτονικής του συστήματος, γραφικά.
 - (2) πληροφορίες που επιτρέπουν το συσχετισμό με κάθε σχετικό αρχείο που συνδέεται με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων και είναι αποθηκευμένο εκτός του ελικοπτέρου. και
 - (3) πληροφορίες σχετικά με το χρόνο και την προτεραιότητα των μηνυμάτων επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων, λαμβάνοντας υπόψη την αρχιτεκτονική του συστήματος.
- β) Ο καταγραφέας χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και πληροφοριών καθώς και μια μέθοδο για την άμεση ανάκτηση των εν λόγω δεδομένων. Η μέθοδος καταγραφής επιτρέπει την αντιστοίχιση των στοιχείων με τα στοιχεία που καταγράφονται στο έδαφος.
- γ) Ο καταγραφέας είναι σε θέση να διατηρεί τα στοιχεία που καταγράφονται για τουλάχιστον την ίδια διάρκεια που ορίζεται στην παράγραφο NCC.IDE.H.160 για τους καταγραφείς συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.
- δ) Ο καταγραφέας διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.
- ε) Οι απαιτήσεις που ισχύουν για τη λογική έναρξης και παύσης της καταγραφής του καταγραφέα είναι ίδιες με εκείνες που ισχύουν για την έναρξη και παύση της καταγραφής του καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και που προβλέπονται στην παράγραφο NCC.IDE.H.160 στοιχεία δ) και ε).

NCC.IDE.H.175 Συνδυαστικός καταγραφέας στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης

Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για τον καταγραφέα συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης και τον καταγραφέα στοιχείων πτήσης μπορεί να επιτευχθεί με συνδυαστικό καταγραφέα στοιχείων πτήσης και συνομιλιών στο θάλαμο διακυβέρνησης.

NCC.IDE.H.180 Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, συστήματα πρόσδεσης και μηχανισμοί πρόσδεσης για παιδιά

α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με:

- (1) ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας δύο ετών και άνω·
- (2) μία ζώνη ασφαλείας σε κάθε κάθισμα επιβατών και ζώνες πρόσδεσης για κάθε θέση-κρεβάτι·
- (3) για ελικόπτερα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας μετά την 31η Ιουλίου 1999, μία ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού για κάθε επιβάτη ηλικίας δύο ετών και άνω·
- (4) μηχανισμό πρόσδεσης για παιδιά για κάθε άτομο που βρίσκεται στο αεροσκάφος και είναι ηλικίας κάτω των δύο ετών·
- (5) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού με ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτομάτως τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης σε κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος πτήσης· και
- (6) ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, στην περίπτωση ελικοπτέρων για τα οποία εκδόθηκε ατομικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας για πρώτη φορά μετά την 31η Δεκεμβρίου 1980.

β) Μια ζώνη ασφαλείας με σύστημα πρόσδεσης του άνω μέρους του κορμού:

- (1) αποσυνδέεται από ένα μόνο σημείο· και
- (2) στα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, σε κάθε κάθισμα δίπλα σε κάθισμα χειριστή και στα καθίσματα για το ελάχιστο απαιτούμενο πλήρωμα θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει δύο ιμάντες ώμου και ζώνη ασφαλείας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

NCC.IDE.H.185 Ενδείξεις: Προσδεθείτε και μην καπνίζετε

Τα ελικόπτερα των οποίων όλα τα καθίσματα επιβατών δεν είναι ορατά από το κάθισμα ή τα καθίσματα του πληρώματος πτήσης, είναι εφοδιασμένα με μέσο που υποδεικνύει σε όλους τους επιβάτες και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πότε πρέπει να προσδεθούν οι ζώνες ασφαλείας και πότε δεν επιτρέπεται το κάπνισμα.

NCC.IDE.H.190 Κυτίο πρώτων βοηθειών

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα κυτίο πρώτων βοηθειών.
- β) Τα κυτία πρώτων βοηθειών:
 - (1) είναι άμεσα διαθέσιμα για χρήση· και
 - (2) διατηρούνται ενημερωμένα.

NCC.IDE.H.200 Συμπληρωματικό οξυγόνο — ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης

- α) Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν σε απόλυτα ύψη πτήσης όπου απαιτείται τροφοδοσία οξυγόνου σύμφωνα με το στοιχείο β) είναι εφοδιασμένα με συσκευή αποθήκευσης και διανομής οξυγόνου που μπορεί να αποθηκεύσει και να διανείμει την απαιτούμενη ποσότητα οξυγόνου.
- β) Τα ελικόπτερα χωρίς θάλαμο συμπίεσης που πετούν πάνω από απόλυτα ύψη πτήσης όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στους θαλάμους επιβατών είναι άνω των 10 000 ft μεταφέρουν επαρκή ποσότητα οξυγόνου αναπνοής για:
 - (1) όλα τα μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον το 10 % των επιβατών για κάθε χρονική περίοδο άνω των 30 λεπτών όταν το απόλυτο ύψος πίεσης στο θάλαμο των επιβατών είναι μεταξύ 10 000 ft και 13 000 ft· και
 - (2) όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες για κάθε χρονική περίοδο όπου το απόλυτο ύψος πίεσης στον θάλαμο των επιβατών είναι πάνω από 13 000 ft.

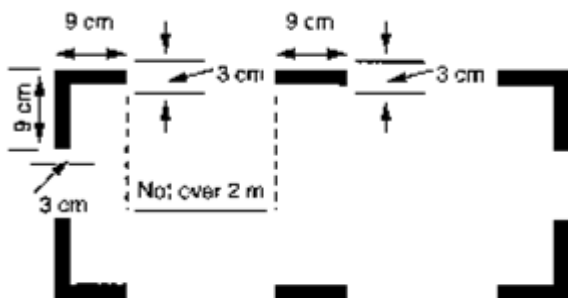
NCC.IDE.H.205 Πυροσβεστήρες χειρός

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον ένα πυροσβεστήρα χειρός:
 - (1) στο θάλαμο του πληρώματος πτήσης· και
 - (2) σε κάθε θάλαμο επιβατών που είναι χωριστός από το θάλαμο του πληρώματος πτήσης, εκτός εάν ο θάλαμος είναι άμεσα προσβάσιμος στο πλήρωμα πτήσης.
- β) Ο τύπος και η ποσότητα του παράγοντα σβέσης για τους απαιτούμενους πυροσβεστήρες είναι κατάλληλοι για τον τύπο φωτιάς που ενδέχεται να εκδηλωθεί στο χώρο όπου πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ο πυροσβεστήρας και ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο συγκέντρωσης τοξικών αερίων σε χώρους όπου βρίσκονται άτομα.

NCC.IDE.H.210 Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο

Εάν επισημαίνονται στο ελικόπτερο περιοχές της ατράκτου κατάλληλες για θραύση από τα συνεργεία διάσωσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, αυτές οι περιοχές φέρουν σήμανση, όπως φαίνεται στην εικόνα 1.

Εικόνα 1: Σήμανση σημείων θραύσης στην άτρακτο



NCC.IDE.H.215 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης.
- β) Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από τη θάλασσα για τη στήριξη πτήσεων σε απόσταση από την ακτή σε εχθρικό περιβάλλον και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρούν επίπεδο πτήσης, είναι εφοδιασμένα με αυτόματα αναπτυσσόμενο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT(AD)).
- γ) Ένας πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης κάθε τύπου έχει τη δυνατότητα εκπομπής παράλληλα στις συχνότητες των 121,5 MHz και 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Σωσίβια γιλέκα

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο που μεταφέρουν ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης για κάθε άτομο που μεταφέρουν ηλικίας κάτω των δύο ετών, αποθηκευμένο σε χώρο εύκολα προσιτό από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του ατόμου για τη χρήση του οποίου προορίζεται όταν:
- (1) πετούν πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρούν επίπεδο πτήσης.
 - (2) πετούν πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής από την ξηρά, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα δεν μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο πτήσης. ή
 - (3) απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο ή χώρο λειτουργίας όπου το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης βρίσκεται πάνω από τη θάλασσα.
- β) Κάθε σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμο ατομικό μέσο επίπλευσης είναι εφοδιασμένο με μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για διευκόλυνση του εντοπισμού των ατόμων που τα φορούν.

NCC.IDE.H.226 Στολές επιβίωσης πληρώματος

Όλα τα μέλη του πληρώματος φορούν στολή επιβίωσης όταν:

- α) βρίσκονται σε πτήση πάνω από τη θάλασσα σε υποστήριξη πτήσεων σε απόσταση από την ακτή και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρούν επίπεδο πτήσης και όταν:
- (1) το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι κάτω των +10°C κατά την πτήση, ή
 - (2) ο προβλεπόμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον εκτιμώμενο χρόνο επιβίωσης.
- ή
- β) αποφασίζεται από τον κυβερνήτη βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας όπου λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες συνθήκες:
- (1) πτήσεις πάνω από τη θάλασσα πέρα από την απόσταση αυτοπεριστροφής ή την απόσταση ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης από την ξηρά, όπου σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα το ελικόπτερο δεν μπορεί να διατηρήσει το επίπεδο πτήσης, και όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι διαθέσιμες στον κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι κάτω των +10°C κατά την πτήση.

NCC.IDE.H.227 Σωσίβιες λέμβοι, σωστικοί πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης και σωσίβιος εξοπλισμός για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από τη θάλασσα

Τα ελικόπτερα που πετούν:

- α) πάνω από τη θάλασσα και σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, και σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα μπορούν να διατηρούν επίπεδο πτήσης.
- β) πάνω από τη θάλασσα σε απόσταση που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 3 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, όταν σε περίπτωση βλάβης του κρίσιμου κινητήρα δεν μπορούν να διατηρήσουν επίπεδο πτήσης, και αν το αποφασίσει ο κυβερνήτης βάσει εκτίμησης επικινδυνότητας, είναι εφοδιασμένα με:
 - (1) στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν έως 12 άτομα, τουλάχιστον μία σωσίβια λέμβο με χωρητικότητα τουλάχιστον το μέγιστο αριθμό ατόμων επί του ελικοπτέρου, αποθηκευμένη κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση της σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
 - (2) στην περίπτωση ελικοπτέρων που μεταφέρουν άνω των 11 ατόμων, τουλάχιστον δύο σωσίβιες λέμβους, αποθηκευμένες κατά τρόπο που διευκολύνει την άμεση χρήση τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι οποίες συνολικά επαρκούν για τον αριθμό των ατόμων που μπορούν να μεταφερθούν σε αυτές και, σε περίπτωση απώλειας μιας εξ αυτών, η (οι) εναπομένουσα(-ες) σωσίβια(-ες) λέμβος(-οι) διαθέτουν αντίστοιχη επιπλέον χωρητικότητα για όλα τα άτομα που μεταφέρει το ελικόπτερο.
 - (3) τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης για κάθε απαιτούμενη σωσίβια λέμβο. και
 - (4) σωσίβιο εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί.

NCC.IDE.H.230 Σωσίβιος εξοπλισμός

Τα ελικόπτερα που πετούν πάνω από περιοχές όπου η έρευνα και η διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, είναι εφοδιασμένα με:

- α) εξοπλισμό σημάτων για τα σήματα κινδύνου.
- β) τουλάχιστον ένα σωστικό πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης. και
- γ) πρόσθετο σωσίβιο εξοπλισμό για τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων που μεταφέρονται στο ελικόπτερο.

NCC.IDE.H.231 Πρόσθετες απαιτήσεις για ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή

Τα ελικόπτερα που πετούν σε απόσταση από την ακτή σε εχθρική θαλάσσια περιοχή, σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης, συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

- α) Όταν το δελτίο ή οι προβλέψεις καιρού που είναι στη διάθεση του κυβερνήτη δείχνουν ότι η θερμοκρασία της θάλασσας θα είναι μικρότερη από +10 °C κατά τη διάρκεια της πτήσης, ή όταν ο εκτιμώμενος χρόνος διάσωσης υπερβαίνει τον υπολογιζόμενο χρόνο επιβίωσης, ή η πτήση είναι προγραμματισμένη να διεξαχθεί τη νύκτα, όλα τα άτομα επί του ελικοπτέρου φορούν στολή επιβίωσης.
- β) Όλες οι σωσίβιες λέμβοι που μεταφέρονται σύμφωνα με την παράγραφο NCC.IDE.H.227 είναι τοποθετημένες κατά τρόπο ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις συνθήκες της θάλασσας στις οποίες αξιολογήθηκαν τα χαρακτηριστικά προσθαλάσσωσης, επίπλευσης και αντιστάθμισης του ελικοπτέρου προκειμένου για τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις προσθαλάσσωσης για την πιστοποίηση.
- γ) Το ελικόπτερο είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού κινδύνου, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας ώστε να προσφέρει πηγή γενικού φωτισμού του θαλάμου επιβατών για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του ελικοπτέρου.
- δ) Όλες οι εξοδοί κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου του πληρώματος, και τα μέσα για το άνοιγμά τους φέρουν σαφή σήμανση για την καθοδήγηση των επιβαινόντων που χρησιμοποιούν τις εξόδους τόσο στο φως της ημέρας όσο και στο σκοτάδι. Οι εν λόγω σημάνσεις είναι σχεδιασμένες για να παραμένουν ορατές, αν το ελικόπτερο έχει ανατραπεί και ο θάλαμος έχει βυθιστεί.
- ε) Όλες οι μη απορριπτόμενες θύρες που χαρακτηρίζονται ως εξοδοί κινδύνου προσθαλάσσωσης, φέρουν μηχανισμό ασφάλισής τους στην ανοικτή θέση, έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την έξοδο των επιβαινόντων σε όλες τις συνθήκες στη θάλασσα έως το απαιτούμενο μέγιστο που θα αξιολογηθεί για προσθαλάσσωση και επίπλευση.
- στ) Όλες οι θύρες, τα παράθυρα ή άλλα ανοίγματα στο θάλαμο επιβατών που προορίζονται για χρήση για το σκοπό της υποβρύχιας διαφυγής φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- ζ) Οι επιβαίνοντες φορούν τα σωσίβια γιλέκα ανά πάσα στιγμή εκτός αν κάποιος επιβάτης ή μέλος του πληρώματος φορά ολοκληρωμένη στολή επιβίωσης που ικανοποιεί της συνδυασμένη απαίτηση της στολής επιβίωσης και του σωσίβιου γιλέκου.

NCC.IDE.H.232 Ελικόπτερα πιστοποιημένα για λειτουργία στο νερό — διάφορα στοιχεία εξοπλισμού

Τα ελικόπτερα που έχουν πιστοποιηθεί για να λειτουργούν στο νερό είναι εφοδιασμένα με:

- α) άγκυρα θαλάσσης και άλλον εξοπλισμό αναγκαίο για τη διευκόλυνση της πρόσδεσης, της αγκυροβόλησης ή των ελιγμών του ελικοπτερού στο νερό, αναλόγως του μεγέθους, του βάρους και των χαρακτηριστικών επίγειας εξυπηρέτησης. και
- β) εξοπλισμό για την εκπομπή των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα, κατά περίπτωση.

NCC.IDE.H.235 Όλα τα ελικόπτερα σε πτήσεις πάνω από τη θάλασσα — προσθαλάσσωση

(Τα ελικόπτερα είναι σχεδιασμένα για προσθαλάσσωση ή πιστοποιημένα για προσθαλάσσωση, σύμφωνα με το σχετικό κώδικα αξιοπλοΐας, ή είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό επίπλευσης έκτακτης ανάγκης όταν πετούν πάνω από τη θάλασσα σε εχθρικό περιβάλλον σε απόσταση από την ξηρά που αντιστοιχεί σε χρόνο πτήσης άνω των 10 λεπτών με κανονική ταχύτητα πλεύσης.

NCC.IDE.H.240 Ακουστικά

Όποτε απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας ή/και ραδιοπλοήγησης, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με ακουστικά με μικρόφωνο τύπου προβόλου ή ισοδύναμο και διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος στην καθορισμένη θέση του.

NCC.IDE.H.245 Εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας

- α) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις με όργανα ή τη νύκτα, ή όταν απαιτείται δυνάμει των ισχυουσών απαιτήσεων εναέριου χώρου, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας που, υπό φυσιολογικές συνθήκες διάδοσης, διαθέτει ικανότητα:
 - (1) αμφίδρομης επικοινωνίας για τον έλεγχο αεροδρομίου.
 - (2) λήψης μετεωρολογικών πληροφοριών.
 - (3) αμφίδρομης επικοινωνίας ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της πτήσης με τους αεροναυτικούς σταθμούς και στις συχνότητες που ορίζονται από την κατάλληλη αρχή· και
 - (4) επικοινωνίας επικοινωνίας στην αεροναυτική συχνότητα έκτακτης ανάγκης των 121,5 MHz.

Παράρτημα VI «Μέρος NCC»

- β) Όταν απαιτούνται περισσότερες της μίας μονάδες εξοπλισμού επικοινωνιών, κάθε μία είναι ανεξάρτητη από την άλλη ή τις άλλες στο βαθμό που η βλάβη σε μία από αυτές δεν συνεπάγεται βλάβη σε οποιαδήποτε άλλη.
- γ) Όταν απαιτείται σύστημα ραδιοεπικοινωνίας, επιπλέον του συστήματος ενδοεπικοινωνίας πληρώματος πτήσης που απαιτείται στην παράγραφο NCC.IDE.H.155, τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με διακόπτη μετάδοσης στα χειριστήρια πτήσης για κάθε απαιτούμενο χειριστή ή/και μέλος πληρώματος στην καθορισμένη θέση του/της.

NCC.IDE.H.250 Εξοπλισμός ναυτιλίας

- α) Τα ελικόπτερα είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας που τους επιτρέπει να συνεχίζουν την πτήση σύμφωνα με:
 - (1) το σχέδιο πτήσης εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας, αν υπάρχει, και
 - (2) τις ισχύουσες απαιτήσεις εναέριου χώρου.
- β) Τα ελικόπτερα διαθέτουν επαρκή εξοπλισμό ναυτιλίας για να διασφαλίζεται ότι, σε περίπτωση βλάβης ενός στοιχείου του εξοπλισμού σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός επιτρέπει την ασφαλή ναυτιλία, σύμφωνα με το στοιχείο α), ή την ασφαλή εκτέλεση της κατάλληλης ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
- γ) Τα ελικόπτερα που εκτελούν πτήσεις για τις οποίες σχεδιάζεται προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης, είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό ναυτιλίας με δυνατότητα παροχής καθοδήγησης προς σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεστεί προσγείωση εξ' όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα παροχής καθοδήγησης για κάθε αεροδρόμιο στο οποίο σχεδιάζεται η προσγείωση υπό μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης και για κάθε καθορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

NCC.IDE.H.255 Αναμεταδότης

Τα ελικόπτερα διαθέτουν αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) και κάθε άλλη δυνατότητα αναμεταδότη δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης που απαιτείται για τη διαδρομή που ακολουθείται.