



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

Az NCC rész végrehajtási szabályai

Tartalomjegyzék

Az NCC rész végrehajtási szabályai.....	8
A alrész: Általános előírások	8
NCC.GEN.100 Az illetékes hatóság	8
NCC.GEN.105 A személyzet kötelezettségei.....	8
NCC.GEN.106 A légi jármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre	9
NCC.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása.....	11
NCC.GEN.115 Közös nyelv	11
NCC.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel	12
NCC.GEN.125 A rotor bekapcsolása	12
NCC.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök	12
NCC.GEN.135 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató.....	12
NCC.GEN.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók.....	12
NCC.GEN.145 A repülési adatrögzítő és fedélzeti hangrögzítő felvételeinek megőrzése, kinyerése és használata	14
NCC.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása	14
B alrész: Repülési eljárások.....	16
NCC.OP.100 Repülőterek és leszállóhelyek igénybevétele	16
NCC.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása repülőgépek esetében	16
NCC.OP.110 Repülőtér-használati minimumok: általános rész	16
NCC.OP.111 Repülőtér-használati minimumok NPA, APV, CAT I repülések esetén	17
NCC.OP.112: Repülőtér-használati minimumok repülőgéppel végzett körözés esetén	19
NCC.OP.113 Repülőtér-használati minimumok: körözés szárazföld fölött helikopterrel	20
NCC.OP.115 Indulási és érkezési eljárások.....	20

VI. melléklet: NCC rész

NCC.OP.120	Zajcsökkentő eljárások	20
NCC.OP.125	Legkisebb akadálymentes magasság IFR repülések esetén.....	20
NCC.OP.130	Tüzelőanyag- és olajmennyiség repülőgépek esetében	20
NCC.OP.131	Tüzelőanyag- és olajmennyiség helikopterek esetében	21
NCC.OP.135	A poggyász és a teheráru elhelyezése.....	22
NCC.OP.140	Az utasok eligazítása	22
NCC.OP.145	A repülés előkészítése	23
NCC.OP.150	Felszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében	23
NCC.OP.151	Leszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében	24
NCC.OP.152	Leszálló kitérő repülőterek helikopterek esetében	24
NCC.OP.155	Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten.....	25
NCC.OP.160	Fejhallgató használata	25
NCC.OP.165	Utasok szállítása	26
NCC.OP.170	Az utastér és a konyhák biztosítása	26
NCC.OP.175	Dohányzás a fedélzeten.....	27
NCC.OP.180	Időjárási viszonyok	27
NCC.OP.185	Földi eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén	27
NCC.OP.190	Repülési eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén	28
NCC.OP.195	A felszállás feltételei	28
NCC.OP.200	Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben	28
NCC.OP.205	Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben	28
NCC.OP.210	Kiegészítő oxigén használata.....	29
NCC.OP.215	A földközelség észlelése	29
NCC.OP.220	Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)	29
NCC.OP.225	A megközelítés és a leszállás feltételei	29
NCC.OP.230:	A megközelítés megkezdése és folytatása	29

VI. melléklet: NCC rész

C alrész: A légi járművek repülési jellemzői és a repülési korlátozások	31
NCC.POL.100 Repülési korlátozások az összes légi járműre	31
NCC.POL.105 Tömeg és súlypont helyzet; terhelés	31
NCC.POL.110 A tömeg- és súlypont adatok és dokumentálásuk	34
NCC.POL.111 A tömeg- és súlypont adatok és dokumentálásuk: könnyítések	35
NCC.POL.115 Repülési jellemzők: általános rész	35
NCC.POL.120 A felszállótömeg korlátozása repülőgépek esetében	35
NCC.POL.125 A felszállás repülőgépek esetében.....	36
NCC.POL.130 Útvonalrepülés egy meghibásodott hajtóművel repülőgépek esetében	36
NCC.POL.135 Leszállás repülőgépek esetében	37
D alrész: Műszerek, adatok és berendezések	38
1. szakasz: Repülőgépek	38
NCC.IDE.A.100 A műszerekre és berendezésekre vonatkozó általános előírások	38
NCC.IDE.A.105 A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	39
NCC.IDE.A.110 Tartalék olvadóbiztosítékok	39
NCC.IDE.A.115 Üzemi fények.....	39
NCC.IDE.A.120 A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR szerinti repülésnél	40
NCC.IDE.A.125: A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések IFR szerinti repülésnél	41
NCC.IDE.A.130 Az IFR szerinti egy pilóta repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések	42
NCC.IDE.A.135 Földközelségjelző rendszer (TAWS)	42
NCC.IDE.A.140 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS).....	43
NCC.IDE.A.145 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés	43
NCC.IDE.A.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések	43
NCC.IDE.A.155 A hajózó személyzet belső telefonrendszere	43

VI. melléklet: NCC rész

NCC.IDE.A.160	Fedélzeti hangrögzítő	43
NCC.IDE.A.165	Repülési adatrögzítő	44
NCC.IDE.A.170	Az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése.....	45
NCC.IDE.A.175	Összevont repülési adat- és hangrögzítő	46
NCC.IDE.A.180	Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek	46
NCC.IDE.A.185	„Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tablók	47
NCC.IDE.A.190	Elsősegélycsomag	47
NCC.IDE.A.195	Kiegészítő oxigén a túlnyomásos utasterű repülőgépeken	48
NCC.IDE.A.200	Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken	48
NCC.IDE.A.205	Kézi tűzoltó készülékek.....	49
NCC.IDE.A.206	Fejsze és feszítővas	49
NCC.IDE.A.210	Az áttörési pontok jelölése.....	49
NCC.IDE.A.215	Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)	50
NCC.IDE.A.220	Vízfelület feletti repülés	50
NCC.IDE.A.230	Életmentő felszerelés	51
NCC.IDE.A.240	Fejhallgató.....	52
NCC.IDE.A.245	Rádiókommunikációs berendezések	52
NCC.IDE.A.250	Navigációs berendezések	52
NCC.IDE.A.255	Válaszjeladó (transzponder)	53
NCC.IDE.A.260	Az elektronikus navigációs adatok kezelése	53
2. szakasz: Helikopterek		54
NCC.IDE.H.100	Műszerek és berendezések: általános előírások	54
NCC.IDE.H.105	A repüléshez minimálisan szükséges berendezések	55
NCC.IDE.H.115	Üzemi fények.....	55
NCC.IDE.H.120	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések VFR szerinti repülésnél	56

VI. melléklet: NCC rész

NCC.IDE.H.125	A repülőgép-vezetési és navigációs műszerek, valamint a kapcsolódó berendezések IFR szerinti repülésnél	57
NCC.IDE.H.130	IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések	58
NCC.IDE.H.145	Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés	58
NCC.IDE.H.150	Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések	58
NCC.IDE.H.155	A hajózó személyzet belső telefonrendszere	58
NCC.IDE.H.160	Fedélzeti hangrögzítő	58
NCC.IDE.H.165	Repülési adatrögzítő	59
NCC.IDE.H.170	Az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése.....	60
NCC.IDE.H.175	Összevont repülési adat- és hangrögzítő	61
NCC.IDE.H.180	Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek	61
NCC.IDE.H.185	„Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tablók	61
NCC.IDE.H.190	Elsősegélycsomag	61
NCC.IDE.H.240	Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos helikoptereken	62
NCC.IDE.H.205	Kézi tűzoltó készülékek.....	62
NCC.IDE.H.210	Az áttörési pontok jelölése.....	62
NCC.IDE.H.215	Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)	63
NCC.IDE.H.225	Mentőmellények	63
NCC.IDE.H.226	A személyzet túlélőruházata	64
NCC.IDE.H.277	Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helyzetjeladók és túlélőfelszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez.....	64
NCC.IDE.H.230	Életmentő felszerelés	65
NCC.IDE.H.231	A barátságtalan tengeri környezetben tenger feletti repüléseket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások	65
NCC.IDE.H.232	Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek egyéb berendezései	66

VI. melléklet: NCC rész

NCC.IDE.H.235	Kényszerleszállás vízre a vízfelület felett repülő összes helikopter esetében.....	66
NCC.IDE.H.240	Fejhallgató.....	66
NCC.IDE.H.245	Rádiókommunikációs berendezések	67
NCC.IDE.H.250	Navigációs berendezések	67
NCC.IDE.H.255	Válaszjeladó (transzponder)	68

Az NCC rész végrehajtási szabályai

A alrész: Általános előírások

NCC.GEN.100 Az illetékes hatóság

Az illetékes hatóság az üzemeltető székhelye vagy telephelye szerinti tagállam által kijelölt hatóság.

NCC.GEN.105 A személyzet kötelezettségei

- (a) A személyzet tagjai felelősek azon feladataik megfelelő ellátásáért, amelyek:
 - (1) a légi jármű és a benne tartózkodó személyek biztonságával kapcsolatosak;
 - (2) a légi üzemeltetési utasításban foglalt előírásokban és eljárásokban meg vannak határozva.
- (b) A repülés kritikus fázisaiban, valamint minden olyan esetben, amikor a légi jármű parancsnoka a biztonság érdekében szükségesnek tartja, a személyzet tagjainak a számukra kijelölt helyen ülve kell tartózkodniuk, és semmilyen más tevékenységet nem folytathatnak, mint ami a légi jármű biztonságos repüléséhez szükséges.
- (c) A repülés ideje alatt a hajózó személyzet tagjainak, amikor a helyükön tartózkodnak, a biztonsági övüket mindenkor be kell csatolniuk.
- (d) A repülés teljes ideje alatt legalább egy megfelelő képesítéssel rendelkező hajózónak a légi jármű kormányánál kell tartózkodnia.
- (e) A személyzeti tag nem teljesíthet szolgálatot légi járművön az alábbi esetekben:
 - (1) amennyiben tudja vagy gyanítja, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7. f. bekezdésének¹ meghatározása szerint kimerült, vagy egyéb okból olyan gyengének érzi magát, hogy az a repülést veszélyeztetheti;

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

VI. melléklet: NCC rész

- (2) amennyiben valamilyen tudatmódosító szer vagy alkohol hatása alatt áll, illetve a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 7. g. bekezdésében felsorolt egyéb okok valamelyike miatt;
- (f) Az egynél több üzemeltetőnél munkát vállaló személyzeti tagnak
- (1) az xxx/XXXX/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) FTL alrészében meghatározottak szerint egyéni nyilvántartást kell vezetnie repült idejéről és szolgálatban töltött idejéről, valamint pihenőidejéről;
 - (2) az öt foglalkoztató összes üzemeltető rendelkezésére kell bocsátania a szolgálatának a kapcsolódó repülési és szolgálati időkorlátra vonatkozó előírások szerinti tervezéséhez szükséges adatokat.
- (g) A személyzeti tagnak jelentenie kell a légi jármű parancsnoka felé az alábbiakat:
- (1) minden olyan hiba, meghibásodás, működési rendellenesség és sérülés, amely véleménye szerint kihatással lehet a légi jármű légi alkalmasságára vagy a repülés biztonságára, beleértve a vészhelyzeti rendszereket is;
 - (2) minden olyan esemény, amely veszélyeztette vagy veszélyeztethette a repülés biztonságát.

NCC.GEN.106 A légi jármű parancsnokának kötelezettségei és hatásköre

- (a) A légi jármű parancsnoka felelős az alábbiakért:
- (1) a légi jármű, valamint a fedélzeten tartózkodó személyzeti tagok, utasok és teheráru biztonsága a légi jármű repülése során a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 1. c. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 - (2) a repülés megkezdése, folytatása, befejezése, valamint a biztonság érdekében kiterő repülőterre repülés;
 - (3) minden utasítás, repülési eljárás és ellenőrző lista végrehajtása a légi üzemeltetési utasításban és a 216/2008/EK rendelet IV. melléklet 1. c. pontjában foglaltaknak megfelelően;
 - (4) hogy csak akkor kezdje meg a repülést, ha meggyőződött arról, hogy a 216/2008/EK rendelet IV. mellékletének 2. a. 3. alpontjában foglalt összes repülési korlátozás teljesül, tételesen:
 - (i) a légi jármű repülésre alkalmas;
 - (ii) a légi jármű az előírásoknak megfelelően lajstromozva van;
 - (iii) a repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések be vannak építve a légi járműbe és működőképeseek, hacsak a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy valamilyen azzal egyenértékű dokumentum meg nem engedi a repülést valamely berendezés

VI. melléklet: NCC rész

üzemképtelen állapota mellett az NCC.IDE.A.105 vagy az NCC.IDE.H.105 bekezdésben foglaltaknak megfelelően;

- (iv) a légi jármű tömege és súlypont helyzete lehetővé teszi a repülés lefolytatását a légi alkalmassági dokumentumokban előírt határokon belül;
 - (v) az utastérbe vitt csomagok, a poggyásztérben szállított poggyász és a teheráru berakodása, elhelyezése és rögzítése megfelelő;
 - (vi) a légi jármű a repülés során nem fogja túllépni a légi üzemeltetési utasításában meghatározott repülési korlátozások egyikét sem;
 - (vii) a hajózó személyzet minden tagja érvényes szakszolgálati engedéllyel rendelkezik az 1178/2011/EK rendeletben² foglaltaknak megfelelően;
 - (viii) a hajózó személyzet tagjai rendelkeznek a megfelelő jogosítással, és megfelelnek a szakértelemre és az új keletű tapasztalatokra vonatkozó követelményeknek;
- (5) hogy nem kezdi meg a repülést, ha a hajózó személyzet bármelyik tagja akadályoztatva van feladatainak ellátásában bármely okból, például sérülés, betegség, fáradtság vagy valamilyen tudatmódosító szer hatása miatt;
- (6) a repülés befejezése a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren vagy leszállóhelyen, ha a hajózó személyzet bármelyik tagjának jelentősen lecsökkent a képessége a feladatai ellátására bármely okból, például fáradtság, betegség vagy oxigénhiány következtében;
- (7) valamely berendezés működésképtelensége esetén a konfigurációeltérési lista (configuration deviation list, CDL) vagy a minimálisan szükséges berendezések listája (minimum equipment list, MEL) alapján (értelemszerűen) dönt a légi jármű átvételéről;
- (8) a légi jármű repülési idejének, valamint bármilyen ismert vagy feltételezett hibának a bejegyzése a légi jármű hibanaplójába vagy repülési naplójába a repülés vagy repüléssorozat végén;
- (9) gondoskodik arról, hogy a repülési adatrögzítők és fedélzeti hangrögzítők
- (i) repülés közben ne legyenek se hatástalanítva, se kikapcsolva;
 - (ii) kötelezően jelentendő baleset vagy esemény bekövetkeztekor
 - (A) nem törlik azok tartalmát szándékosan;
 - (B) közvetlenül a repülés befejezése után kikapcsolják őket;

² A Bizottság 1178/2011/EU rendelete (2011. november 3.) a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről. *HL L 311., 2011. 11. 25., 1. o.*

VI. melléklet: NCC rész

- (C) kizárólag a kivizsgáló hatóság beleegyezésével kapcsolják be őket újból.
- (b) A légi jármű parancsnokának joga van megtagadni a szállítást, illetve elrendelni a kiszállítást vagy kirakodását bármely olyan személynek, csomagnak és teherárúnak, aki/amely potenciális veszélyt jelenthet a légi járműre vagy annak utasaira.
 - (c) A légi jármű parancsnokának haladéktalanul jelentenie kell a megfelelő légiforgalom-irányító szolgálatnak, ha olyan időjárási körülményeket vagy repülési körülményeket tapasztal, amelyek hatással lehetnek más légi járművek biztonságára.
 - (d) Többfős személyzettel végzett repülés esetén a légi jármű parancsnoka az (a) (6) alpontban foglalt előírások ellenére folytathatja a repülést a legközelebbi alkalmas időjárású repülőtéren túl, ha megfelelő kockázatcsökkentő eljárások vannak rendszeresítve.
 - (e) A légi jármű parancsnokának azonnali döntést és cselekvést igénylő vész helyzetben meg kell hoznia minden olyan intézkedést, amelyet az adott körülmények között a 216/2008/EK rendelet IV. függelék 7. d. bekezdésével összefüggésben szükségesnek ítél. Ilyen esetekben a légi jármű parancsnoka a repülésbiztonság érdekében eltérhet az érvényben lévő előírásoktól, repülési eljárásoktól és módszerektől.
 - (f) A légi jármű parancsnokának késlekedés nélkül jelentenie kell az illetékes hatóságnak, ha jogellenes beavatkozás történt, és tájékoztatnia kell a kijelölt helyi hatóságot.
 - (g) A légi jármű parancsnokának a rendelkezésére álló leggyorsabb módon értesítenie kell a legközelebbi alkalmas hatóságot a légi járművel történt minden balesetről, amely súlyos személyi sérüléshez vagy halálhoz vezetett, vagy jelentős kárt okozott a légi járműben vagy más vagyontárgyban.

NCC.GEN.110 A jogszabályok, előírások és eljárások betartása

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

NCC.GEN.115 Közös nyelv

Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a személyzet minden tagja képes legyen egymással közös nyelven beszélni.

NCC.GEN.120 Gurulás a repülőgéppel

Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a repülőgép csak akkor kezdje meg a gurulást a repülőtér mozgási területén, ha a kormányoknál elhelyezkedő személy megfelel az alábbi követelményeknek:

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

NCC.GEN.125 A rotor bekapcsolása

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

NCC.GEN.130 Hordozható elektronikus eszközök

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

NCC.GEN.135 A fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelésekre vonatkozó tájékoztató

Az üzemeltetőnek mindenkor készen kell tartania a fedélzeten található vészhelyzeti és túlélőfelszerelések listáját, hogy azonnal meg tudja adni azt a mentést koordináló központnak.

NCC.GEN.140 A fedélzeten tartandó dokumentumok, utasítások, kézikönyvek és tájékoztatók

- (a) Amennyiben nincs erre vonatkozóan más rendelkezés, az alábbi dokumentumokat, utasításokat, kézikönyveket és tájékoztatókat minden repülés során a repülőgépen kell tartani eredeti formában vagy másolatként:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) a légi jármű légi üzemeltetési utasítása vagy más azzal egyenértékű dokumentum (dokumentumok);
 - (2) a lajstromozási bizonyítvány eredeti példánya;
 - (3) a légi alkalmassági bizonyítvány eredeti példánya;
 - (4) a zajbizonyítvány;
 - (5) a(z) xxx/XXXX/EU rendelet III. mellékletének (ORO rész) ORO.DEC.100 bekezdésében meghatározott nyilatkozat;
 - (6) a különleges jóváhagyások listája, ha van ilyen;
 - (7) a légi jármű eredeti rádióengedélye, ha van ilyen;
 - (8) a kötelező felelősségbiztosításról szóló igazolás (igazolások);
 - (9) a légi jármű repülési naplója vagy az azzal egyenértékű dokumentum;
 - (10) a légiforgalmi szolgáltatnak leadott repülési tervben (ha van ilyen) szereplő adatok;
 - (11) a tervezett repülési útvonalra és minden olyan útvonalra vonatkozó naprakész és megfelelő repülési térkép, ahova ésszerűen esetleges kitérés várható;
 - (12) az elfogást végző és elfogott légi járművek által használt eljárásokra és vizuális jelzésekre vonatkozó tájékoztató;
 - (13) a tervezett repülés területén működő kutató-mentő szolgáltatásokra vonatkozó adatok;
 - (14) a légi üzemeltetési utasításnak a személyzet feladataira vonatkozó részei a személyzet számára könnyen hozzáférhető helyen;
 - (15) a minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) vagy a konfigurációeltérési lista (CDL);
 - (16) a hajózó személyzetek részére kiadott közlemények (NOTAM) a repülendő útvonalra vonatkozóan és a légiforgalmi tájékoztató szolgálat által kiadott eligazító dokumentumok;
 - (17) a repülendő útvonalra vonatkozó meteorológiai tájékoztatás;
 - (18) a teherárújegyzék és az utaslista (a repülés jellegétől függően);
 - (19) a repüléssel kapcsolatos, illetve a repülés során érintett államok által előírt minden egyéb dokumentáció.
- (b) Az (a) (2) – (a) (8) pontban meghatározott dokumentumok elvesztése vagy ellopása esetén a repülés folytatható mindaddig, amíg a légi jármű a célállomásra vagy olyan helyre nem ér, ahol a dokumentumok pótolhatók.

NCC.GEN.145 A repülési adatrögzítő és fedélzeti hangrögzítő felvételeinek megőrzése, kinyerése és használata

- (a) Hacsak a kivizsgálást végző hatóság másként nem rendelkezik, balesetet vagy kötelezően jelentendő eseményt követően a légi jármű üzemeltetőjének 60 napig meg kell őriznie az eredeti felvételeket.
- (b) Az adatrögzítők folyamatos üzemképességének fenntartása érdekében az üzemeltetőnek rendszeresen el kell végeznie a repülési adatrögzítő (flight data recorder, FDR), a fedélzeti hangrögzítő (cockpit voice recorder, CVR) és az adatkapcsolatok üzemképesség-ellenőrzését, és rendszeresen ki kell értékelnie azok adatait.
- (c) Az üzemeltetőnek meg kell őriznie a repülési adatrögzítő által a működési idő során felvett adatokat az NCC.IDE.A.165 vagy NCC.IDE.H.165 bekezdésben foglaltaknak megfelelően, azzal az eltéréssel, hogy ellenőrzés és karbantartás céljából az ellenőrzés során a legrégebben felvett adatok legfeljebb 1 óra hosszúságban törölhetők.
- (d) Az üzemeltetőnek naprakész dokumentációt kell készítenie és fenntartania, amely tartalmazza a megfelelő adatokat a repülési adatrögzítő nyers adatainak a szokásos műszaki mértékegységekben kifejezett paraméterekre történő átalakításához.
- (e) Amennyiben az illetékes hatóság kéri, az üzemeltető köteles a rendelkezésére bocsátani a repülési adatrögzítő bármely megőrzött felvételét.
- (f) A vonatkozó nemzeti büntetőjogi törvények rendelkezéseinek sérelme nélkül:
 - (1) A fedélzeti hangrögzítő (CVR) felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha ahhoz a repülő és a karbantartó személyzet minden érintett tagja hozzájárul.
 - (2) A repülési adatrögzítő és az adatkapcsolatok felvételei csak abban az esetben használhatók a balesetek és kötelezően jelentendő események kivizsgálásától eltérő célokra, ha:
 - (i) a felvételeket az üzemeltető kizárólag légialkalmassági vagy karbantartási célokra használja; vagy
 - (ii) a felvételek azonosíthatóságát megszüntetik; vagy
 - (iii) a felvételeket biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

NCC.GEN.150 Veszélyes áruk szállítása

- (a) A veszélyes anyagok légi úton történő szállítását a Chicagói Egyezmény a *Műszaki utasítás veszélyes áruk biztonságos légi szállításához* (ICAO Doc 9284-AN/905) című kiadvánnyal és annak függelékeivel, valamint esetleges kiegészítéseivel és helyesbítéseivel módosított és bővített 18. mellékletének rendelkezései szerint kell végrehajtani.

VI. melléklet: NCC rész

- (b) Veszélyes árut csak az xxx/XXXX/EU rendelet V. mellékletének (SPA rész) G alrésze szerinti jóváhagyással rendelkező üzemeltető szállíthat az alábbi kivételekkel:
 - (1) a veszélyes áru nem esik a Műszaki utasítás hatálya alá az annak 1. részében foglaltak alapján; vagy
 - (2) a Műszaki utasítás 8. része alapján azokat utasok vagy a személyzet tagjai szállítják, vagy poggyászban vannak.
- (c) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyek minden ésszerűen elvárható intézkedést tartalmaznak annak megakadályozására, hogy gondatlanságból veszélyes áru kerüljön a fedélzetre.
- (d) Az üzemeltetőnek el kell látnia a dolgozókat a szükséges tájékoztatással ahhoz, hogy képesek legyenek a Műszaki utasításban előírt feladataik ellátására.
- (e) Ha bármilyen veszélyes áruval kapcsolatos baleset vagy más esemény történik, az üzemeltetőnek a Műszaki utasítás alapján haladéktalanul jelentenie kell azt az illetékes hatóságnak és azon állam megfelelő hatóságának, amelynek területén az eset történt.
- (f) Az üzemeltetőnek a Műszaki utasításnak megfelelően tájékoztatnia kell az utasokat a veszélyes árukról.
- (g) Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a veszélyes áruk szállítására vonatkozó tájékoztatás a teherárut fogadó helyeken a Műszaki utasítás szerint megtörténjen.

B alrész: Repülési eljárások

NCC.OP.100 Repülőterek és leszállóhelyek igénybevétele

Az üzemeltető csak olyan repülőtereket és leszállóhelyeket vehet igénybe, amelyek megfelelnek az érintett légi járműtípusnak és a repülés jellegének.

NCC.OP.105 Az elszigetelt repülőtér meghatározása repülőgépek esetében

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

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

NCC.OP.110 Repülőtér-használati minimumok: általános rész

- (a) A műszeres repülési szabályok (IFR) szerint végrehajtott repülések esetén az üzemeltetőnek meg kell határoznia a repülőtér-használati minimumokat az igénybe venni szándékozott összes indulási repülőtérre, célrepülőtérre és kitérő repülőtérre. A repülőtér-használati minimumok:
 - (1) nem lehetnek alacsonyabbak, mint az azon állam által meghatározott minimumok, amelynek területén a repülőtér található, kivéve, ha azt az érintett állam kifejezetten jóváhagyta.
 - (2) rossz látási viszonyok mellett végzett repülés esetén a minimumokat az illetékes hatósággal jóvá kell hagyni a(z) xxx/XXXX/EU rendelet V. melléklete (SPA rész) E alrészében foglaltaknak megfelelően.
- (b) A repülőtér-használati minimumok megállapításakor az üzemeltetőnek figyelembe kell vennie a következőket:
 - (1) a légi jármű típusa, valamint repülési és kormányozhatósági jellemzői;
 - (2) a hajózó személyzet összetétele, szakértelme és gyakorlata;
 - (3) a választható futópályák, illetve végső megközelítési és felszállási területek méretei és jellemzői;

VI. melléklet: NCC rész

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

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

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

VI. melléklet: NCC rész

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

1. táblázat: A rendszerminimumok

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

VI. melléklet: NCC rész

Segédeszköz	Legkisebb DH vagy MDH (láb)
(NDB)	
NDB/DME	300
URH tartományú iránymérő berendezés (VDF)	350

NCC.OP.112: Repülőtér-használati minimumok repülőgéppel végzett körözés esetén

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

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

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

NCC.OP.113 Repülőtér-használati minimumok: körözés szárazföld fölött helikopterrel

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

NCC.OP.115 Indulási és érkezési eljárások

- (a) A légi jármű parancsnokának az azon állam által meghatározott indulási és érkezési eljárásokat kell használnia, amelynek területén a repülőtér található, ha a használni kívánt futópályához vagy végső megközelítési és felszállási területhez vannak ilyen eljárások megadva.
- (b) Az (a) pont rendelkezésének ellenére a légi jármű parancsnoka elfogadhat olyan légi forgalmi irányítói engedélyt, amely eltér a megadott eljárástól, de csak az alábbi esetekben:
 - (1) az akadálymentességre vonatkozó feltételek teljesülése és a repülési körülmények teljes mértékű figyelembe vétele esetén; vagy
 - (2) légi forgalmi irányító egységtől kapott rádiólokátoros irányítás során.
- (c) A végső megközelítést minden esetben látás szerint vagy a közzétett műszeres megközelítési eljárás szerint kell végrehajtani.

NCC.OP.120 Zajcsökkentő eljárások

Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyek a légi jármű által keltett zaj minimálisra csökkentéséhez szükségesek, de ennek során gondoskodni kell arról, hogy a repülésbiztonság legyen az elsődleges szempont a zajcsökkentéssel szemben.

NCC.OP.125 Legkisebb akadálymentes magasság IFR repülések esetén

- (a) Az üzemeltetőnek meg kell határoznia egy módszert az olyan legalacsonyabb tengerszint feletti repülési magasságok meghatározásához, amelyek garantálják a terep felett a szükséges akadálymentességet a műszerrepülési szabályok (IFR) alapján repülendő összes útvonalszakaszon.
- (b) A légi jármű parancsnokának minden egyes repülés esetében e szerint a módszer szerint kell meghatároznia a legkisebb repülési magasságokat. A legkisebb repülési magasságok nem lehetnek alacsonyabbak az átrepült állam által megadott legkisebb repülési magasságoknál.

NCC.OP.130 Tüzelőanyag- és olajmennyiség repülőgépek esetében

- (a) A légi jármű-parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a repülőgépen elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) látva repülési szabályok (VFR) szerinti repülés esetén:
 - (i) nappal: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 30 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
 - (ii) éjjel: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
- (2) műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett repülés esetén:
 - (i) ha nincs szükség leszálló kitérő repülőtérre: a tervezett leszálló repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon;
 - (ii) ha szükség van leszálló kitérő repülőtérre: a tervezett leszálló repülőtérig, majd valamelyik kitérő repülőtérig tartó repülés, majd azután legalább 45 percnyi repülés a rendes utazómagasságon.
- (b) A repüléshez szükséges tüzelőanyag meghatározásánál – a váratlan helyzetekre fenntartott tüzelőanyag figyelembevételével – tekintettel kell lenni az alábbiakra:
 - (1) előre jelzett meteorológiai viszonyok;
 - (2) a légi forgalomirányítástól várható útvonalak és a várható forgalmi késések;
 - (3) a kihermetizálódás miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek;
 - (4) minden olyan körülmény, amely késleltetheti a repülőgép leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag- vagy olajfogyasztást.
- (c) Semmi sem zárhatja ki a repülési terv repülés közben történő módosítását annak érdekében, hogy a járatot átirányítsák egy másik célrepülőtérre, feltéve, hogy a repülési terv módosítási helyétől kezdve minden előírást be lehet tartani.

NCC.OP.131 Tüzelőanyag- és olajmennyiség helikopterek esetében

- (a) A légijármű-parancsnok csak abban az esetben kezdheti meg a repülést, ha a helikopteren elegendő tüzelőanyag és olaj van az alábbiakhoz:
 - (1) látva repülési szabályok (VFR) szerint végzett repülés esetén: a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután legalább 20 percnyi repülés a legjobb hatótávolsághoz tartozó sebességgel;
 - (2) műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végzett repülés esetén:
 - (i) ha nincs szükség kitérő repülőtérre, vagy nem áll rendelkezésre alkalmas időjárású repülőtér, a tervezett leszálló repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repülés, majd ezután 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450

VI. melléklet: NCC rész

m (1500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött normál hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás;

- (ii) ha szükség van kitérő repülőtérre, az odarepülés, majd egy megközelítés és átstartolás végrehajtása a leszálló repülőtéren vagy leszállóhelynél, majd ezt követően:

- (A) a meghatározott kitérő repülőtérre repülés, majd

- (B) ezután 30 percnyi repülés várakozási sebességgel 450 m (1500 láb) magasságban a leszálló repülőtér vagy leszállóhely fölött normál hőmérsékleti viszonyok között, majd a megközelítés és leszállás.

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

- (1) előre jelzett meteorológiai viszonyok;

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

- (3) a kihermetizálódás miatt, illetve egy hajtóműnek a repülés közben bekövetkezett meghibásodása miatt végrehajtandó eljárások, ha vannak ilyenek;

- (4) minden olyan körülmény, amely késleltetheti a légi jármű leszállását, illetve megnövelheti a tüzelőanyag- vagy olajfogyasztást.

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

NCC.OP.135 A poggyász és a teheráru elhelyezése

Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia az alábbiakhoz szükséges eljárásokat:

- (a) csak megfelelően és biztonságosan elhelyezhető kézipoggyászt lehessen az utastérbe vinni; valamint;

- (b) a fedélzeten minden olyan poggyászt és teherárut, amely elmozdulása esetén sérülést vagy kárt okozhat, vagy eltorlaszolhatja a folyosókat vagy kijáratokat, úgy kell rögzíteni, hogy ne mozdulhasson el.

NCC.OP.140 Az utasok eligazítása

A légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy:

- (a) a felszállás előtt az utasok megismerjék az alábbi eszközök elhelyezkedését és használatát:

- (1) biztonsági övek,

VI. melléklet: NCC rész

- (2) vészkijáratok,
 - (3) vészhelyzeti utaseligazító lapok,
- illetve amennyiben van ilyen,
- (4) mentőmellények,
 - (5) oxigénes lélegeztető eszközök,
 - (6) mentőtutajok,
 - (7) az utasok számára rendszeresített egyéb egyéni vészhelyzeti eszközök;
- és
- (b) a repülés során bekövetkező esetleges vészhelyzet esetén az utasok az adott körülményeknek megfelelő vészhelyzeti utasításokat kapjanak.

NCC.OP.145 A repülés előkészítése

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

NCC.OP.150 Felszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében

- (a) Műszerrepülési szabályok (IFR) szerint végrehajtandó repülés esetében a repülőgép parancsnokának a repülési tervben meg kell határoznia legalább egy alkalmas időjárású felszálló kitérő repülőteret abban az esetben, ha az indulási repülőtéren az időjárási körülmények megegyeznek az alkalmazandó repülőter-használati minimumokkal, vagy azok alatt vannak, vagy ha más okból nem lehet visszafordulni az indulási repülőterre.
- (b) A felszálló kitérő repülőternek az indulási repülőtertől mérve az alábbi távolságon belül kell feküdnie:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) két hajtóműves repülőgépek esetében az egy működő hajtóművel tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított egyórányi repülésnek megfelelő távolság;
 - (2) három vagy több hajtóműves repülőgépek esetében az egy üzemképtelen hajtóművel a légiüzemeltetési utasításban megadottak szerint tartható utazósebességen, szélcsendben, normál körülmények között számított kétórányi repülésnek megfelelő távolság.
- (c) A felszálló kitérő repülőtéreként választott repülőtér esetében a rendelkezésre álló adatoknak azt kell mutatniuk, hogy a feltételezhető leszállás idején az időjárási körülmények elérik vagy meghaladják az adott repülésre érvényes repülőtér-használati minimumot.

NCC.OP.151 Leszálló kitérő repülőterek repülőgépek esetében

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

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

NCC.OP.152 Leszálló kitérő repülőterek helikopterek esetében

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

- (a) a tervezett leszállási repülőtéren műszeres megközelítési eljárás van előírva, a rendelkezésre álló friss időjárási adatok azt mutatják, hogy a becsült érkezési időt két órával megelőző időponttól a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig vagy

VI. melléklet: NCC rész

a tényleges indulási időtől a becsült érkezési időt két órával meghaladó időpontig (a rövidebb időtartamot kell figyelembe venni) az alábbi időjárási viszonyok lesznek az uralkodóak:

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

NCC.OP.155 Tüzelőanyag-feltöltés utasok be- és kiszállása közben, illetve utasokkal a fedélzeten

- (a) A légijármű nem vehet fel repülőbenzint (AVGAS), alacsony dermedéspontú tüzelőanyagot (wide-cut type fuel) vagy ezek bármilyen keverékét az utasok be- és kiszállítása idején, vagy ha utasok tartózkodnak a fedélzeten.
- (b) Minden más tüzelőanyag esetében meg kell tenni a szükséges óvintézkedéseket, és a légijárművön megfelelő létszámú képesített személyzetnek kell tartózkodnia, akik fel vannak készítve a légijármű vészkiürítésének a lehető legcélszerűbb és leggyorsabb módon történő megkezdésére és irányítására.

NCC.OP.160 Fejhallgató használata

- (a) A hajózó személyzetnek a pilótafülkében teljesítendő szolgálattal megbízott valamennyi tagja köteles állítható karra szerelt mikrofonnal ellátott fejhallgatót vagy ezzel egyenértékű szerkezetet viselni. A fejhallgatót kell a légiforgalmi szolgálattal való telefóniás kapcsolat elsődleges eszközeként használni
 - (1) a földön az alábbi esetekben:

VI. melléklet: NCC rész

- (i) a légiforgalmi irányítástól kapott indulási engedély telefóniás kapcsolaton keresztül történő fogadásánál;
 - (ii) amikor a hajtóművek járnak;
 - (2) repülés közben az alábbi esetekben:
 - (i) az átváltási magasság alatt; vagy
 - (ii) 10 000 láb magasság alatt (a nagyobb értéket kell figyelembe venni);és
 - (3) amikor a kapitány szükségesnek ítéli.
- (b) Az (a) pontban meghatározott esetekben az állítható karra szerelt mikrofonnak vagy azzal egyenértékű szerkezetnek olyan helyzetben kell lennie, amely lehetővé teszi annak kétirányú rádiókapcsolatra történő használatát.

NCC.OP.165 Utasok szállítása

Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat az alábbiak biztosítására:

- (a) az utasokat olyan helyre ültessék, hogy amennyiben vészkiürítés válik szükségessé, képesek legyenek segíteni, és ne akadályozzák a légi jármű kiürítését;
- (b) a gurulás, a felszállás és a leszállás előtt és ezek során, valamint minden olyan esetben, amikor a légi jármű parancsnoka a repülés biztonsága érdekében szükségesnek ítéli, a fedélzeten tartózkodó minden utasnak ülésben kell ülnie vagy fekhelyen kell feküdnie, és biztonsági övének vagy rögzítőhevederének megfelelően becsatolva kell lennie;
- (c) egy ülőhelyen egynél több utas csak meghatározott ülésekben tartózkodhat, mégpedig egy felnőtt utas és egy csecsemő, megfelelően becsatolva kiegészítő biztonsági övvel vagy más rögzítőeszközzel.

NCC.OP.170 Az utastér és a konyhák biztosítása

A légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy:

- (a) a gurulás, a felszállás és a leszállás előtt az összes kijárat megközelíthető és menekülő útvonalak szabadok;
- (b) felszállás és leszállás előtt, valamint minden olyan esetben, amikor a légi jármű parancsnoka a repülésbiztonság érdekében szükségesnek ítéli, minden felszerelés és poggyász megfelelően legyen rögzítve.

NCC.OP.175 Dohányzás a fedélzeten

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

- (a) ha a repülés biztonsága érdekében úgy ítéli szükségesnek;
- (b) amikor a légitársaságon tüzelőanyag-feltöltés folyik;
- (c) amikor a légitársaság a földön vagy vízfelszínen tartózkodik, kivéve, ha az üzemeltető kidolgozta a megfelelő kockázatcsökkentő eljárásokat a földi tevékenységhez;
- (d) a kijelölt dohányzóhelyeken kívül, valamint a folyosókon és a mellékhelyiségekben;
- (e) a teherteremben, valamint minden olyan helyen, ahol nem tűzálló konténerekben vagy tűzálló vászon alatt tárolt rakomány van elhelyezve;
- (f) az utastér azon részein, ahol oxigénbetáplálás folyik.

NCC.OP.180 Időjárási viszonyok

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

NCC.OP.185 Földi eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén

- (a) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyeket akkor kell végrehajtani, ha a légitársaság biztonságos repülésének engedélyezéséhez földi jégtelenítés, jégmentesítés és az ezekhez kapcsolódó ellenőrzés szükséges.
- (b) A légitársaság parancsnoka csak akkor kezdheti meg a felszállást, ha a légitársaság mentes minden olyan lerakódástól, amely hátrányosan befolyásolhatja a légitársaság repülési jellemzőit vagy kormányozhatóságát, kivéve az (a) pontban meghatározott eljárások alapján megengedett mértéket, illetve a légitársaság légiüzemeltetési utasításával összhangban megengedett eseteket.

NCC.OP.190 Repülési eljárások jég és egyéb szennyeződés jelenléte esetén

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

NCC.OP.195 A felszállás feltételei

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

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

NCC.OP.200 Rendkívüli helyzetek szimulálása repülés közben

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

NCC.OP.205 Gazdálkodás a tüzelőanyaggal repülés közben

- (a) Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a hajózó személyzet repülés közben ellenőrizze a tüzelőanyag mennyiségét és a tüzelőanyaggal való gazdálkodást.
- (b) A légi jármű parancsnokának rendszeres időközönként ellenőriznie kell, hogy a megmaradt kifogyasztható tüzelőanyag mennyisége nem kevesebb, mint ami egy

alkalmas időjárású repülőtérig vagy leszállóhelyig tartó repüléshez szükséges a tervezett tartalék tüzelőanyag megtartásával, az NCC.OP.130 és az NCC.OP.131 bekezdés rendelkezéseinek megfelelően.

NCC.OP.210 Kiegészítő oxigén használata

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

NCC.OP.215 A földközelség észlelése

Amennyiben a hajózó személyzet valamelyik tagja túlzott földközelséget észlel, vagy a földközelségjelző rendszer túlzott földközelséget jelez, a repülőgépet vezető pilótának azonnal be kell avatkoznia a biztonságos repülési körülmények helyreállítása céljából.

NCC.OP.220 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)

Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat és oktatási programokat annak eléréséhez, hogy amennyiben a légi járművön rendszeresítve van fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS), azt a személyzet az 1332/2011/EU rendeletben³ előírtaknak megfelelően használja.

NCC.OP.225 A megközelítés és a leszállás feltételei

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

NCC.OP.230: A megközelítés megkezdése és folytatása

- (a) A légi jármű parancsnoka a műszeres megközelítést a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) közölt értékétől függetlenül megkezdheti.
- (b) Amennyiben a futópálya menti látótávolság (RVR) vagy a látótávolság (VIS) jelentett értéke kevesebb, mint a vonatkozó minimumok, a megközelítés nem folytatható:

³ 1332/2011/EU rendelet a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról, HL L 336, 2011. 12. 20., 20. o.

VI. melléklet: NCC rész

- (1) a repülőtér szintjétől mért 1000 láb magasság alatt; vagy
 - (2) a megközelítés végső szakaszával, amennyiben a (tengerszint feletti vagy felszín feletti) elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy legkisebb (tengerszint feletti vagy felszín feletti) süllyedési magasság (MDA vagy MDH) magasabb, mint a repülőtér szintjétől mért 1000 láb.
- (c) Amennyiben a futópálya menti látótávolság értéke nem áll rendelkezésre, kiszámolható a látótávolság jelentett értékének átszámításával.
- (d) Amennyiben a repülőtér szintjétől mért 1000 láb magasság elhagyása után a futópálya menti látótávolság vagy a látótávolság jelentett értéke a vonatkozó minimum alá csökken, a megközelítés az elhatározási magasságig (DA vagy DH) vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasságig (MDA vagy MDH) folytatható.
- (e) Az elhatározási magasság (DA vagy DH) vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasság (MDA vagy MDH) alatt a megközelítés akkor folytatható, és a leszállás akkor hajtható végre, ha a megközelítés típusának és a használni kívánt futópályának megfelelő látási viszonyok az elhatározási magasságon vagy a legkisebb tengerszint feletti vagy felszín feletti süllyedési magasságon fennállnak, és fenn is maradnak.
- (f) Mindig a földterési zónában fennálló futópálya menti látótávolság (RVR) az irányadó.

C alrész: A légi járművek repülési jellemzői és a repülési korlátozások

NCC.POL.100 Repülési korlátozások az összes légi járműre

- (a) A légi jármű terhelésének, tömegének és súlyponthelyzetének a repülés minden szakaszában meg kell felelnie a légi jármű légi üzemeltetési utasításában – vagy ha az szigorúbb feltételeket szab, az üzemeltetési utasításában – meghatározott korlátozásoknak.
- (b) A légi járműben el kell helyezni az ilyen repülési korlátozásokat tartalmazó minden olyan feliratot, listát, műszerjelölést, illetve ezek kombinációit, amelynek látható módon történő elhelyezését a légi üzemeltetési utasítás előírja.

NCC.POL.105 Tömeg és súlyponthelyzet; terhelés

- (a) Az üzemeltetőnek a légi jármű első szolgálatba állítása előtt ténylegesen elvégzett méréssel kell meghatározni a légi jármű tömegét és súlyponthelyzetét. Fel kell mérni és megfelelően dokumentálni kell a módosítások és javítások halmozott hatását a tömegre és súlyponthelyzetre. Amennyiben nem ismert a módosítások pontos hatása a tömegre és súlyponthelyzetre, a légi járművet újra le kell mérni.
- (b) A mérést a légi jármű gyártójának vagy egy jóváhagyott karbantartó szervezetnek kell elvégeznie.
- (c) Az üzemeltetőnek súlyméréssel vagy szabványtömegek alkalmazásával kell megállapítania a repüléshez szükséges minden eszköznek és a személyzet tagjainak a légi jármű száraz üzemeltetési tömegébe beleszámítandó tömegét, a személyzet által esetleg szállított saját poggyász tömegét is figyelembe véve. Meg kell határozni ezek elhelyezkedésének hatását a légi jármű súlyponthelyzetére. Szabványos tömegek alkalmazása esetén a személyzet tagjait illetően az alábbi értékeket kell figyelembe venni a légi jármű száraz üzemeltetési tömegének meghatározásakor:
 - (1) 85 kg – a kézipoggyász beszámításával – a hajózó személyzet és a műszaki személyzet tagjainak esetében;
 - (2) 75 kg a légi utas-kísérők esetében.
- (d) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia a szükséges eljárásokat, amelyek lehetővé teszik a légi jármű parancsnoka számára a kereskedelmi terhelés meghatározását – az esetleges ballaszt figyelembevételével – az alábbi módszerek egyikével:
 - (1) tényleges mérés;

VI. melléklet: NCC rész

- (2) szabványos utastömegek és poggyásztömegek használata;
- (3) az utasok tömegének kiszámítása az egyes utasok által vagy nevében tett nyilatkozat alapján, hozzáadva ehhez egy előre meghatározott értéket a kézipoggyász és a ruházat beszámítása céljából, ha a légi járművön rendelkezésre álló utasülések száma az alábbi:
- (i) repülőgép esetén tíznél kevesebb;
 - (ii) helikopter esetén hatnál kevesebb.
- (e) Szabványos tömegek alkalmazása esetén az alábbi értékeket kell figyelembe venni:
- (1) az utasok esetében az 1. és a 2. táblázatban megadottak; itt az értékekbe már be van számítva a kézipoggyász tömege, illetve a felnőtt utas által tartott, vele azonos ülésben esetleg helyet foglaló csecsemő tömege:

1. táblázat: Az utasok szabványtömege 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

Az utasülések száma	20 vagy több		30 vagy több
	Férfi	Nő	Felnőtt, férfi és nő
Felnőtt	88 kg	70 kg	84 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

2. táblázat: Az utasok szabványtömege 19 vagy annál kevesebb utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

Az utasülések száma	1–5	6–9	10–19
Férfi	104 kg	96 kg	92 kg
Nő	86 kg	78 kg	74 kg
Gyermek	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) a poggyász esetében:
- (i) a 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt repülőgépek esetében a feladott poggyász szabványtömegét a 3. táblázat alapján kell meghatározni;

3. táblázat: A poggyász szabványtömege 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt légi járművek esetében

A repülés jellege	A poggyász szabványtömege
Belföldi	11 kg
Az európai régió belüli	13 kg
Interkontinentális	15 kg
Minden más	13 kg

- (ii) a 20 vagy annál több utasüléssel felszerelt helikopterek esetében a feladott poggyász szabványtömege 13 kg;
- (f) A 19 vagy annál kevesebb utasüléssel felszerelt légi járművek esetében a feladott poggyász tényleges tömegét az alábbi módszerek egyikével kell meghatározni:
- (1) mérés;
 - (2) számítás az egyes utasok által vagy nevében tett nyilatkozat alapján. Amennyiben ez nem valósítható meg, legalább 13 kg értékű szabványos tömeggel kell számolni.
- (g) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia azokat az eljárásokat, amelyekkel a légi jármű parancsnoka meghatározhatja a feltöltött tüzelőanyag tömegét a tényleges sűrűség, vagy ha az nem ismert, az üzemeltetési utasításban megadott valamilyen módszerrel kiszámított sűrűség felhasználásával.
- (h) A légi jármű parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy:
- (1) a légi jármű rakodása megfelelően képezett személyek felügyelete mellett történjen;
 - (2) a kereskedelmi terhelés és annak elhelyezése megegyezzen a légi jármű tömeg- és súlypontszámításához használt adatokkal.
- (i) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat arra, hogy a repülőgép parancsnoka képes legyen eleget tenni a további szerkezeti korlátozásoknak, amilyen például a padló terhelhetőségéből eredő korlátozás, a folyóméterenkénti legnagyobb terhelés, az egyes rakterekben elhelyezhető legnagyobb tömeg és az elhelyezhető legnagyobb utasülésszám.
- (j) Az üzemeltetőnek az üzemeltetési utasításban meg kell határoznia az (a) – (i) pont előírásainak megfelelő, a rakodási, valamint tömeg- és súlypontszámítási rendszerben alkalmazott elveket és módszereket. Ennek a rendszernek a tervezett repülések minden fajtájára ki kell terjednie.

NCC.POL.110 A tömeg- és súlypontadatok és dokumentálásuk

- (a) Az üzemeltetőnek minden repülés előtt meg kell határoznia a légi jármű tömeg- és súlypontadatait, és dokumentálnia kell azokat, megadva a terhelést és annak elosztását, olyan módon, hogy a légi jármű tömeg- és súlypontkorlátai ne sérüljenek. A tömeg- és súlypontszámítási dokumentumnak az alábbi adatokat kell tartalmaznia:
- (1) a légi jármű lajstromjele és típusa,
 - (2) a járat azonosító betűjele és száma, valamint a dátum (ha alkalmazható),
 - (3) a légi jármű parancsnokának neve,
 - (4) a dokumentumot készítő személy neve,
 - (5) a légi jármű száraz üzemeltetési tömege és az ennek megfelelő súlyponthelyzet,
 - (6) a tüzelőanyag tömege felszálláskor, valamint az útvonal lerepüléséhez szükséges tüzelőanyag tömege,
 - (7) az egyéb fogyóanyagok tömege, ha vannak ilyenek,
 - (8) a terhelés összetevői az utasokkal, a poggyással, a teheráruval és a ballasztal együtt,
 - (9) a felszállótömeg, a leszállótömeg és a tüzelőanyag nélküli tömeg,
 - (10) a légi jármű alkalmazható súlyponthelyzetei,
 - (11) a tömeg és a súlyponthelyzet határértékei.
- (b) Ha a tömeg- és súlypontadatokat és azok dokumentációját valamilyen számítógépes tömeg- és súlypontszámító rendszer állítja elő, az üzemeltetőnek ellenőriznie kell a kapott adatok elfogadhatóságát.
- (c) Ha a légi jármű berakodását nem a légi jármű-parancsnok felügyeli, a berakodást felügyelő személynek aláírásával vagy ezzel egyenértékű más módon igazolnia kell, hogy a terhelés és annak elosztása megfelel a légi jármű-parancsnok által készített tömeg- és súlypontszámítási dokumentációnak. A légi jármű-parancsnoknak aláírásával vagy más azzal egyenértékű módon kell jeleznie ennek elfogadását.
- (d) Az üzemeltetőnek ki kell dolgoznia a megfelelő eljárásokat a rakomány utolsó pillanatban történő változtatására az alábbiak érdekében:
- (1) az utolsó pillanatban, a tömeg- és súlypontszámítási dokumentáció elkészítése után végrehajtott esetleges változtatások bekerüljenek a repülési tervnek a tömeg- és súlypontszámítási dokumentációt tartalmazó dokumentumaiba.
 - (2) meghatározza az utolsó pillanatban végrehajtott, az utasok számát, illetve a rakomány mennyiségét érintő változtatások megengedhető legnagyobb mértékét;

- (3) amennyiben ezt a legnagyobb értéket meghaladják, új tömeg- és súlypontszámítási dokumentációt kell készíteni.

NCC.POL.111 A tömeg- és súlypontadatok és dokumentálásuk: könnyítések

Az NCC.POL.110 bekezdés (a) (5) alpontjában foglaltak ellenére a súlyponthelyzetet nem szükséges feltüntetni a tömeg- és súlypontszámítási dokumentációban, ha a terhelés elosztása az előzetesen kiszámított súlyponttáblázat alapján történt, vagy ha bizonyítható, hogy a tervezett repülés esetében a tényleges terhelés tetszőleges értéke mellett fenntartható a helyes súlyponthelyzet.

NCC.POL.115 Repülési jellemzők: általános rész

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

NCC.POL.120 A felszállótömeg korlátozása repülőgépek esetében

Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell arról, hogy:

- (a) a repülőgép tömege a felszállás megkezdésekor ne haladja meg az alábbi korlátozásokat:
- (1) a felszálláskor érvényes korlátozásokat az NCC.POL.125 bekezdés alapján;
 - (2) az útvonalon egy hajtómű meghibásodása esetén érvényes korlátozásokat az NCC.POL.130 bekezdés alapján;
 - (3) a leszálláskor érvényes korlátozásokat az NCC.POL.135 bekezdés alapján,
- beszámítva a repülés előrehaladtával, illetve a tüzelőanyag-kieresztés során bekövetkező tömegcsökkenést;
- (b) a légi jármű tömege a felszállás megkezdésekor semmilyen körülmények között sem haladhatja meg a légi üzemeltetési utasításban a repülőtér vagy leszállóhely tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb felszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb felszállótömeget;

VI. melléklet: NCC rész

- (c) a légijármű becsült tömege a leszállás várható időpontjában sem a tervezett célrepülőtéren vagy leszállóhelyen, sem pedig bármelyik leszálló kiterő repülőtéren semmilyen körülmények között sem haladhatja meg a légiüzemeltetési utasításban az adott repülőterek vagy leszállóhelyek tengerszint feletti magasságához tartozó barometrikus magasság alapján, sem pedig a legnagyobb leszállótömeg meghatározásához figyelembe vett más helyi légköri viszonyok alapján meghatározott legnagyobb leszállótömeget.

NCC.POL.125 A felszállás repülőgépek esetében

- (a) A legnagyobb megengedett felszállótömeg meghatározásakor a légijármű parancsnokának az alábbi tényezőket kell figyelembe vennie:
- (1) a számított felszállási távolság nem haladhatja meg a rendelkezésre álló felszállási távolságot úgy, hogy az akadálymentes sáv hossza nem haladja meg a rendelkezésre álló felszállási nekifutási úthossz felét;
 - (2) a számított felszállási nekifutási úthossz nem haladhatja meg a rendelkezésre álló nekifutási úthossz értékét;
 - (3) egyetlen közös V_1 értéket kell használni mind a megszakított, mind a folytatott felszálláshoz, itt a V_1 érték a légiüzemeltetési utasításban található érték;
 - (4) vizes vagy szennyezett futópályán a felszállótömeg nem haladhatja meg az azonos körülmények között száraz futópályán megengedett felszállótömeget.
- (b) Amennyiben felszállás közben valamelyik hajtómű meghibásodik, a légijármű parancsnokának gondoskodnia kell az alábbiakról:
- (1) azoknak a repülőgépeknek az esetében, amelyeknél a légiüzemeltetési utasítás meghatároz V_1 értéket, a repülőgépnek képesnek kell lennie a felszállás megszakítására és a megállásra a rendelkezésre álló gyorsulás-megállási távolságon belül;
 - (2) azon repülőgépek esetében, amelyeknél a légiüzemeltetési utasítás felszállás utáni tiszta repülési pályát határoz meg, a repülőgépnek képesnek kell lennie a felszállásra, valamint a repülési pálya mentén elhelyezkedő akadályok átrepülésére a kellő biztonságos magassággal egészen addig, amíg az NCC.POL.130 bekezdésben meghatározott helyzetbe nem kerül.

NCC.POL.130 Útvonalrepülés egy meghibásodott hajtóművelrepülőgépek esetében

A több hajtóműves repülőgépek esetében a repülőgép-parancsnoknak gondoskodnia kell arról, hogy amennyiben egy hajtómű az útvonal bármelyik pontján meghibásodik, a repülőgép képes legyen a repülés folytatására egy alkalmas repülőtérig vagy leszállóhelyig anélkül, hogy a repülés bármely pontján a legkisebb akadálymentes magasság alá süllyedne.

NCC.POL.135 Leszállás repülőgépek esetében

A repülőgép parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy bármely repülőtéren vagy leszállóhelyen az összes akadály biztonságos magasságban történő átrepülése után a repülőgép képes legyen a leszállásra és a megállásra – hidroplán esetében kellően kis sebességre lassulásra – a rendelkezésre álló leszállási távolságon belül. Ennek során figyelembe kell venni a megközelítési és leszállási technikában várható eltéréseket, amennyiben ezek nincsenek beleszámítva a tervezés során figyelembe vett repülési jellemzőkbe.

D alrész: Műszerek, adatok és berendezések

1. szakasz: Repülőgépek

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

- (a) A jelen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légi alkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
- (1) azokat a hajózó személyzet a repülési pálya szabályozására használja az NCC.IDE.A.245 és az NCC.IDE.A.250 bekezdés rendelkezéseinek értelmében; vagy
 - (2) be vannak építve a repülőgépbe.
- (b) Az alábbi eszközöknek, ha jelen alrész előírja a használatukat, nem szükséges jóváhagyással rendelkezniük:
- (1) tartalék olvadóbiztosítékok,
 - (2) autonóm hordozható fényforrások,
 - (3) pontos óra,
 - (4) térképtartó,
 - (5) elsősegélycsomagok,
 - (6) túlélőkészlet és jeladóberendezés,
 - (7) úszóhorgony és nyugőzéshez szükséges eszközök,
 - (8) gyermek biztonsági öv.
- (c) A jelen alrész által nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint minden más olyan berendezésnek, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
- (1) az ilyen műszerek, berendezések és tartozékok által megjelenített adatokat a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében, illetve az NCC.IDE.A.245 és az NCC.IDE.A.250 bekezdésben foglalt előírásoknak történő megfelelésre;

VI. melléklet: NCC rész

- (2) ezek a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a repülőgép légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- (d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve könnyen elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.
- (e) A hajózó személyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózók saját helyükről, a repülés közben előre nézve rendszeren felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a kijelzett értékeket.
- (f) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

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

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

- (a) a repülőgépet az üzemeltető által összeállított minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint repülik;
- (b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemeltető a repülőgépet a minimálisan szükséges berendezések alaplístájának (MMEL) korlátozásai szerint repülje; vagy
- (c) a repülőgép rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCC.IDE.A.110 Tartalék olvadóbiztosítékok

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

NCC.IDE.A.115 Üzemi fények

Az éjjel használt repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

- (a) összeütközés-elhárító fényrendszer;
- (b) navigációs, illetve helyzetjelző fények;
- (c) leszálló fényszóró;
- (d) a repülőgép villamos rendszeréről működő, a repülőgép biztonságos repüléséhez szükséges valamennyi műszer és berendezés megfelelő megvilágításához szükséges világítás;

VI. melléklet: NCC rész

- (e) a repülőgép villamos rendszeréről működő, az összes utastér megvilágítására szolgáló világítás;
- (f) a személyzet minden tagjának ülőhelyén egy autonóm hordozható fényforrás;
- (g) amennyiben a repülőgép hidroplánként repül, a Nemzetközi Tengeri Hajózási Szabályzatban (Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs) előírt fények.

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

- (a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal használt repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
 - (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) csúszás,
 - (6) Mach-szám, ha a sebességkorlátok Mach-számmal vannak megadva.
- (b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett vízfelület fölött, a szárazföldtől látótávolságnál nagyobb távolságban használt repülőgépeket, valamint a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka vagy olyan körülmények között használt repülőgépeket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) alpontban felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:
 - (1) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - (i) elfordulás és csúszás,
 - (ii) térbeli helyzet (orientáció),
 - (iii) függőleges sebesség (varió),
 - (iv) stabilizált irányszög,
 - (2) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő;
 - (3) alkalmas eszköz, amely megakadályozza az (a) (4) alpontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.

VI. melléklet: NCC rész

(c) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a repülőgépet fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas további, különálló eszközökkel:

- (1) barometrikus magasság,
- (2) műszer szerinti sebesség,
- (3) csúszás, illetve elfordulás és csúszás, értelemszerűen,
- (4) térbeli helyzet (orientáció), ha az előírás megköveteli,
- (5) függőleges sebesség (varió), ha az előírás megköveteli,
- (6) stabilizált irányszög, ha az előírás megköveteli,
- (7) Mach-szám, ha a sebességkorlátok Mach-számmal vannak megadva.

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

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

(a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:

- (1) mágneses irányszög,
- (2) idő (órában, percben és másodpercben),
- (3) barometrikus magasság,
- (4) műszer szerinti sebesség,
- (5) függőleges sebesség (varió),
- (6) elfordulás és csúszás,
- (7) térbeli helyzet (orientáció),
- (8) stabilizált irányszög,
- (9) külső hőmérséklet,
- (10) Mach-szám, ha a sebességkorlátok Mach-számmal vannak megadva.

(b) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő;

(c) ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas további, különálló eszközök:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) barometrikus magasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) függőleges sebesség (varió),
 - (4) elfordulás és csúszás,
 - (5) térbeli helyzet (orientáció),
 - (6) stabilizált irányszög,
 - (7) Mach-szám, ha a sebességkorlátok Mach-számmal vannak megadva.
- (d) alkalmas eszköz, amely megakadályozza az (a) (4) és a (h) (2) alpontban előírt légsebességjelző rendszerek páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét;
- (e) egy második statikusnyomás-vevő;
- (f) jól látható helyen, éjszakai repülésnél megvilágíthatóan kialakított térképtartó;
- (g) a magasság mérésére és kijelzésére alkalmas második, önálló eszköz;
- (h) a fő villamos hálózattól független vészhelyzeti áramforrás, amely legalább 30 percen keresztül alkalmas a térbeli helyzetet jelző rendszer működtetésére és megvilágítására. A vészhelyzeti áramforrásnak automatikusan be kell kapcsolnia a fő villamosenergia-ellátó rendszer kiesésekor, és ilyenkor jól láthatóan jelezni kell, hogy a térbeli helyzetet jelző műszer táplálása a vészhelyzeti áramforrásról történik.

NCC.IDE.A.130 Az IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

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

NCC.IDE.A.135 Földközelségjelző rendszer (TAWS)

Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és a kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú gázturbinás repülőgépeket fel kell szerelni az alábbi követelményeknek megfelelő földközelségjelző rendszerrel (TAWS):

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

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

NCC.IDE.A.140 Fedélzeti összeütközés-elkerülő rendszer (ACAS)

Hacsak az 1332/2001/EU rendelet másként nem rendel, az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű és a 19-et meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú gázturbinás repülőgépeket ACAS II kategóriájú összeütközés-elkerülő rendszerrel kell felszerelni.

NCC.IDE.A.145 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés

Az alábbi repülőgépeket, amennyiben éjjel vagy műszer szerinti repülésre alkalmas időjárási viszonyok között repülnek olyan területeken, ahol az útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb időjárási viszonyok várhatók, fel kell szerelni fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel:

- (a) túlnyomásos utasterű repülőgépek;
- (b) 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű nem túlnyomásos repülőgépek;
- (c) kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú nem túlnyomásos repülőgépek.

NCC.IDE.A.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

- (a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között használt repülőgépeket el kell látni a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.
- (b) A jégréteg kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a hajózó személyzet tagjait feladataik ellátásában.

NCC.IDE.A.155 A hajózó személyzet belső telefonrendszere

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

NCC.IDE.A.160 Fedélzeti hangrögzítő

- (a) Az alább felsorolt repülőgépeket fedélzeti hangrögzítő berendezéssel (CVR) kell ellátni:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) 27 000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű olyan repülőgépek, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki;
- (2) 2250 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépek az alábbi esetekben:
 - (i) a légialkalmassági bizonyítványuk szerint csak legalább két pilótából álló személyzettel repülhetnek;
 - (ii) egy vagy több gázturbinás hajtóművel, illetve egynél több turbólégcsavaros hajtóművel vannak felszerelve;
 - (iii) a típusalkalmassági bizonyítványukat elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően adták ki.
- (b) A fedélzeti hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó két óra során felvett adatok tárolására.
- (c) A fedélzeti hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
 - (1) a pilótafülkéből rádióon leadott és ott rádióon vett telefóniás közlések;
 - (2) a hajózó személyzet tagjai által a belső telefonon, vagy ha van ilyen, az utastájékoztató rendszeren keresztül lefolytatott beszélgetés;
 - (3) a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a – fejhallgatóhoz tartozó vagy az oxigénmaszkba beépített – összes használt mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek;
 - (4) a navigációs és a műszeres leszállító földi segédeszközök fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett élőhangos vagy más hangfrekvenciás azonosító jelei.
- (d) A fedélzeti hangrögzítőnek automatikusan el kell kezdenie a hangrögzítést még azelőtt, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A (d) pont rendelkezésein felül a fedélzeti hangrögzítőnek a villamos táplálás rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés előtti hajtóműindítást megelőzően a pilótafülkében zajló ellenőrzések közben, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.
- (f) A fedélzeti hangrögzítőnek rendelkeznie kell a víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.A.165 Repülési adatrögzítő

- (a) Azokat az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű repülőgépeket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016.

VI. melléklet: NCC rész

január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó repülési adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóközegen tárolt adatok.

- (b) A repülési adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a repülőgép repülési pályája, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 25 óra során rögzített adatokat.
- (c) Az adatokat olyan repülőgépi adatforrásokból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózó személyzet számára megjelenített adatokkal.
- (d) A repülési adatrögzítőnek automatikusan el kell kezdenie az adatok rögzítését még azelőtt, hogy a repülőgép önerejéből mozogni kezdene, és automatikusan le kell állnia, amikor a repülőgép már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A repülési adatrögzítőnek rendelkeznie kell a víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.A.170 Az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- (a) Azon repülőgépek esetében, amelyek első alkalommal 2016. január 1-jén vagy azt követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, képesek az adatkapcsolaton alapuló adatátvitelre, és fel kell őket szerelni fedélzeti hangrögzítővel, valamilyen adatrögzítő berendezéssel rögzíteni kell az alábbi adatokat (amennyiben azok elérhetőek):
 - (1) a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a repülőgépről küldött és a repülőgép által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló üzenetek:
 - (i) adatkapcsolat kezdeményezése;
 - (ii) az irányító és a pilóta közötti kapcsolat;
 - (iii) célzott légtérellenőrzés;
 - (iv) repülési adatok;
 - (v) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - (vi) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű üzemeltetői irányításának adatai;
 - (vii) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;
 - (2) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a repülőgéptől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk;

VI. melléklet: NCC rész

- (3) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- (b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és rendelkeznie kell egy az adatok egyszerű kinyerésére szolgáló módszerrel. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- (c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatok tárolására legalább az NCC.IDE.A.160 bekezdésben a fedélzeti hangrögzítőkre megadott időtartamról.
- (d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.
- (e) Az adatrögzítő működésbe lépésére és leállítására vonatkozóan ugyanazok a szabályok érvényesek, amelyeket a fedélzeti hangrögzítők működésbe lépésére és leállítására vonatkozóan az NCC.IDE.A.160 bekezdés (d) és (e) pontjában foglalt rendelkezések előírnak.

NCC.IDE.A.175 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A fedélzeti hangrögzítőre és a repülési adatrögzítőre vonatkozó előírások teljesíthetők az alábbi módon is:

- (a) azokon a repülőgépeken, amelyeket fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítővel vagy repülési adatrögzítővel, használható egyetlen összevont hang- és adatrögzítő;
- (b) azokon a repülőgépeken, amelyeket mind fedélzeti hangrögzítővel, mind repülési adatrögzítővel fel kell szerelni, használható két összevont hang- és adatrögzítő;

NCC.IDE.A.180 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

- (a) A repülőgépet fel kell szerelni a következőkkel:
 - (1) ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
 - (2) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
 - (3) gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
 - (4) a felsőtestet rögzítő, hirtelen lassulás esetén az ülésben helyet foglaló személy felsőtestét automatikusan visszatartani képes szerkezettel kiegészített rendszert tartalmazó biztonsági öv az alábbi helyeken:
 - (i) a hajózó személyzet minden tagjának ülésén és a pilótaülés melletti valamennyi ülésen;

VI. melléklet: NCC rész

- (ii) a pilótafülkében található minden megfigyelőülésen;
- és
- (5) azokon a repülőgépeken, amelyek első alkalommal 1980. december 31. után kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági öv a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő számára.
- (b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övvel szembeni követelmények:
- (1) egyponthoz kioldóval kell rendelkeznie;
- (2) a hajózó személyzet ülésein, a pilótaülés melletti üléseken, valamint a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő ülésein tartalmazzon legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

NCC.IDE.A.185 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tablók

Azokat a repülőgépeket, amelyeken a hajózó személyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, hogy a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és hogy tilos a dohányzás.

NCC.IDE.A.190 Elsősegélycsomag

- (a) A repülőgépeket el kell látni elsősegélycsomaggal az 1. táblázatban meghatározottak szerint.

1. táblázat: Az elsősegélycsomagok előírt száma

A beszerelt utasülések száma	Az elsősegélycsomagok előírt száma
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 vagy annál több	6

- (b) Az elsősegélycsomagokkal szembeni elvárások:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) legyenek könnyen hozzáférhetőek;
- (2) legyenek hiánytalanul és naprakészen tartva.

NCC.IDE.A.195 Kiegészítő oxigén a túlnyomásos utasterű repülőgépeken

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

NCC.IDE.A.200 Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken

- (a) A nem túlnyomásos utasterű repülőgépeket, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol a (b) alpont értelmében oxigénellátásra van szükség, fel kell szerelni az előírt oxigénmennyiség tárolására és elosztására alkalmas oxigéntároló és -elosztó szerkezettel.

VI. melléklet: NCC rész

- (b) A nem túlnyomásos utasterű repülőgépeken, amennyiben azokat olyan repülési magasságokban használják, ahol az utasterben a barometrikus magasság 10 000 láb fölött van, elegendő mennyiségű légzési célú oxigént kell szállítani az alábbiak szerint:
- (1) a hajózó személyzet összes tagja számára, valamint legalább az utasok 10 %-a számára annyi időre, ameddig az utaster barometrikus magassága 30 percet meghaladón 10 000 láb és 13 000 láb között van;
 - (2) a hajózó személyzet összes tagja és az összes utas számára annyi időre, ameddig az utaster barometrikus magassága 13 000 láb fölött van.

NCC.IDE.A.205 Kézi tűzoltó készülékek

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

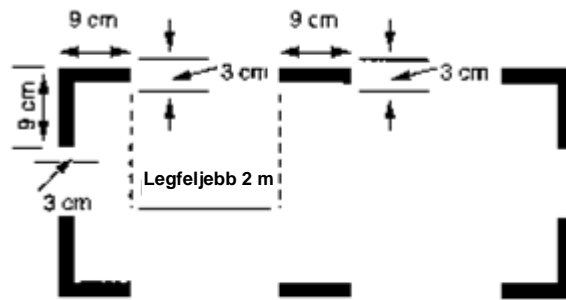
NCC.IDE.A.206 Fejsze és feszítővas

- (a) Az 5700 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű vagy kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépeket el kell látni legalább egy fejszével vagy feszítővassal, amelyet a pilótafülkében kell elhelyezni.
- (b) A 200-at meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú repülőgépek esetében egy további fejszét vagy feszítővasat kell elhelyezni a leghátsó konyhában vagy annak közelében.
- (c) Az utasterben elhelyezett fejszéknek és feszítővasaknak az utasok számára nem látható helyen kell lenniük.

NCC.IDE.A.210 Az áttörési pontok jelölése

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

1. ábra: Az áttörési pontok jelölése



NCC.IDE.A.215 Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)

- (a) Azokat a repülőgépeket, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványukat első ízben 2008. július 1-jén vagy azt megelőzően kapták meg, el kell látni tetszőleges rendszerű vészhelyzeti helymeghatározó jeladóval (ELT).
- (b) Azokat a repülőgépeket, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványukat első ízben 2008. július 1-je után kapták meg, el kell látni automatikus vészhelyzeti helymeghatározó jeladóval.
- (c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti helymeghatározó jeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCC.IDE.A.220 Vízfelület feletti repülés

- (a) Az alábbi repülőgépeket el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, a vízfelületen tartó eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva:
 - (1) szárazföldi repülőgépek, ha azokat vízfelület felett, a parttól 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban használják, vagy olyan repülőtérre vagy leszállóhelyre végeznek fel- vagy leszállást velük, ahol a repülőgép parancsnokának véleménye szerint a felszállási vagy megközelítési útvonal olyan mértékben vezet vízfelület felett, hogy fennáll a kényszer-vízreszállás esélye;
 - (2) vízfelület felett használt hidroplánok.
- (b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, felszínen tartó eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.
- (c) A vízfelület felett üzemeltetett hidroplánokat el kell látni a következőkkel:

VI. melléklet: NCC rész

- (1) a hidroplán méretének, tömegének és kormányzási tulajdonságainak megfelelő úszóhorgony, valamint a hidroplán nyugózéséhez, lehorgonyozásához és a vízen történő manőverezéshez szükséges egyéb eszközök;
 - (2) vonatkozó esetben a Nemzetközi Tengeri Hajózási Szabályzatban (Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs) előírt, hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.
- (d) Ha a repülőgépet a kényszerleszállásra alkalmas szárazföldről a rendes utazósebességgel végzett 30 percnyi repülési időnek megfelelő távolságot vagy 50 tengeri mérföldet meghaladó távolságban használják (a kisebb értéket kell figyelembe venni), a légijármű parancsnokának meg kell határoznia a fedélzeten tartózkodó személyek túlélési esélyeit kényszer-vízreszállás esetén, és ennek alapján döntenie kell arról, hogy ellássa-e a repülőgépet az alábbiakkal:
- (1) vészjelek adására alkalmas berendezés;
 - (2) a fedélzeten tartózkodó összes személy befogadására alkalmas, a vészhelyzetben történő használatot megkönnyítő módon elhelyezett mentőtutajok;
 - (3) a tervezett repülésnek megfelelő, a létfenntartáshoz szükséges eszközöket tartalmazó életmentő felszerelés.

NCC.IDE.A.230 Életmentő felszerelés

- (a) Az olyan területek felett használt repülőgépeket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:
- (1) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
 - (2) legalább egy túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT(S));
 - (3) a lerepülendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten tartózkodó személyek számát.
- (b) Az (a) (3) alpontban előírt kiegészítő életmentő felszerelést nem kell a fedélzeten szállítani, ha a repülőgép:
- (1) nem távolodik el az alábbiakban meghatározott távolságnál messzebbre olyan területtől, ahol a kutatás-mentés nem különösen nehéz:
 - (i) azon repülőgépek esetében, amelyek a kritikus hajtóműnek (hajtóműveknek) az útvonal vagy a tervezett kitérő útvonalak bármely pontján történő üzemképtelenné válását követően képesek folytatni a repülést egy repülőtérig, az egy üzemképtelen hajtóművel tartható utazósebességen 120 perc alatt megtett távolság;
 - (ii) minden egyéb repülőgép esetében az utazósebességen 30 perc alatt megtett távolság;

vagy

- (2) a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján típusalkalmassági bizonyítványt kapott repülőgépek esetében, ha az utazósebességen 90 perc alatt megtett távolságon belül marad egy kényszerleszállásra alkalmas területtől.

NCC.IDE.A.240 Fejhallgató

- (a) A repülőgépeket a pilótafülkében a hajózó személyzet minden tagjának kijelölt munkahelyén fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatókkal.
- (b) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel repült repülőgépeket a hajózó személyzet minden szükséges tagjánál el kell látni a repülőgép dőlését és bólintását vezérlő kormányszerven elhelyezett rádióadó gombbal.

NCC.IDE.A.245 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel repült repülőgépeket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden repülőgépet fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:
 - (1) kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;
 - (2) időjárási adatok vétele a repülés közben bármikor;
 - (3) kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon;
 - (4) kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.
- (b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy bármelyik készülék meghibásodása ne vezessen a többi készülék meghibásodásához.

NCC.IDE.A.250 Navigációs berendezések

- (a) A repülőgépeket fel kell szerelni olyan navigációs berendezésekkel, amelyek révén képesek a repülés lefolytatására az alábbiakkal összhangban:
 - (1) a légiforgalmi irányításnak leadott repülési terv, ha van ilyen;
 - (2) a vonatkozó légtérelőírások.
- (b) A repülőgépet olyan mennyiségű navigációs berendezéssel kell felszerelni, hogy egy berendezésnek a repülés bármely szakaszában történő meghibásodása esetén a fennmaradó berendezés vagy berendezések lehetővé tegye (tegyék) a repülési tervben

VI. melléklet: NCC rész

szereplő repülésnek az (a) pontban foglaltak szerinti végrehajtását vagy a váratlan helyzetekre fenntartott megfelelő eljárás biztonságos lefolytatását.

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

NCC.IDE.A.255 Válaszjeladó (transzponder)

A repülőgépeket el kell látni a barometrikus magasság értékének továbbítására alkalmas másodlagos (szekunder) légtérelőző radaros (secondary surveillance radar, SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérelőző radaros válaszjeladóval.

NCC.IDE.A.260 Az elektronikus navigációs adatok kezelése

- (a) Az üzemeltető csak olyan elektronikus navigációs adatokat kezelő termékeket használhat, amelyek képesek használni az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak megfelelő valamelyik navigációs alkalmazást.
- (b) Amennyiben az elektronikus navigációs adatokat kezelő termék képes a repüléshez szükséges olyan navigációs alkalmazást használni, amelyre az xxx/XXXX/EK rendelet V. melléklete (SPA rész) jóváhagyást ír elő, az üzemeltetőnek bizonyítania kell az illetékes hatóság előtt, hogy az alkalmazott folyamat és a leszállított termék megfelel az adatok tervezett felhasználására vonatkozó adatintegritási szabványoknak.
- (c) Az üzemeltetőnek folyamatosan figyelemmel kell kísérnie mind a folyamatot, mind a termékeket vagy közvetlenül, vagy a harmadik félként igénybe vett szolgáltatók megfelelésének figyelemmel kísérésével.
- (d) Az üzemeltetőnek gondoskodnia kell a naprakész és változtatás nélküli elektronikus navigációs adatok időben történő szétosztásáról és telepítéséről minden olyan repülőgépre, amelyen azokra szükség van.

2. szakasz: Helikopterek

NCC.IDE.H.100 Műszerek és berendezések: általános előírások

- (a) A jelen alrészben előírt műszereknek és berendezéseknek a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelő jóváhagyással kell rendelkezniük, amennyiben:
- (1) azokat a hajózó személyzet a repülési pálya szabályozására használja az NCC.IDE.H.245 és az NCC.IDE.H.250 bekezdés rendelkezéseinek értelmében; vagy
 - (2) be vannak építve a helikopterbe.
- (b) Az alábbi eszközöknek, ha jelen alrész előírja a használatukat, nem szükséges jóváhagyással rendelkezniük:
- (1) autonóm hordozható fényforrás,
 - (2) pontos óra,
 - (3) térképtartó,
 - (4) elsősegélycsomag,
 - (5) túlélőkészlet és jeladóberendezés,
 - (6) úszóhorgony és nyugőzéshez szükséges eszközök,
 - (7) gyermek biztonsági öv.
- (c) A jelen alrész által nem előírt műszereknek és berendezéseknek, valamint minden más olyan berendezésnek, amelyet nem ír elő egyetlen vonatkozó melléklet sem, de a fedélzeten van, meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:
- (1) az ilyen műszerek, berendezések és tartozékok által megjelenített adatokat a hajózó személyzet nem használhatja a 216/2008/EK rendelet I. mellékletében, illetve az NCC.IDE.H.245 és az NCC.IDE.H.250 bekezdésben foglalt előírásoknak történő megfelelésre;
 - (2) ezek a műszerek és berendezések nem befolyásolhatják a helikopter légialkalmasságát még működésképtelenségük vagy meghibásodásuk esetén sem.
- (d) A műszereknek és berendezéseknek könnyen kezelhetőeknek, illetve könnyen elérhetőeknek kell lenniük arról a helyről, ahol az azokat használni kívánó hajózó ül.

VI. melléklet: NCC rész

- (e) A hajózási személyzet tagjai által használt műszereket úgy kell elhelyezni, hogy a hajózási személyzet saját helyükről, a repülés közben előre nézve rendszeresen felvett testhelyzetük és látómezejük lehető legkisebb változtatásával könnyen leolvashassák a kijelzett értékeket.
- (f) Az összes előírt vészhelyzeti berendezésnek könnyen elérhetően, az azonnali használatra készen elhelyezve kell lennie.

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

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

- (a) a helikoptert az üzemeltető által összeállított minimálisan szükséges berendezések listája (MEL) szerint repülik;
- (b) az illetékes hatóság jóváhagyta, hogy az üzemeltető a helikoptert a minimálisan szükséges berendezések alaplístájának (MMEL) korlátozásai szerint repülje; vagy
- (c) a helikopter rendelkezik a vonatkozó légialkalmassági előírások alapján kiadott repülési engedéllyel.

NCC.IDE.H.115 Üzemi fények

Az éjjel használt helikoptereket fel kell szerelni az alábbi fényekkel:

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

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

- (a) A látva repülési szabályok (VFR) szerint, nappal használt helikoptereket fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközökkel:
- (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) csúszás.
- (b) A látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett vízfelület fölött, a szárazföldtől látótávolságnál nagyobb távolságban használt helikoptereket, valamint a látva repülésre alkalmas időjárási viszonyok mellett éjszaka vagy 1500 m-nél kisebb látótávolság mellett, vagy olyan körülmények között használt helikoptereket, amelyek fennállása esetén a kívánt repülési pályát nem lehet egy vagy több további műszer használata nélkül tartani, az (a) alpontban felsoroltakon túl fel kell szerelni az alábbi eszközökkel is:
- (1) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
 - (i) térbeli helyzet (orientáció),
 - (ii) függőleges sebesség (varió),
 - (iii) stabilizált irányszög,
 - (2) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő;
 - (3) alkalmas eszköz, amely megakadályozza az (a) (4) alpontban előírt légsebességjelző rendszer páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét.
- (c) Ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, a helikoptert fel kell szerelni az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas további, különálló eszközökkel:
- (1) barometrikus magasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) csúszás,
 - (4) térbeli helyzet (orientáció), ha az előírás megköveteli,
 - (5) függőleges sebesség (varió), ha az előírás megköveteli,

- (6) stabilizált irányszög, ha az előírás megköveteli.

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

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

- (a) az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas eszközök:
- (1) mágneses irányszög,
 - (2) idő (órában, percben és másodpercben),
 - (3) barometrikus magasság,
 - (4) műszer szerinti sebesség,
 - (5) függőleges sebesség (varió),
 - (6) csúszás,
 - (7) térbeli helyzet (orientáció),
 - (8) stabilizált irányszög,
 - (9) külső hőmérséklet;
- (b) alkalmas eszköz, amely jelzi, ha a pörgettyűs műszerek energiaellátása nem megfelelő;
- (c) ha a repüléshez két pilóta közreműködése szükséges, az alábbi paraméterek mérésére és megjelenítésére alkalmas további, különálló eszközök:
- (1) barometrikus magasság,
 - (2) műszer szerinti sebesség,
 - (3) függőleges sebesség (varió),
 - (4) csúszás,
 - (5) térbeli helyzet (orientáció),
 - (6) stabilizált irányszög;
- (d) alkalmas eszköz, amely megakadályozza az (a) (4) és a (c) (2) alpontban előírt légsebességjelző rendszerek páralecsapódás vagy jegesedés miatt bekövetkező működésképtelenségét;
- (e) egy második statikusnyomás-vevő;

- (f) jól látható helyen, éjszakai repülésnél megvilágíthatóan kialakított térképtartó;
- (g) a térbeli helyzet (orientáció) mérésére és megjelenítésére alkalmas, tartalék műszerként használt további eszköz.

NCC.IDE.H.130 IFR szerinti egypilótás repülésekhez szükséges kiegészítő berendezések

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

NCC.IDE.H.145 Fedélzeti időjárás-felderítő berendezés

Amennyiben az érvényes időjárás-jelentések szerint a tervezett útvonalon zivatartevékenység vagy fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel kimutathatónak ítélt és a repülésre potenciálisan veszélyes egyéb időjárási viszonyok várhatók, a kilencet meghaladó legnagyobb üzemi utasülésszámú, műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel repült helikoptereket el kell látni fedélzeti időjárás-felderítő berendezéssel.

NCC.IDE.H.150 Éjjel, jegesedési körülmények közötti repülések esetén szükséges kiegészítő berendezések

- (a) Az éjjel, várható vagy tényleges jegesedési viszonyok között használt helikoptereket el kell látni a jégréteg kialakulását megvilágító vagy kimutató eszközzel.
- (b) A jégréteg kialakulását megvilágító eszköz nem vakíthat, és nem okozhat olyan tükröződést, amely gátolja a hajózó személyzet tagjait feladataik ellátásában.

NCC.IDE.H.155 A hajózó személyzet belső telefonrendszere

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

NCC.IDE.H.160 Fedélzeti hangrögzítő

- (a) Azokat a 7000 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni fedélzeti hangrögzítő berendezéssel.
- (b) A fedélzeti hangrögzítőnek képesnek kell lennie legalább az utolsó két óra során felvett adatok tárolására.

VI. melléklet: NCC rész

- (c) A fedélzeti hangrögzítőnek időhivatkozással kell rögzítenie a következőket:
 - (1) a pilótafülkéből rádión leadott és ott rádión vett telefóniás közlések;
 - (2) a hajózó személyzet tagjai által a belső telefonon, vagy ha van ilyen, az utastájékoztató rendszeren keresztül lefolytatott beszélgetés;
 - (3) a pilótafülke akusztikus környezetében elhangzottak, köztük megszakítás nélkül a hajózó személyzet által használt összes mikrofon által leadott hangfrekvenciás jelek;
 - (4) a navigációs és a műszeres leszállító földi segédeszközök fejhallgatóba vagy hangszóróba kivezetett élőhangos vagy más hangfrekvenciás azonosító jelei.
- (d) A fedélzeti hangrögzítőnek automatikusan el kell kezdenie a hangrögzítést még azelőtt, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és folytatnia kell azt a repülés befejezéséig, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A (d) pont rendelkezésein felül a fedélzeti hangrögzítőnek a villamos táplálás rendelkezésre állásától függően a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a hangrögzítést a repülés előtti hajtóműindítást megelőzően a pilótafülkében zajló ellenőrzések közben, és folytatnia kell azt a repülés végén történő hajtómű-leállítást közvetlenül követő, a pilótafülkében zajló ellenőrzésekig.
- (f) A fedélzeti hangrögzítőnek rendelkeznie kell a víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.H.165 Repülési adatrögzítő

- (a) Azokat az 3175 kg-ot meghaladó legnagyobb engedélyezett felszállótömegű helikoptereket, amelyeknek az egyedi légialkalmassági bizonyítványát elsőként 2016. január 1-jén vagy azt követően állították ki, fel kell szerelni olyan digitális adatrögzítési eljárást alkalmazó repülési adatrögzítővel (FDR), amelyből egyszerű eljárással kinyerhetők a tárolóközegen tárolt adatok.
- (b) A repülési adatrögzítőnek rögzítenie és tárolnia kell azokat a paramétereket, amelyek segítségével pontosan meghatározható a helikopter repülési pályája, sebessége, magassága, térbeli helyzete, hajtómű-teljesítménye, konfigurációja és működése, és amely képes megőrizni legalább az utolsó 10 óra során rögzített adatokat.
- (c) Az adatokat a helikopteren lévő olyan adatforrásokból kell beszerezni, amelyek lehetővé teszik az adatok pontos összevetését a hajózó személyzet számára megjelenített adatokkal.
- (d) A repülési adatrögzítőnek automatikusan el kell kezdenie az adatok rögzítését még azelőtt, hogy a helikopter önerejéből mozogni kezdene, és automatikusan le kell állnia, amikor a helikopter már nem képes önerejéből mozogni.
- (e) A repülési adatrögzítőnek rendelkeznie kell a víz alatt történő megtalálását segítő eszközzel.

NCC.IDE.H.170 Az adatkapcsolaton alapuló információk rögzítése

- (a) Azon helikopterek esetében, amelyek első alkalommal 2016. január 1-jén vagy azt követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, képesek az adatkapcsolaton alapuló adatátvitelre, és fel kell őket szerelni fedélzeti hangrögzítővel, valamilyen adatrögzítő berendezéssel rögzíteni kell az alábbi adatokat (amennyiben azok elérhetőek):
- (1) a légiforgalmi szolgálattal folytatott kommunikációval kapcsolatos, a helikopterről küldött és a helikopter által fogadott, az alábbi alkalmazásokra vonatkozó, adatkapcsolaton alapuló üzenetek:
 - (i) adatkapcsolat kezdeményezése;
 - (ii) az irányító és a pilóta közötti kapcsolat;
 - (iii) célzott légtérelenőrzés;
 - (iv) repülési adatok;
 - (v) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű által sugárzott légtér-ellenőrzési adatok;
 - (vi) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően a légijármű üzemeltetői irányításának adatai;
 - (vii) a megvalósítható mértékben és a rendszer architektúrájától függően ábrák;
 - (2) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációval kapcsolatos és a helikoptertől elkülönítetten tárolt rögzített adatokkal történő összevetést elősegítő információk;
 - (3) az adatkapcsolaton alapuló kommunikációs üzenetek idejére és prioritására vonatkozó információk, figyelembe véve a rendszer architektúráját.
- (b) Az adatrögzítőnek digitális formában kell rögzítenie és tárolnia az adatokat és információkat, és rendelkeznie kell egy az adatok egyszerű kinyerésére szolgáló módszerrel. A rögzítési módnak lehetővé kell tennie az adatoknak a földön rögzített adatokkal történő párosítását.
- (c) Az adatrögzítőnek képesnek kell lennie a rögzített adatok tárolására legalább az NCC.IDE.H.160 bekezdésben a fedélzeti hangrögzítőkre megadott időtartamról.
- (d) Az adatrögzítőnek rendelkeznie kell a vízben történő megtalálását segítő eszközzel.
- (e) Az adatrögzítő működésbe lépésére és leállítására vonatkozóan ugyanazok a szabályok érvényesek, amelyeket a fedélzeti hangrögzítők működésbe lépésére és leállítására vonatkozóan az NCC.IDE.H.160 bekezdés (d) és (e) pontjában foglalt rendelkezések előírnak.

NCC.IDE.H.175 Összevont repülési adat- és hangrögzítő

A fedélzeti hangrögzítőre és a repülési adatrögzítőre vonatkozó előírások teljesíthetők egy összevont hang- és adatrögzítő beépítésével is.

NCC.IDE.H.180 Ülések, biztonsági övek, rögzítőhevederek és gyermek biztonsági övek

(a) A helikoptereket fel kell szerelni a következőkkel:

- (1) ülés vagy fekhely a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapos vagy annál idősebb személy részére;
- (2) biztonsági öv minden utasüléshez és rögzítőhevederek minden fekhelyhez;
- (3) azokon a helikoptereken, amelyek első ízben 1999. július 31-ét követően kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági öv minden 24 hónapos és annál idősebb utas esetében;
- (4) gyermek biztonsági öv a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére;
- (5) a hajózó személyzet minden tagjának ülésén a felsőtestet rögzítő, hirtelen lassulás esetén az ülésben helyet foglaló személy felsőtestét automatikusan visszatartani képes szerkezettel kiegészített rendszert tartalmazó biztonsági öv;
- (6) azokon a helikoptereken, amelyek első alkalommal 1980. december 31. után kapták meg egyedi légialkalmassági bizonyítványukat, a felsőtestet rögzítő rendszert tartalmazó biztonsági öv a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő számára.

(b) A felsőtestet rögzítő hevederrel kombinált biztonsági övvel szembeni követelmények:

- (1) egyponthoz kioldóval kell rendelkeznie;
- (2) a hajózó személyzet ülésein, a pilótaülés melletti üléseken, valamint a minimálisan előírt számú légiutas-kísérő ülésein tartalmazzon legalább két vállhevedert és egy azoktól függetlenül működtethető biztonsági övet.

NCC.IDE.H.185 „Öveket becsatolni!” és „Tilos a dohányzás!” tablók

Azokat a helikoptereket, amelyeken a hajózó személyzet üléseiből közvetlenül nem látható minden utasülés, el kell látni olyan eszközzel, amellyel valamennyi utas és légiutas-kísérő számára jelezhető, hogy a biztonsági öveket be kell kapcsolni, és hogy tilos a dohányzás.

NCC.IDE.H.190 Elsősegélycsomag

(a) A helikoptereket el kell látni legalább egy elsősegélycsomaggal.

VI. melléklet: NCC rész

(b) Az elsősegélycsomaggal szembeni elvárások:

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

NCC.IDE.H.240 Kiegészítő oxigén a nem túlnyomásos helikoptereken

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

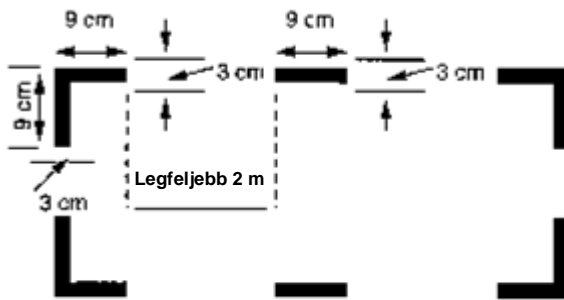
NCC.IDE.H.205 Kézi tűzoltó készülékek

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

NCC.IDE.H.210 Az áttörési pontok jelölése

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

1. ábra: Az áttörési pontok jelölése



NCC.IDE.H.215 Vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT)

- (a) A helikoptert fel kell szerelni legalább egy önműködő vészhelyzeti helymeghatározó jeladóval (ELT).
- (b) A vízfelület felett repülő, barátságtalan környezetben a tengeren fekvő célpontokat kiszolgáló helikoptereket, ha a rendes utazósebességgel végzett 10 perces repülésnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodnak a szárazföldtől, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter képes a repülésre süllyedés nélkül, el kell látni automatikusan működésbe lépő vészhelyzeti helymeghatározó jeladóval (ELT(AD)).
- (c) Bármilyen rendszerű vészhelyzeti helymeghatározó jeladónak képesnek kell lennie egyszerre sugározni a 121,5 MHz és a 406 MHz frekvencián.

NCC.IDE.H.225 Mentőmellények

- (a) Az alábbi helikoptereket el kell látni a fedélzeten tartózkodó minden személy részére mentőmellénnyel, illetve azzal egyenértékű, a vízfelszínen tartó eszközzel a fedélzeten tartózkodó minden 24 hónapnál fiatalabb személy részére, az eszközöket az őket használó személy üléséből vagy fekhelyéről könnyen elérhető helyen tárolva:
 - (1) ha vízfelület felett repülnek, és a rendes utazósebességgel végzett 10 perces repülésnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodnak a szárazföldtől, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén képesek a repülésre süllyedés nélkül;
 - (2) ha vízfelület felett repülnek, és a szárazföldtől az autorotációs távolságnál jobban eltávolodnak, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képesek a repülésre süllyedés nélkül;
 - (3) amennyiben a fel- vagy leszállást olyan repülőtéren vagy leszállóhelyen végzik, ahol a felszállási vagy megközelítési útvonal vízfelület felett vezet.
- (b) Minden mentőmellényt vagy azzal egyenértékű, felszínen tartó eszközt el kell látni a személyek megtalálását elősegítő villamos világítóeszközzel.

NCC.IDE.H.226 A személyzet túlélőruházata

Az alábbi repülések során a személyzet minden tagjának túlélőruházatot kell viselnie:

- (a) ha a helikopter vízfelület felett repül tengeren fekvő célpontot kiszolgálva, és a rendes utazósebességgel végzett 10 perces repülésnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodik a szárazföldtől, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén képes a repülésre süllyedés nélkül, és fennállnak az alábbi feltételek:
 - (1) ha a helikopter parancsnokának rendelkezésére álló időjárás-jelentés vagy -előrejelzés azt mutatja, hogy a tengervíz hőmérséklete a repülés idején nem éri el a +10 °C értéket, vagy
 - (2) a mentéshez szükséges becsült idő meghaladja a becsült túlélési időt;vagy
- (b) amennyiben a helikopter parancsnoka úgy ítéli szükségesnek az alábbi körülmények figyelembevételével végzett kockázatelemzés alapján:
 - (1) vízfelület felett végzett repülésnél, a szárazföldtől az autorotációs távolságnál vagy a biztonságos kényszerleszállási távolságnál jobban eltávolodva, ha a kritikus hajtómű meghibásodása esetén a helikopter nem képes a repülésre süllyedés nélkül, és a helikopter parancsnokának a rendelkezésére álló időjárás-jelentés vagy -előrejelzés azt mutatja, hogy a tengervíz hőmérséklete a repülés idején nem éri el a +10 °C értéket.

NCC.IDE.H.277 Mentőtutajok, túlélői vészhelyzeti helyzetjeladók és túlélőfelszerelések nagy távolságú víz feletti repülésekhez

Az alábbi feladatokra használt helikoptereket:

- (a) ha vízfelület felett repülnek, és a rendes utazósebességgel végzett 10 perces repülésnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodnak a szárazföldtől, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén képesek a repülésre süllyedés nélkül;
- (b) ha vízfelület felett repülnek, és a rendes utazósebességgel végzett 3 perces repülésnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodnak a szárazföldtől, amennyiben a kritikus hajtómű meghibásodása esetén nem képesek a repülésre süllyedés nélkül, fel kell szerelni az alábbiakkal:
 - (1) a 12-nél kevesebb személyt szállító helikopterek esetében legalább egy mentőtutaj, amelynek névleges befogadóképessége nem kevesebb, mint a fedélzeten maximálisan szállítható személyek száma, úgy elhelyezve, hogy vészhelyzet esetén azonnal használható legyen;
 - (2) a 11-nél több személyt szállító helikopterek esetében legalább két mentőtutaj, úgy elhelyezve, hogy vészhelyzet esetén azonnal használhatóak legyenek, és amelyek össz-befogadóképessége elegendő a fedélzeten szállítható személyek

VI. melléklet: NCC rész

számára, és ha az egyik mentőtutaj nem lenne használható, a másik vagy többi mentőtutaj olyan mértékben túlterhelhető, hogy alkalmas a helikopter fedélzetén tartózkodó összes személy befogadására;

- (3) legalább egy túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT(S)) minden mentőtutajban;
- (4) a tervezett repülésnek megfelelő életmentő felszerelés, beleértve a létfenntartó eszközöket is.

NCC.IDE.H.230 Életmentő felszerelés

Az olyan területek felett üzemeltetett helikoptereket, ahol a kutatás-mentés különösen nehéz lenne, el kell látni a következőkkel:

- (a) jeladó berendezés vészjelzések leadásához;
- (b) legalább egy túlélői vészhelyzeti helymeghatározó jeladó (ELT(S));
- (c) a lerepülendő útvonalnak megfelelő kiegészítő életmentő felszerelés, figyelembe véve a fedélzeten lévő személyek számát.

NCC.IDE.H.231 A barátságtalan tengeri környezetben tenger feletti repüléseket végrehajtó helikopterekre vonatkozó kiegészítő előírások

A barátságtalan tengeri környezetben, a szárazföldtől rendes utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodva tenger feletti repüléseket végrehajtó helikoptereknek teljesíteniük kell az alábbi előírásokat:

- (a) Amennyiben a helikopter parancsnokának rendelkezésére álló időjárás-jelentés vagy -előrejelzés azt mutatja, hogy a tengervíz hőmérséklete a repülés idején nem éri el a +10 °C értéket, vagy a mentéshez szükséges becsült idő meghaladja a becsült túlélési időt, vagy ha a repülést terv szerint éjjel hajtják végre, a fedélzeten tartózkodó minden személynek túlélőruházatot kell viselnie.
- (b) Az NCC.IDE.H.227 bekezdés alapján szállított valamennyi mentőtutajt úgy kell beszerezni, hogy használhatóak legyenek olyan tengeri körülmények között, amelyekben a helikopter kényszer-vízreszállási, vízben úszási és kiegyensúlyozási tulajdonságait értékelték annak megállapítása céljából, hogy a helikopter teljesíti-e az engedélyezéshez szükséges kényszer-vízreszállási előírásokat.
- (c) A helikoptert független áramforrásról működő vészvilágítási rendszerrel kell ellátni, amely általános utastér-megvilágítást biztosít a helikopter vészkiürítésének elősegítéséhez.
- (d) Valamennyi vészkijáratot – a személyzet által használt vészkijáratokat is –, valamint azok nyitószervezetét szembetűnő jelzéssel kell ellátni, hogy a fedélzeten tartózkodó személyek számára nappali fényben és sötétben is tájékoztatást nyújtsanak. A jelzéseket

VI. melléklet: NCC rész

úgy kell kialakítani, hogy akkor is láthatók maradjanak, ha a helikopter felborul, és az utastér víz alá kerül.

- (e) Valamennyi olyan le nem dobható ajtónak, amely vészkijáratnak van kijelölve kényszer-vízreszállás esetére, nyitott állapotban rögzíthetőnek kell lennie, hogy tengeri körülmények között – a kényszer-vízreszállás és a vízben úszás értékelésénél előírt maximális mértékig – ne akadályozzák a helikoptert elhagyó személyek kijutását.
- (f) Az utastérben található valamennyi olyan ajtót, ablakot és egyéb nyílást, amelyet víz alatti menekülésre szántak, úgy kell felszerelni, hogy vészhelyzetben működtethető legyen.
- (g) A mentőmellényt a repülés teljes időtartama alatt hordani kell, kivéve, ha az utasok vagy a személyzet tagjai olyan egyesített túlélőruházatot viselnek, amely megfelel a túlélőruházatra és mentőmellényre vonatkozó összevont előírásoknak.

NCC.IDE.H.232 Víz feletti repülésre engedélyezett helikopterek egyéb berendezései

A vízfelület feletti repülésre engedélyezett helikoptereket el kell látni az alábbi eszközökkel:

- (a) a helikopter a méretének, tömegének és kormányzási tulajdonságainak megfelelő úszóhorgony, valamint a helikopter nyugözéséhez, lehorgonyozásához és a vízben végzett manőverezéshez szükséges egyéb eszközök;
- (b) vonatkozó esetben a Nemzetközi Tengeri Hajózási Szabályzatban (Regulations for Preventing Collisions at Sea, COLREGs) előírt, hangjelzések kiadására szolgáló berendezés.

NCC.IDE.H.235 Kényszerleszállás vízre a vízfelület felett repülő összes helikopter esetében

A vízfelület felett, barátságtalan környezetben, a szárazföldtől normál utazósebességen 10 perc repült időnek megfelelő távolságnál jobban eltávolodva végrehajtott repülésekre szánt helikoptereket úgy kell kialakítani, hogy képesek legyenek leszállni a vízre, vagy a vonatkozó légialkalmassági előírásoknak megfelelően a vízben kényszerleszállást tudjanak végrehajtani, vagy pedig el kell látni őket a vészhelyzetben a vízfelületen maradásukat garantáló felszereléssel.

NCC.IDE.H.240 Fejhallgató

Amennyiben a rádiókommunikációs vagy rádió navigációs rendszer használata kötelező, a helikoptert fel kell szerelni állítható karos mikrofonnal ellátott vagy azzal egyenértékű fejhallgatóval, valamint minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt munkahelyén a kormányszerven elhelyezett rádióadó gombbal.

NCC.IDE.H.245 Rádiókommunikációs berendezések

- (a) A műszerrepülési szabályok (IFR) szerint vagy éjjel repült helikoptereket, valamint ha a vonatkozó légtérelőírások megkövetelik, minden helikoptert fel kell szerelni olyan rádiókommunikációs berendezéssel, amely a rendes rádióhullám-terjedési körülmények között alkalmas az alábbiakra:
- (1) kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülőtéri irányítás céljából;
 - (2) a repülendő útvonalra vonatkozó meteorológiai tájékoztatás;
 - (3) kétirányú rádiókapcsolat fenntartása a repülés során bármikor a megfelelő hatóságok által előírt légi navigációs állomásokkal és frekvenciákon;
 - (4) kapcsolat létesítése a 121,5 MHz-es légi navigációs vészhelyzeti frekvencián.
- (b) Abban az esetben, ha egynél több kommunikációs rádiókészülék van előírva, az összes ilyen készüléknek olyan mértékben függetlennek kell lennie a többitől, hogy bármelyik készülék meghibásodása ne vezessen a többi készülék meghibásodásához.
- (c) Amennyiben rádiókommunikációs rendszer van előírva, a helikoptert az NCC.IDE.H.155 bekezdésben a hajózók számára előírt belső telefonrendszeren felül el kell látni minden előírt pilóta és személyzeti tag kijelölt munkahelyén a kormányszerven elhelyezett rádióadó-gombbal.

NCC.IDE.H.250 Navigációs berendezések

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

NCC.IDE.H.255 Válaszjeladó (transzponder)

A helikoptereket el kell látni a barometrikus magasság értékének továbbítására alkalmas másodlagos (szekunder) légtérelenőrző radaros (secondary surveillance radar, SSR) válaszjeladóval, valamint a tervezett útvonalon előírt minden egyéb másodlagos légtérelenőrző radaros válaszjeladóval.