



Flugöryggisstofnun Evrópu

**Viðauki VI við drög að reglugerð framkvæmdastjórnarinnar
um ‘Flugrekstur — OPS’**

Liður-NCC — IR

Efnisyfirlit

Liður-NCC — IR	7
Undirliður A – Almenn ákvæði	7
NCC.GEN.100 Lögbært stjórnvald	7
NCC.GEN.105 Ábyrgð áhafnar	7
NCC.GEN.106 Skyldur og vald flugstjóra	8
NCC.GEN.110 Fylgni við lög, reglur og verklag	10
NCC.GEN.115 Sameiginlegt tungumál	10
NCC.GEN.120 Akstur flugvéla	10
NCC.GEN.125 Þyriltengsl.....	11
NCC.GEN.130 Handrafeindatæki	11
NCC.GEN.135 Upplýsingar um neyðar- og björgunarbúnað um borð.....	11
NCC.GEN.140 Skjöl, handbækur og upplýsingar sem bera á með sér.....	11
NCC.GEN.145 Varðveisla, framleiðsla og notkun upptöku úr flugrita	12
NCC.GEN.150 Flutningur hættulegs varnings	13
Undirliður B – Verklagsreglur	14
NCC.OP.100 Notkun flugvalla og starfsstöðva	14
NCC.OP.105 Lýsing á einangruðum flugvöllum — flugvélar	14
NCC.OP.110 Rekstrarlágmark flugvalla — almennt	14
NCC.OP.111 Rekstrarlágmark flugvalla — NPA, APV, CAT I starfræksla.....	15
NCC.OP.112 Rekstrarlágmark flugvalla — hringflug með flugvélum	16
NCC.OP.113 Rekstrarlágmark flugvalla — hringflug á landi með þyrilum	17
NCC.OP.115 Verklag við flugtak og aðflug.....	17
NCC.OP.120 Verklagsreglur um hávaðamildun.....	18
NCC.OP.125 Lágmarkshæðir hindranabila — blindflug.....	18

Viðauki VI 'liður-NCC'

NCC.OP.130	Upptaka eldsneytis og olíu — flugvélar	18
NCC.OP.131	Upptaka eldsneytis og olíu — þýrlur.....	19
NCC.OP.135	Frágangur farangurs og farms.....	20
NCO.OP.140	Kynning til farþega.....	20
NCC.OP.145	Undirbúningur flugs	20
NCC.OP.150	Varaflugvellir fyrir flugtak — flugvélar.....	21
NCC.OP.151	Varaflugvellir á ákvörðunarstað — flugvélar.....	21
NCC.OP.152	Varaflugvellir á ákvörðunarstað — þýrlur.....	22
NCC.OP.155	Áfylling eldsneytis meðan farþegar ganga um borð, eru um borð, eða eru að ganga frá borði.....	22
NCC.OP.160	Notkun heyrnartóla.....	22
NCC.OP.165	Farþegaflutningar	23
NCC.OP.170	Öryggisráðstafanir í farþegarými og eldhúsi(húsum).....	23
NCC.OP.175	Reykingar um borð	23
NCC.OP.180	Veðurskilyrði.....	24
NCC.OP.185	Ís og önnur aðskotaefni — verklag á jörðu niðri.....	24
NCC.OP.190	Ís og önnur aðskotaefni — verklag í flugi.....	24
NCC.OP.195	Flugtaksskilyrði	25
NCC.OP.200	Hermun afbrigðilegra aðstæðna í flugi.....	25
NCC.OP.205	Eldsneytisstjórnun í flugi.....	25
NCC.OP.210	Notkun á viðbótarsúrefni	25
NCC.OP.215	Viðvörðun um nálægð við jörðu.....	26
NCC.OP.220	Árekstrarvarakerfi (e. airborne collision avoidance system, ACAS).....	26
NCC.OP.225	Skilyrði við aðflug og landingu	26
NCC.OP.230	Upphaf og framvinda aðflugs	26
Undirliður C — Afköst loftfars og starfrækslumörk		27
NCC.POL.100	Starfrækslumörk — öll loftför	27

Viðauki VI 'liður-NCC'

NCC.POL.105 Þyngd og jafnvægi, hleðsla	27
NCC.POL.110 Gögn og skjöl um þyngd og jafnvægi	29
NCC.POL.111 Gögn og skjöl um þyngd og jafnvægi — tilslakanir	30
NCC.POL.115 Afköst — almennt	30
NCC.POL.120 Takmörk á flugtaksþyngd — flugvélar	31
NCC.POL.125 Flugtak — flugvélar	31
NCC.POL.130 Á flugleið — einn hreyfill óstarfhæfur — flugvélar	32
NCC.POL.135 Lending — flugvélar	32
Undirliður D – Tæki, gögn og búnaður	33
Hluti 1 - Flugvélar	33
NCC.IDE.A.100 Tæki og búnaður — almennt	33
NCC.IDE.A.105 Lágmarksbúnaður fyrir flug	34
NCC.IDE.A.110 Auka rafbræðivör	34
NCC.IDE.A.115 Starfræksluljós	34
NCC.IDE.A.120 Starfræksla við sjónflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður	35
NCC.IDE.A.125 Starfræksla við blindflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður	36
NCC.IDE.A.130 Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í einstjórnarflugi við blindflugsskilyrði	37
NCC.IDE.A.135 Landslagsgreiningakerfi	37
NCC.IDE.A.140 Árekstrarvarakerfi (e. airborne collision avoidance system, ACAS)	37
NCC.IDE.A.145 Veðurupplýsingakerfi	38
NCC.IDE.A.150 Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í ísingarskilyrðum að nóttu til	38
NCC.IDE.A.155 Talkerfi flugáhafnar	38
NCC.IDE.A.160 Hljóðriti	38
NCC.IDE.A.165 Flugriti	39
NCC.IDE.A.170 Ritun á samskiptum um gagnahlekk	39

Viðauki VI 'liður-NCC'

NCC.IDE.A.175	Sambyggður flug- og hljóðriti.....	40
NCC.IDE.A.180	Sæti, öryggisbelti í sæti, aðhaldsbúnaður og aðhaldsbúnaður fyrir börn.....	40
NCC.IDE.A.185	Merki um að spenna sætisbelti og að reykingar séu bannaðar	41
NCC.IDE.A.190	Sjúkrakassar	41
NCC.IDE.A.195	Viðbótarsúrefni – flugvélar með jafnþrýstibúnaði	42
NCC.IDE.A.200	Viðbótarsúrefni – flugvélar án jafnþrýstibúnaðar	43
NCC.IDE.A.205	Handslökkvitæki	43
NCC.IDE.A.206	Neyðaröxi og kúbein.....	43
NCC.IDE.A.210	Merktir rofstaðir.....	43
NCC.IDE.A.215	Neyðarsendir	44
NCC.IDE.A.220	Flug yfir vatni.....	44
NCC.IDE.A.230	Björgunarbúnaður	45
NCC.IDE.A.240	Heyrnartól	46
NCC.IDE.A.245	Þráðlaus fjarskiptabúnaður.....	46
NCC.IDE.A.250	Flugleiðsögubúnaður.....	46
NCC.IDE.A.255	Ratsjársvari.....	47
NCC.IDE.A.260	Rafræn stjórnun flugleiðsögugagna	47
Hluti 2 - Þyrlur		48
NCC.IDE.H.100	Tæki og búnaður — almennt.....	48
NCC.IDE.H.105	Lágmarksbúnaður fyrir flug	49
NCC.IDE.H.115	Starfræksluljós	49
NCC.IDE.H.120	Starfræksla við sjónflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður.....	49
NCC.IDE.H.125	Starfræksla við blindflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður.....	50
NCC.IDE.H.130	Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í einstjórnarflugi við blindflugsskilyrði.....	51
NCC.IDE.H.145	Veðurupplýsingakerfi.....	52

Viðauki VI 'liður-NCC'

NCC.IDE.H.150	Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í ísingarskilyrðum að nóttu til	52
NCC.IDE.H.155	Talkerfi flugáhafnar	52
NCC.IDE.H.160	Hljóðriti.....	52
NCC.IDE.H.165	Flugriti.....	53
NCC.IDE.H.170	Ritun á samskiptum um gagnahlekk	53
NCC.IDE.H.175	Sambyggður flug- og hljóðriti.....	54
NCC.IDE.H.180	Sæti, öryggisbelti í sæti, aðhaldsbúnaður og aðhaldsbúnaður fyrir börn.....	54
NCC.IDE.H.185	Merki um að spennu sætisbelti og að reykingar séu bannaðar	55
NCC.IDE.H.190	Sjúkrakassar	55
NCC.IDE.H.240	Viðbótarsúrefni – þýrlur án jafnþrýstibúnaðar	55
NCC.IDE.H.205	Handslökkvitæki	55
NCC.IDE.H.210	Merkir rofstaðir	56
NCC.IDE.H.215	Neyðarsendir	56
NCC.IDE.H.225	Björgunarvesti	56
NCC.IDE.H.226	Viðlagabúnaður áhafnar	57
NCC.IDE.H.227	Björgunarbátar, neyðarsendar í björgunarskyni og björgunarbúnaður á lengri flugi yfir haf eða vatn	57
NCC.IDE.H.230	Björgunarbúnaður	58
NCC.IDE.H.231	Viðbótarkröfur fyrir þýrlur sem eru starfræktar á hafi úti á fjandsamlegu hafsvæði	58
NCC.IDE.H.232	Þýrlur sem vottaðar eru til starfrækslu yfir hafi eða vatni — margvíslegur búnaður	59
NCC.IDE.H.235	Allar þýrlur á flugi yfir hafi eða vatni — nauðlending.....	59
NCC.IDE.H.240	Heyrnartól	59
NCC.IDE.H.245	Þráðlaus fjarskiptabúnaður	59
NCC.IDE.H.250	Flugleiðsögubúnaður.....	60
NCC.IDE.H.255	Ratsjársvari.....	60

Liður-NCC — IR

Undirliður A – Almenn ákvæði

NCC.GEN.100 Lögbært stjórnvald

Lögbæra stjórnvaldið skal vera stjórnvald ákveðið af aðildarríki þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar eða hefur búsetu.

NCC.GEN.105 Ábyrgð áhafnar

- (a) Áhafnar meðlimur skal vera ábyrgur fyrir eðlilegri starfrækslu starfsskyldna sinna, sem eru:
 - (1) tengdar öryggi loftfarsins og þeirra sem um borð eru; og
 - (2) tilgreindar í leiðbeiningum og ferlum í rekstrarhandbókinni.
- (b) Á meðan á varasömustu stigum flugs stendur eða hvenær sem flugstjórinn telur það nauðsynlegt öryggisins vegna, skal áhafnar meðlimurinn sitja á sinni úthlutuðu stöð og skal ekki aðhafast neitt annað en það sem nauðsynlegt er fyrir örugga starfrækslu loftfarsins.
- (c) Í flugi skal flugáhafnar meðlimurinn hafa öryggisbelti sitt spennt á meðan hann/hún er á stöð sinni.
- (d) Í flugi skal a.m.k. einn þar til bær flugáhafnar meðlimur vera við stjórnvöl loftfarsins öllum stundum.
- (e) Áhafnar meðlimur skal ekki sinna starfi um borð í loftfari:
 - (1) ef hann/hún veit eða grunar að hann/hún þjáist af þreytu, eins og vísað er til í 7.f. í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008¹ eða finnst hann/hún ófær af öðrum ástæðum, að því marki að fluginu geti verið stefnt í hættu; eða

¹ Reglugerð Evrópuþingsins og leiðtoga ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB (Stjórnartíðindi Evrópu L 79, 19.3.2008, bls. 1). Reglugerð með síðustu breytingu reglugerðar Evrópuþingsins og leiðtoga ráðsins (EB) nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 (Stjórnartíðindi Evrópu L 309, 24.11.2009, bls. 51).

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (2) þegar hann/hún er undir áhrifum geðvirkra efna eða alkóhóls eða af ástæðum sem tilgreindar eru í 7.g. í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008.
- (f) Áhafnar meðlimur sem starfar fyrir fleiri en einn flugrekanda skal:
- (1) halda í skráningu um tímatakmörk í flugi og hvíldarkröfur og í samræmi við viðauka III (lið-ORO), undirlið FTL við reglugerð (EB) nr. xxx/XXXX; og
 - (2) fá hverjum flugrekanda í hendur þau gögn sem nauðsynleg eru til að skipuleggja vinnu hans/hennar í samræmi við kröfur um tímatakmörk í flugi og hvíldarkröfur.
- (g) Áhafnar meðlimur skal tilkynna flugstjóra:
- (1) um alla galla, mistök, bilanir eða ágalla, sem hann/hún telur að geti haft áhrif á lofthæfi eða örugga starfrækslu loftfarsins, þar á meðal öryggiskerfi; og
 - (2) um alla atburði sem stofnuðu, eða gætu stofnað, öryggi í hættu.

NCC.GEN.106 Skyldur og vald flugstjóra

- (a) Flugstjóri skal bera ábyrgð á:
- (1) öryggi loftfarsins og allra áhafnar meðlima, farþega og farms um borð á meðan á starfrækslu loftfarsins stendur eins og vísað er til í 1.c í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008;
 - (2) upphafi, framhaldi, lúkningu eða breytingu á flugleið flugs ef öryggi krefst þess;
 - (3) því að tryggja að farið sé eftir öllum fyrirmælum, verklagi og gátlistum í samræmi við rekstrarhandbók eins og vísað er til í 1.b í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008;
 - (4) að flug sé aðeins hafið sé hann/hún þess fullviss að allar rekstrartakmarkanir eins og vísað er til í 2.a.3. í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008 séu uppfylltar, sem hér segir:
 - (i) að loftfarið sé lofthæft;
 - (ii) að loftfarið sé skráð opinberlega;
 - (iii) að kerfi og búnaður sem krafist er fyrir viðkomandi flug sé til staðar í loftfarinu og starfi, að því undanskildu að starfræksla með óvirkan búnað sé leyfð af lista yfir lágmarksbúnað (e. minimum equipment list, MEL) eða jafngildu skjali, eins og krafist er í NCC.IDE.A.105 eða NCC.IDE.H.105;
 - (iv) að þyngd loftfarsins og þyngdarmiðja sé þannig að flug sé mögulegt innan þeirra marka sem mælt er fyrir um í skjölum um lofthæfi;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (v) að allur farangur í farþegarými, handfarangur og farmur sé rétt hlaðinn og festur;
 - (vi) að aldrei verði farið umfram þau rekstrartakmörk sem tilgreind eru í flughandbók loftfarsins (e. aircraft flight manual, AFM), hvenær sem er flugs;
 - (vii) að hver flugáhafnar meðlimur sé handhafi gilds skírteinis í samræmi við Reglugerð (EB) nr. 1178/2011²; og
 - (viii) að flugáhafnar meðlimir séu vottaðir og uppfylli kröfur um hæfni og uppfærslu;
- (5) að flug sé ekki hafið sé einhver flugáhafnar meðlima af einhverjum ástæðum ófær um að framkvæma skyldur sínar, eins og vegna meiðsla, veikinda, þreytu eða áhrifa geðvirkra efna;
- (6) að flugi sé ekki áfram haldið lengur en að næsta flugvelli eða starfsstöð sem veðurskilyrði leyfa notkun á, þegar geta einhvers flugáhafnar meðlims er verulega skert, t.d. vegna þreytu, veikinda eða súrefnisskorts;
- (7) að ákveða hvort samþykkja skal loftfar sem er að einhverju leyti óstarfhæft í samræmi við listann yfir leyfð frávík í ytri búnaði loftfars fyrir flug (e. configuration deviation list - CDL) eða listann yfir lágmarksbúnað (e. minimum equipment list - MEL), eins og við á;
- (8) að skrá notkunargögn og alla galla sem eru til staðar eða talið er að séu til staðar í loftfarinu við lúkningu flugs, eða fluglotna, í tækniflugbók eða leiðarflugbók loftfarsins; og
- (9) að tryggja að flugritar:
- (i) séu ekki óstarfhæfir eða á þeim slökkt meðan á flugi stendur; og
 - (ii) ef slys verður eða atvik sem skylt er að tilkynna:
 - (A) séu ekki þurrkaðir af gögnum af ásetningi;
 - (B) séu teknir úr notkun um leið og flugi er lokið; og
 - (C) séu því aðeins teknir aftur í notkun að rannsóknarvaldið leyfi það.
- (b) Flugstjórinn skal hafa vald til þess að neita að flytja eða vísa frá borði hvaða einstaklingi, farangri eða farmi sem er, sem gæti mögulega stofnað öryggi loftfarsins eða þeirra sem um borð eru í hættu.

² Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1178/2011 frá 3. nóvember 2011 um tæknilegar kröfur og stjórnarsýsluferla í tengslum við flugáhafnir í almenningsflugi í samræmi við reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu. *Stjórnartíðindi Evrópu L 311, 25.11.2011, bls. 1.*

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (c) Flugstjórinn skal, eins fljótt og auðið er, tilkynna flugumferðarþjónustudeild (e. air traffic services, ATS) um öll hættuleg veður- eða flugskilyrði sem á vegi hans hafa orðið og eru líkleg til að hafa áhrif á öryggi annarra loftfara.
- (d) Þrátt fyrir ákvæðin í (a)(6), má flugstjóri, í starfrækslu þar sem fleiri en einn flugmaður er í áhöfn, halda áfram flugi lengur en að næsta flugvelli sem veðurskilyrði leyfa notkun á þegar viðunandi mildiaðferðir eru til staðar.
- (e) Flugstjórinn skal, í neyðaraðstæðum sem krefjast tafarlausra ákvarðana og aðgerða, grípa til allra aðgerða sem hann/hún telur nauðsynlegar við kringumstæður í samræmi við 7.d. í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008. Í slíkum tilvikum má hann/hún hvika frá reglum, starfsreglum og aðferðum öryggisins vegna.
- (f) Flugstjórinn skal tafarlaust leggja fram skýrslu um ólöglegt athæfi til lögbærs stjórnvalds og skal upplýsa hin útnefndu staðaryfirvöld.
- (g) Flugstjóri skal tilkynna næsta viðeigandi stjórnvaldi eftir skjótustu leiðum sem tiltækar eru um slys sem hafa að gera með loftfarið og leiddu til alvarlegra meiðsla eða dauða fólks eða verulegra skemmda á loftfarinu eða eignum.

NCC.GEN.110 Fylgni við lög, reglur og verklag

- (a) Flugstjórinn skal fara að lögum, reglum og verklagi þess ríkis þar sem starfrækslan fer fram.
- (b) Flugstjórinn skal þekkja lög, reglur og verklag sem gilda um skyldur hans/hennar, og kveðið er á um fyrir þau svæði sem fara á um, flugvelli eða starfsstöð sem notast skal við og tengd flugleiðsöguvirki eins og vísað er til í 1.a. í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Sameiginlegt tungumál

Flugrekandi skal tryggja að allir áhafnarmeðlimir geti átt samskipti á sameiginlegu tungumáli.

NCC.GEN.120 Akstur flugvéla

Flugrekandi skal tryggja að flugvél sé einungis ekið á athafnasvæði flugvallar ef einstaklingurinn við stjórnvölinn:

- (a) er viðeigandi hæfur flugmaður; eða
- (b) hefur verið útnefndur af flugrekanda og:
 - (1) er þjálfaður til að aka flugvélinni;
 - (2) er þjálfaður til að nota talstöð, sé talstöðvasamskipta krafist;

- (3) hefur fengið leiðbeiningar er varða skipan flugvallarins, leiðir, merki, ljós, flugumferðarmerki (e. air traffic control - ATC - signals) og leiðbeiningar, orðfæri og verklag; og
- (4) getur uppfyllt rekstrarstaðla er varða öruggan akstur flugvélar á flugvelli.

NCC.GEN.125 Þyriltengsl

Einungis skal kveikja á þyrli þyrilu þegar ætlunin er að fljúga með hæfan flugmann við stjórnvölinn.

NCC.GEN.130 Handrafeindatæki

Flugrekandi skal ekki leyfa nokkrum einstaklingi að nota handrafeindatæki (e. portable electronic device - PED) um borð í loftfari sem gæti haft neikvæð áhrif á gang kerfa og búnaðar í loftfari.

NCC.GEN.135 Upplýsingar um neyðar- og björgunarbúnað um borð

Flugrekandi skal alltaf hafa tiltækan lista, sem hægt er að miðla tafarlaust til björgunarmiðstöðva (e. rescue coordination centres – RCC), þar sem er að finna upplýsingar um neyðarbúnað og björgunarbúnað sem er um borð.

NCC.GEN.140 Skjöl, handbækur og upplýsingar sem bera á með sér

- (a) Eftirfarandi skjöl, handbækur og upplýsingar skulu vera um borð í hverju flugi, sem frumskjöl eða afrit, nema annað sé tilgreint:
 - (1) flughandbók loftfarsins (e. aircraft flight manual, AFM), eða jafngilt skjal/skjöl;
 - (2) frumrit skráningarskírteinisins;
 - (3) frumrit lofthæfivottorðsins (e. certificate of airworthiness – CofA);
 - (4) hljóðstigsvottorðið;
 - (5) yfirlýsingin eins og tilgreint er í viðauka III (lið-ORO), ORO.DEC.100 við reglugerð (EB) nr. xxx/XXXX;
 - (6) listi yfir sérstök samþykki, ef við á;
 - (7) talstöðvarskírteini loftfarsins, ef við á;
 - (8) ábyrgðatryggingaskírteini loftfars;
 - (9) leiðarflugbókin, eða jafngildi hennar, fyrir loftfarið;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (10) upplýsingar um skjöluðu flugáætlunina til flugumferðarþjónustu, ef við á;
 - (11) uppfærð og viðeigandi flugkort fyrir flugleiðina sem fljúga á og allar flugleiðir þar sem eðlilegt er að áætla að flugi gæti verið beint, ef þörf þykir;
 - (12) verklag og upplýsingar um sjónmerki sem sendandi og móttakandi loftför nota;
 - (13) upplýsingar er varða leitar- og björgunarþjónustu á svæðinu þar sem fljúga á;
 - (14) þeir hlutar rekstrarhandbókarinnar sem eiga við um skyldur áhafnarmeðlima. Þeir eiga að vera mjög aðgengilegir fyrir áhafnarmeðlimina;
 - (15) listinn yfir lágmarksbúnað (e. minimum equipment list) eða listinn yfir leyfð frávik í ytri búnaði loftfars fyrir flug (e. configuration deviation list, CDL);
 - (16) viðeigandi tilkynningar til flugmanna (e. notice to airmen – NOTAM) og upplýsingaskjöl frá upplýsingaþjónustu flugmála (e. aeronautical information service – AIS);
 - (17) viðeigandi veðurupplýsingar;
 - (18) farm- og/eða farþegaskrá, ef við á; og
 - (19) sérhver önnur skjöl sem geta skipt máli fyrir flugið og krafist er af ríkjunum, sem eiga hlut að máli í fluginu.
- (b) Komi til þess að skjölin sem tilgreind eru í (a)(2) til (a)(8) týnast eða er stolið, má halda áfram fluginu á áfangastað eða stað þar sem hægt er að nálgast ný skjöl í staðinn.

NCC.GEN.145 Varðveisla, framleiðsla og notkun upptöku úr flugrita

- (a) Í kjölfar slyss eða atviks sem krefst skýrslugjafar, skal flugrekandi loftfars varðveita upphaflegar upptökur gagna í 60 daga nema rannsóknarstjórnvald krefjist annars.
- (b) Flugrekandi skal athuga og meta upptökur úr flugrita (e. flight data recorder – FDR), hljóðrita (e. cockpit voice recorder – CVR) og samskipta um gagnahlekk til að tryggja að ritarnir starfi eðlilega.
- (c) Flugrekandi skal geyma upptökurnar á upptökutíma flugritans, eins og krafist er í NCC.IDE.A.165 eða NCC.IDE.H.165, nema eyða má allt að 1 klukkutíma af elsta upptekna efninu, þegar prófun fer fram með það að markmiði að prófa og viðhalda flugritanum.
- (d) Flugrekandi skal halda og uppfæra skjöl sem hafa að geyma nauðsynlegar upplýsingar til að breyta hráum gögnum úr flugrita í breytur sem settar eru fram í verkfræðieiningum.
- (e) Flugrekandi skal gera allar upptökur úr flugrita tiltækar fyrir lögbært stjórnvald, ef stjórnvaldið krefst þeirra.

- (f) Án skerðingar á viðeigandi refsilöggjöf í landi:
- (1) skal einungis nota upptökur úr hljóðrita í öðrum tilgangi en að rannsaka slys eða atvik, sem krefst skylduskýrslugjafar, ef allir áhafnar meðlimir og viðhaldsstarfslið, sem í hlut eiga, gefa samþykki sitt; og
 - (2) einungis skal nota upptökur úr flugrita eða samskipti um gagnahlekk í öðrum tilgangi en að rannsaka slys eða atvik sem heyra undir skylduskýrslugjöf, ef þær upptökur eru:
 - (i) notaðar af flugrekanda í þágu lofthæfis eða viðhalds eingöngu;
 - (ii) útbúnar þannig að ekki er hægt að persónugreina einstaklinga; eða
 - (iii) settar fram í öruggu ferli.

NCC.GEN.150 Flutningur hættulegs varnings

- (a) Flytja skal hættulegan varning í flugi í samræmi við viðauka 18 við Chicago-samninginn, eins og honum var síðast breytt og hann aukinn í *Tæknilegum leiðbeiningum fyrir öruggan flutning hættulegs varnings* (ICAO skjal 9284-AN/905), að meðtöldum viðaukum og sérhverjum öðrum viðbótum eða leiðréttingum.
- (b) Hættulegur varningur skal einungis fluttur af flugrekanda sem samþykktur er samkvæmt viðauka V (lið-SPA), undirlið G, við reglugerð (EB) nr. xxx/XXXX nema þegar:
 - (1) hann heyrir ekki undir tæknileiðbeiningarnar í samræmi við lið 1 í leiðbeiningunum; eða
 - (2) farþegar eða áhafnar meðlimir bera hann, eða hann er í farangri, í samræmi við lið 8 í tæknileiðbeiningunum.
- (c) Flugrekandi skal koma á ferlum til að tryggja að gripið sé til allra skynsamlegra ráðstafana til að hindra að hættulegur varningur berist óviljandi um borð.
- (d) Flugrekandi skal gefa starfsliði nægilegar upplýsingar svo að það geti sinnt skyldum sínum, eins og krafist er í tæknileiðbeiningunum.
- (e) Flugrekandi skal, í samræmi við tæknileiðbeiningarnar, tilkynna tafarlaust til lögbæra stjórnvaldsins og viðeigandi stjórnvalds í því ríki, þar sem atvikið gerist, ef einhver slys eða atvik gerast sem varða hættulegan varning.
- (f) Flugrekandi skal tryggja að farþegar fái upplýsingar um hættulegan varning í samræmi við tæknileiðbeiningarnar.
- (g) Flugrekandi skal tryggja að tilkynningar um flutning hættulegs varnings berist til afhendingarstaða fyrir farm, eins og krafist er í tæknileiðbeiningunum.

Undirliður B – Verklagsreglur

NCC.OP.100 Notkun flugvalla og starfsstöðva

Flugrekandi skal einungis nota flugvelli og starfsstöðvar sem eru hæfilegar fyrir viðkomandi tegund loftfars og tegund starfsemi sem um ræðir.

NCC.OP.105 Lýsing á einangruðum flugvöllum — flugvélar

Hvað varðar val á varaflugvöllum og eldsneytisstefnu, skal flugrekandi líta á flugvöll sem einangraðan flugvöll, sé flugtíminn að næsta viðunandi varaflugvallar á ákvörðunarstað lengri en:

- (a) fyrir flugvélar með bulluhreyflum, 60 mínútur; eða
- (b) fyrir flugvélar með hverfihreyflum, 90 mínútur.

NCC.OP.110 Rekstrarlágmark flugvalla — almennt

- (a) Fyrir flug samkvæmt blindflugsreglum (e. instrument flight rules, IFR), skal flugrekandi tilgreina rekstrarlágmark flugvallar fyrir hvern brottfarar-, ákvörðunar- og varaflugvöll sem nota á. Slík lágmark skulu:
 - (1) ekki vera lægri en þau sem ríkið, þar sem flugvöllurinn er staðsettur, tilgreindi, nema viðkomandi ríki samþykki það sérstaklega; og
 - (2) í starfrækslu í lélegu skyggni, vera samþykkt af hinu lögbæra stjórnvaldi í samræmi við viðauka V (lið SPA), undirlið E við reglugerð (EB) nr. xxx/XXXX.
- (b) Þegar flugrekandi tilgreinir rekstrarlágmark flugvalla skal hann taka eftirfarandi til greina:
 - (1) tegund, afköst og stjórnunareiginleika loftfarsins;
 - (2) samsetningu, hæfi og reynslu flugáhafnar;
 - (3) mál og eiginleika flugbrauta og lokaaðflugs- og flugtakssvæða (e. final approach and take-off areas – FATOs) sem geta verið valin til notkunar;
 - (4) nægjanleika og afköst tiltækra sjónrænna og annarra aðstoðarkerfa á jörðu niðri;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (5) tiltækan búnað í loftfarinu til leiðsagnar og/eða stjórn flugslóðar við flugtak, aðflug, sléttingarbragð, landingu, miðbrautarsækni og fráflug;
 - (6) hindranir í aðflugi, fráflugi og fráklifurssvæðum sem nauðsynleg eru til að varaáætlanir nái fram að ganga;
 - (7) ákvörðun lágmarkshæðar hindranabila/lágmarkshæða yfir hindrun fyrir blindaðflug;
 - (8) aðferðir til að ákveða og tilkynna veðurskilyrði; og
 - (9) flugtækni sem nota skal við lokaaðflug.
- (c) Lágörkin fyrir sértæk ferli við aðflug og landingu skal einungis nota ef öll eftirfarandi skilyrði eru uppfyllt:
- (1) búnaður á jörðu niðri sem krafist er fyrir ætlað ferli er starfhæfur;
 - (2) loftfarskerfin, sem krafist er vegna þessarar tegundar aðflugs, eru starfhæf;
 - (3) sett skilyrði um afköst loftfars eru uppfyllt; og
 - (4) áhöfnin er nægilega hæf.

NCC.OP.111 Rekstrarlágörk flugvalla — NPA, APV, CAT I starfræksla

- (a) Ákvörðunarhæð (e. decision height) sem nota á í grunnaðflugi (e. non-precision approach, NPA) sem flogið er með lokaaðflugi í samfelldri lækkun (e. continuous descent final approach, CDFA), aðflugsaðgerð með lóðréttri leiðsögn (e. approach procedure with vertical guidance, APV) eða starfrækslu í flokki I (CAT I) skal ekki vera lægri en sú hæsta af:
- (1) þeirri lágmarkshæð sem hægt er að nota aðflugsstöðina án tilskilinna ytri sjónkennileita;
 - (2) lágmarksflughæð yfir hindrun (e. obstacle clearance height, OCH) fyrir loftfarsflokkinn;
 - (3) ákvörðunarhæð útgefinnar aðflugsaðferðar, þar sem við á;
 - (4) kerfislágmark sem tilgreint er í töflu 1; eða
 - (5) lágmarks ákvörðunarhæð sem tilgreind er í AFM eða jafngildu skjali, ef henni er lýst yfir.
- (b) Lágmarkslækkunarhæð (e. minimum descent height, MDH) fyrir NPA starfrækslu þar sem flogið er án CDFA tækni skal ekki vera lægri en sú hæsta af:
- (1) OCH fyrir loftfarsflokkinn;
 - (2) kerfislágmark sem tilgreint er í töflu 1; eða

- (3) lágmarks MDH sem tilgreind er í AFM, ef henni er lýst yfir.

Tafla 1: Kerfislágmörk

Virki	Lægsta DH/MDH (fet)
Blindlendingarkerfi (e. instrument landing system, ILS)	200
Gervihnattaleiðsögukerfi (e. global navigation satellite system, GNSS)/ aukningarkerfi með gervihnöttum (e. satellite-based augmentation system, SBAS) (hliðlægt nákvæmnisaðflug með lóðréttri leiðsögn (e. lateral precision with vertical guidance approach, LPV))	200
GNSS (hliðlæg leiðsögn (e. lateral navigation, LNAV))	250
GNSS/lóðrétt leiðsögn (e. baro-vertical navigation, VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Miðlínusendir (e. localiser, LOC) með eða án fjarlægðarmælivita (e. distance measuring equipment, DME)	250
Stefningaradflug (e. surveillance radar approach, SRA) (lýkur við ½ sjómílu)	250
SRA (sem lýkur við 1 sjómílu)	300
SRA (sem lýkur við 2 sjómílu eða meira)	350
VHF-fjölstefnuviti (VOR)	300
VOR/DME	250
Hringviti (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-miðunarstöð (VDF)	350

NCC.OP.112 Rekstrarlágmörk flugvalla — hringflug með flugvélum

- (a) MDH fyrir hringflug með flugvélum skal ekki vera lægri en sú hæsta af:
- (1) útgefinni lágmarksflughæð yfir hindrun í hringflugi fyrir flugvélaflokkinn;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (2) lágmarks flughæð í hringflugi sem fengin er úr töflu 1; eða
 - (3) DH/MDH undanfarandi blindaðflugsaðferðar.
- (b) Lágmarksskyggni fyrir hringflug með flugvélum skal vera það mesta af:
- (1) skyggni í hringflugi fyrir flugvélaflokkinn, ef það er útgefið;
 - (2) lágmarksskyggni sem fengið er úr töflu 2; eða
 - (3) flugbrautarskyggni/breytt skyggni samkvæmt veðurupplýsingum (RVR/CMV) undanfarandi blindaðflugsaðferðar.

Tafla 1: MDH og lágmarksskyggni fyrir hringflug eftir flugvélaflokki

	Flugvélaflokkur			
	A	B	C	D
MDH (fet)	400	500	600	700
Lágmarksskyggni samkvæmt veðurupplýsingum (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Rekstrarlágmark flugvalla — hringflug á landi með þyrlum

MDH fyrir hringflug á landi með þyrlum skal ekki vera undir 250 fetum (76,2 m) og skyggni samkvæmt veðurupplýsingum ekki minna en 800 m.

NCC.OP.115 Verklag við flugtak og aðflug

- (a) Flugstjórinn skal notast við brottflugs- og aðflugsaðverklag sem ríki flugvallarins kveður á um, hafi slíkt verklag verið gefið út fyrir flugbrautina eða FATO sem nota á.
- (b) Þrátt fyrir (a), skal flugstjórinn aðeins samþykkja ATC heimild sem vîkur frá útgefnu verklagi:
 - (1) að því gefnu að skilyrði um hindranabil séu virt og fullt tillit sé tekið til starfræksluskilyrða; eða
 - (2) sé honum gefin stefna með ratsjá af flugstjórnardeild.
- (c) Í öllu falli skal lokaáðflugskaflinn floginn sjónrænt eða í samræmi við útgefið verklag í blindaðflugi.

NCC.OP.120 Verklagsreglur um hávaðamildun

Flugrekandinn skal þróa verklagsreglur sem taka tillit til hversu þarflegt er að lágmarka áhrif hávaða frá loftförum, en á sama tíma gæta þess að öryggi hafi forgang umfram hávaðamildun.

NCC.OP.125 Lágmarkshæðir hindranabila — blindflug

- (a) Flugrekandinn skal tilgreina aðferð til að koma á lágmarksflughæð sem veitir nægilegt hindranabil fyrir alla flugkafla sem fljúga á í blindflugi.
- (b) Flugstjórinn skal koma á lágmarksflughæð fyrir hvert flug sem byggist á þessari aðferð. Lágmarksflughæð skal ekki vera lægri en sú sem gefin er út af því ríki sem fljúga á yfir.

NCC.OP.130 Upptaka eldsneytis og olíu — flugvélar

- (a) Flugstjórinn skal aðeins hefja flug ef flugvélin hefur nægilegt eldsneyti og olíu fyrir eftirfarandi:
 - (1) fyrir sjónflug (VFR):
 - (i) til að fljúga, að degi til, til flugvallar ætlaðrar landingar og eftir það, til að fljúga í a.m.k. 30 mínútur í venjulegri farflugshæð; eða
 - (ii) til að fljúga, að nóttu til, til flugvallar ætlaðrar landingar og eftir það, til að fljúga í a.m.k. 45 mínútur í venjulegri farflugshæð; eða
 - (2) fyrir blindflug:
 - (i) þegar varaflugvallar á ákvörðunarstað er ekki krafist, til að fljúga til flugvallar ætlaðrar landingar og eftir það, til að fljúga í a.m.k. 45 mínútur í venjulegri farflugshæð; eða
 - (ii) þegar varaflugvallar á ákvörðunarstað er krafist, til að fljúga til flugvallar ætlaðrar landingar, til varaflugvallar og eftir það, til að fljúga í a.m.k. 45 mínútur í venjulegri farflugshæð; eða
- (b) Þegar verið er að reikna það eldsneyti sem þarf, ásamt því að gert sé ráð fyrir ófyrirsjáanlegum aðstæðum, skal eftirfarandi tekið með í reikninginn:
 - (1) spá um veðurskilyrði;
 - (2) fyrirséðar flugleiðir frá flugstjórn og tafir á umferð;
 - (3) verklag vegna þrýstingsfalls eða bilunar í einum hreyfli á flugleið, þar sem við á; og
 - (4) allar aðrar aðstæður sem geta seinkað landingu flugvélar eða aukið notkun eldsneytis og/eða olíu.

- (c) Ekkert skal koma í veg fyrir breytingu á flugáætlun á flugi, svo að enduráætla megi flugið til annars áfangastaðar, að því gefnu að hægt sé að uppfylla allar kröfur frá þeim stað þar sem flugið er enduráætlað.

NCC.OP.131 Upptaka eldsneytis og olíu — þyrlur

- (a) Flugstjórinn skal aðeins hefja flug ef þyrlan hefur nægilegt eldsneyti og olíu fyrir eftirfarandi:
- (1) fyrir sjónflug, til að fljúga til flugvallar/starfsstöðvar ætlaðrar landingar og eftir það til að fljúga í a.m.k. 20 mínútur á besta hraðasviði; og
 - (2) fyrir blindflug:
 - (i) þegar varaflugvallar er ekki krafist eða þegar enginn varaflugvöllur sem veðurskilyrði leyfa notkun á er tiltækur, til að fljúga til flugvallar/starfsstöðvar ætlaðrar landingar, og eftir það til að fljúga í 30 mínútur á biðflugshraða í 450 m (1.500 fetum) yfir ákvörðunarflugvelli/starfsstöð við staðalhitastig og fyrir aðflug og landingu; eða
 - (ii) þegar varaflugvallar er ekki krafist, til að fljúga til og framkvæma aðflug á flugvelli/starfsstöð ætlaðrar landingar, og eftir það:
 - (A) að fljúga til tilgreinds varaflugvallar; og
 - (B) til að fljúga í 30 mínútur á biðflugshraða í 450 m (1.500 fetum) yfir varaflugvelli/starfsstöð við staðalhitastig og fyrir aðflug og landingu.
- (b) Þegar verið er að reikna það eldsneyti sem þarf, ásamt því að gert sé ráð fyrir ófyrirsjáanlegum aðstæðum, skal eftirfarandi tekið með í reikninginn:
- (1) spá um veðurskilyrði;
 - (2) fyrirséðar flugleiðir frá flugstjórn og tafir á umferð;
 - (3) verklag vegna þrýstingsfalls eða bilunar í einum hreyfli á flugleið, þar sem við á; og
 - (4) allar aðrar aðstæður sem geta seinkað landingu loftfarsins eða aukið notkun eldsneytis og/eða olíu.
- (c) Ekkert skal koma í veg fyrir breytingu á flugáætlun á flugi, svo að enduráætla megi flugið til annars áfangastaðar, að því gefnu að hægt sé að uppfylla allar kröfur frá þeim stað þar sem flugið er enduráætlað.

NCC.OP.135 Frágangur farangurs og farms

Flugrekandinn skal koma á laggirnar verklagi sem tryggir að:

- (a) einungis handfarangur, sem hægt er að ganga frá með eðlilegum og öruggum hætti, sé fluttur um borð í farþegarýmið; og
- (b) þannig sé gengið frá öllum farmi og farangri um borð, sem gæti valdið meiðslum eða skemmdum, eða hindrað ganga og útganga, að hann færist ekki úr stað.

NCO.OP.140 Kynning til farþega

Flugstjórinn skal tryggja að:

- (a) farþegum hafi, fyrir flugtak, verið kynnt staðsetning og notkun eftirfarandi:
 - (1) sætisbelta,
 - (2) neyðarútganga, og
 - (3) spjalds með öryggisleiðbeiningum fyrir farþega,og ef við á:
 - (4) björgunarvesta,
 - (5) súrefnisbúnaðar,
 - (6) björgunarbáta, og
 - (7) annars neyðarbúnaðar sem ætlaður er farþegum;og
- (b) í neyðartilvikum í flugi, farþegum hafi verið leiðbeint í slíkum neyðaraðgerðum eins og hæfir aðstæðum.

NCC.OP.145 Undirbúningur flugs

- (a) Áður en flug er hafið, skal flugstjórinn fullvissa sig eftir öllum sanngjörnum leiðum að virki á jörðu og/eða vatni, þar á meðal fjarskiptavirki og leiðsögutæki sem tiltæk eru og bein þörf er á í slíku flugi, fyrir örugga starfrækslu loftfarsins, séu viðunandi fyrir viðkomandi starfrækslu flugsins.
- (b) Áður en flug er hafið, skal flugstjóranum vera kunnugt um allar tiltækar veðurupplýsingar sem eru viðeigandi fyrir fyrirhugað flug. Undirbúningur fyrir flug fjarri brottfararstað og fyrir hvert blindflug, skal fela í sér:
 - (1) skoðun á tiltækum og uppfærðum veðurupplýsingum og spám; og

- (2) útfærslu varaaðgerðaáætlunar til að gera ráð fyrir þeim möguleika að ekki sé hægt að ljúka flugi eins og ráðgert var, vegna veðurskilyrða.

NCC.OP.150 Varaflugvellir fyrir flugtak — flugvélar

- (a) Fyrir blindflug, skal flugstjóri tilgreina a.m.k. einn varaflugvöll fyrir flugtak sem veðurskilyrði leyfa notkun á í flugáætluninni, séu veðurskilyrði á brottfararflugvelli við eða undir viðeigandi rekstrarlágmarkum flugvalla eða það sé ekki mögulegt að snúa aftur til brottfararflugvallar af öðrum ástæðum.
- (b) Varaflugvöllur fyrir flugtak skal vera staðsettur innan eftirfarandi vegalengda frá brottfararflugvelli:
 - (1) fyrir flugvélar sem hafa tvo hreyfla, ekki lengra en sú fjarlægð sem jafngildir flugtíma sem nemur 1 klukkustund á einhreyfils farflugshraða í logni; og
 - (2) fyrir flugvélar sem hafa þrjá eða fleiri hreyfla, ekki lengra en sú fjarlægð sem jafngildir flugtíma sem nemur 2 klukkustundum á farflugshraða með einn hreyfil óstarfhæfan (e. one-engine-inoperative, OEI) samkvæmt flughandbók loftfarsins, í logni.
- (c) Til að flugvöllur geti verið valinn sem varaflugvöllur fyrir flugtak skulu tiltækar upplýsingar gefa til kynna, á áætluðum notkunartíma, að aðstæður verði við eða yfir rekstrarlágmarkum flugvallarins fyrir þá starfrækslu.

NCC.OP.151 Varaflugvellir á ákvörðunarstað — flugvélar

Fyrir blindflug skal flugstjóri tilgreina a.m.k. einn varaflugvöll á ákvörðunarstað sem veðurskilyrði leyfa notkun á í flugáætluninni, nema:

- (a) að tiltækar veðurupplýsingar gefi til kynna, frá 1 klukkustund fyrir þar til 1 klukkustund eftir áætlaðan komutíma, eða frá raunverulegum brottfarartíma til 1 klukkustund eftir áætlaðan komutíma, hvor sem er skemmri tími, að hægt sé að framkvæma aðflug og landingu við sjónflugsskilyrði (e. visual meteorological conditions, VMC); eða
- (b) að ætlaður landingarstaður sé einangraður og:
 - (1) að mælt sé fyrir um blindflugsverklag fyrir flugvöll ætlaðrar landingar; og
 - (2) að tiltækar og uppfærðar veðurupplýsingar gefi til kynna að eftirfarandi veðurskilyrði verði fyrir hendi frá 2 klukkustundum fyrir til 2 klukkustundum eftir áætlaðan komutíma:
 - (i) skýjahæð sem er a.m.k. 300 m (1.000 fetum) yfir lágmarki blindflugsaðferðarinnar; og
 - (ii) skyggni sem er a.m.k. 5,5 km eða 4 km meira en lágmark aðferðarinnar.

NCC.OP.152 Varflugvellir á ákvörðunarstað — þyrlur

Fyrir blindflug skal flugstjóri tilgreina a.m.k. einn varflugvöll á ákvörðunarstað sem veðurskilyrði leyfa notkun á í flugáætluninni, nema:

- (a) að mælt sé fyrir um blindflugsaðferð fyrir flugvöll ætlaðrar landingar og að tiltækar veðurupplýsingar gefi til kynna að eftirfarandi veðurskilyrði verði fyrir hendi frá 2 klukkustundum fyrir til 2 klukkustundum eftir áætlaðan komutíma, eða frá raunverulegum brottfarartíma til 2 klukkustundum eftir áætlaðan komutíma, hvor sem er skemmri tími:
 - (1) skýjahæð sem er a.m.k. 120 m (400 fetum) yfir lágmarki blindflugsaðferðarinnar; og
 - (2) skyggni sem er a.m.k. 1.500 m meira en lágmark aðferðarinnar; eða
- (b) að ætlaður landingarstaður sé einangraður og:
 - (1) ð mælt sé fyrir um blindflugsaðferð fyrir flugvöll ætlaðrar landingar;
 - (2) að tiltækar og uppfærðar veðurupplýsingar gefi til kynna að eftirfarandi veðurskilyrði verði fyrir hendi frá 2 klukkustundum fyrir til 2 klukkustundum eftir áætlaðan komutíma:
 - (i) skýjahæð sem er a.m.k. 120 m (400 fetum) yfir lágmarki blindflugsaðferðarinnar;
 - (ii) skyggni sem er a.m.k. 1.500 m meira en lágmark aðferðarinnar; og
 - (3) að vendimörk (e. point of no return, PNR) hafi verið ákvörðuð sé um að ræða áfangastað á hafi úti.

NCC.OP.155 Áfylling eldsneytis meðan farþegar ganga um borð, eru um borð, eða eru að ganga frá borði

- (a) Ekki skal fylla flugbensín á loftfar (e. aviation gasoline, AVGAS) eða eldsneyti með suðumark á breiðu hitabili, eða blöndu þessa tveggja, meðan farþegar eru að ganga um borð, eru um borð, eða eru að ganga frá borði.
- (b) Fyrir allar aðrar tegundir eldsneytis skal grípa til nauðsynlegra ráðstafana og hafa skal nægilegt og hæft starfslið í loftfarinu sem sé tilbúið að hefja og leiðbeina við rýmingu loftfarsins á hagkvæmasta og fljótlegasta hátt sem völ er á.

NCC.OP.160 Notkun heyrnartóla

- (a) Allir flugáhafnarmedlimir á vakt í áhafnarrýminu skulu vera með heyrnartól á höfði með hljóðnema eða jafngildi þessa. Heyrnartólið skal nota sem aðalbúnað fyrir talfjarskipti við flugumferðarþjónustu:

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (1) á jörðu niðri:
 - (i) þegar fengin er brottflugsheimild frá flugumferðarþjónustu með talfjarskiptum; og
 - (ii) þegar hreyflar eru í gangi;
 - (2) í flugi:
 - (i) undir skiptihæð; eða
 - (ii) í 10.000 fetum, hvort sem er hærra;og
 - (3) hvenær sem flugstjóri telur slíkt nauðsynlegt.
- (b) Við skilyrði sem lýst er í (a) skal hljóðneminn eða jafngildi hans vera staðsettur þannig að hægt sé að nota hann í gagnkvæmt fjarskiptasamband.

NCC.OP.165 Farþegaflutningar

Flugrekandinn skal koma á laggirnar verklagi sem tryggir að:

- (a) farþegar sitji þannig að þeir geti veitt aðstoð og hindri ekki rýmingu loftfars, ef til neyðarrýmingar kemur;
- (b) fyrir og við akstur, flugtak og landingu, og hvenær sem flugstjórinn telur það nauðsynlegt öryggisins vegna, skulu allir farþegar um borð vera í sætum sínum eða legurúmum með öryggisbeltin eða aðhaldsbúnaðinn tryggilega festan, og
- (c) aðeins skal leyft að fleiri en einn sé um hvert flugsæti í sérstökum sætum loftfars þar sem einn fullorðinn og eitt ungbarn sitja saman, tryggilega fest með viðbótarlykkjubelti eða öðrum aðhaldsbúnaði.

NCC.OP.170 Öryggisráðstafanir í farþegarými og eldhúsi(húsum)

Flugstjórinn skal tryggja að:

- (a) fyrir akstur, flugtak og landingu, séu allir útgangar og flóttaleiðir laus við hindranir; og
- (b) allur búnaður og farangur sé tryggilega festur fyrir flugtak og landingu, og hvenær sem það telst nauðsynlegt öryggisins vegna.

NCC.OP.175 Reykingar um borð

Flugstjóri skal ekki leyfa reykingar um borð:

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (a) hvenær sem slíkt telst nauðsynlegt öryggisins vegna;
- (b) við áfyllingu eldsneytis á loftfarið;
- (c) þegar loftfarið er á jörðu niðri nema flugrekandinn hafi ákveðið verklag sem lágmarki hættuna meðan á starfrækslu á jörðu niðri stendur;
- (d) fyrir utan tilgreinda reykingastaði, á göngum og salernum;
- (e) í farmrými og/eða öðrum svæðum þar sem farmur er fluttur sem ekki er geymdur í eldvörðum kössum eða hjúpaður eldþolnum segldúk; og
- (f) á þeim svæðum í farþegarýminu þar sem súrefni er úthlutað.

NCC.OP.180 Veðurskilyrði

- (a) Flugstjóri skal aðeins hefja flug eða halda áfram blindflugi ef síðustu tiltæku veðurupplýsingar gefa til kynna að veðurskilyrði á flugi og á ætluðum áfangastað á áætluðum notkunartíma verði við eða yfir viðeigandi rekstrarlágmarkum blindflugs.
- (b) Flugstjóri skal aðeins hefja eða halda áfram blindflugi að áætluðum ákvörðunarflugvelli þegar nýjustu tiltæku veðurupplýsingar benda til þess að á áætluðum komutíma verði veðurskilyrði á ákvörðunarflugvelli, eða að minnsta kosti einum varaflugvelli á ákvörðunarstað, við eða yfir viðeigandi rekstrarlágmarkum flugvallarins.
- (c) Séu sjónflugs- og blindflugskafar í flugi, skulu þær veðurupplýsingar sem vísað er til í (a) og (b) eiga við eins og við á.

NCC.OP.185 Ís og önnur aðskotaefni — verklag á jörðu niðri

- (a) Flugrekandi skal koma á verklagi sem fylgja skal þegar afísing og ísingarvörn á jörðu niðri og tengdar skoðanir loftfars eru nauðsynlegar til að hægt sé að tryggja örugga starfrækslu loftfarsins.
- (b) Flugstjóri skal aðeins hefja flugtak ef loftfarið er laust við allar útfellingar sem gætu haft neikvæð áhrif á frammistöðu eða stjórnhæfi loftfarsins, nema eins og leyft er samkvæmt verklaginu sem vísað er til í (a) og í samræmi við flughandbók loftfars.

NCC.OP.190 Ís og önnur aðskotaefni — verklag í flugi

- (a) Flugrekandi skal koma á verklagi fyrir flugferðir í viðbúnum og raunverulegum ísingarskilyrðum.
- (b) Flugstjórinn skal einungis hefja flug eða fljúga af ásetningu inn í viðbúin eða raunveruleg ísingarskilyrði ef loftfarið er vottað og búið búnaði til að takast á við slíkar aðstæður eins og vísað er til í 2.a.5 í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008.

- (c) Ef ísing er meiri en sem nemur þeirri ísingu sem loftfarið er vottað til að takast á við, eða ef loftfarið sem hefur ekki vottun til að fljúga við þekkt ísingarskilyrði verður fyrir ísingu, skal flugstjórinn yfirgefa ísingarskilyrðin tafarlaust, með því að breyta flughæð eða flugleið, og lýsa yfir neyðarástandi við flugumferðarþjónustu ef nauðsynlegt er.

NCC.OP.195 Flugtaksskilyrði

Áður en flugtak hefst skal flugstjórinn vera fullviss um að:

- (a) samkvæmt upplýsingum sem hann/hún hefur, sé veður þannig á flugvælinum eða starfsstöðinni og aðstæður á flugbraut eða lokaaðflugs- eða flugtakssvæði sem áætlað er að nota, að flugtak og brottflug geti farið fram með öruggum hætti; og
- (b) viðeigandi rekstrarlágmarkum flugvallar sé fylgt.

NCC.OP.200 Hermun afbrigðilegra aðstæðna í flugi

- (a) Flugstjórinn skal, þegar farþegar eða farmur eru um borð, ekki herma eftir afbrigðilegum aðstæðum eða neyðarástandi sem krefst beitingar verklags við afbrigðilegar aðstæður eða neyðarástand eða flugi við blindflugsskilyrði (e. instrument meteorological conditions, IMC) með sýndarhætti.
- (b) Þrátt fyrir (a), má herma eftir slíkum aðstæðum í þjálfunarflugi viðurkenndra þjálfunarstofnana þegar flugnemar eru um borð.

NCC.OP.205 Eldsneytisstjórnun í flugi

- (a) Flugrekandinn skal tryggja að eldsneytisathuganir og eldsneytisstjórnun í flugi séu framkvæmdar.
- (b) Flugstjórinn skal reglulega athuga hvort magn nothæfs eldsneytis sem eftir er í flugi sé ekki minna en sem nemur því eldsneytismagni er þarf til að fljúga að flugvelli eða starfsstöð sem veðurskilyrði leyfa notkun á, með áætlað varaeldsneyti eins kveðið er á um í NCC.OP.130 og NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Notkun á viðbótarsúrefni

Flugstjórinn skal tryggja að hann/hún ásamt flugáhafnar meðlimum er sinna skyldum, sem nauðsynlegar eru fyrir örugga starfrækslu loftfarsins í flugi, noti ávallt viðbótarsúrefni þegar áhafnarklefinn er í meira en 10.000 feta hæð í meira en 30 mínútur og hvenær sem áhafnarklefinn er í meira en 13.000 feta hæð.

NCC.OP.215 Viðvörðun um nálægð við jörðu

Þegar viðvörðun um óeðlilega nálægð við jörð berst frá flugáhafnar meðlimi eða jarðvarakerfi, skal flugmaðurinn sem flýgur grípa til leiðréttandi aðgerða þegar í stað til að tryggja örugg flugskilyrði.

NCC.OP.220 Árekstrarvarakerfi (e. airborne collision avoidance system, ACAS)

Flugrekandi skal koma á verklagi og þjálfunaráætlunum til að tryggja að þegar árekstrarvarakerfi er uppsett og nothæft, sé það notað í samræmi við reglugerð (EB) nr. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Skilyrði við aðflug og landingu

Áður en flugstjóri hefur aðflug að landingu skal hann vera fullviss um að samkvæmt tiltækum upplýsingum sé veður á flugvellinum eða starfsstöðinni og skilyrði á flugbraut eða FATO sem nota skal ekki þannig að þau hindri öruggt aðflug, landingu eða fráflug.

NCC.OP.230 Upphaf og framvinda aðflugs

- (a) Flugstjóri má hefja blindaðflug óháð tilkynntu flugbrautarskyggni/skyggni (RVR/VIS).
- (b) Ef tilkynnt flugbrautarskyggni/skyggni er minna en viðeigandi lágmark skal ekki halda áfram aðflugi:
 - (1) undir 1.000 fetum yfir flugvellinum; eða
 - (2) í lokaaðflugskafnanum þegar lækkunarflughæðin/hæðin eða lágmarkslækkunarflughæðin/hæðin er meira en 1.000 fet yfir flugvellinum.
- (c) Þegar flugbrautarskyggni er ekki tiltækt, má finna gildi um flugbrautarskyggni með því að breyta skráðu skyggni.
- (d) Ef skráða flugbrautarskyggnið/skyggnið fellur fyrir neðan viðeigandi lágmark, eftir að komið er niður fyrir 1.000 fet yfir flugvellinum, má halda áfram aðfluginu að lækkunarflughæðinni/hæðinni eða lágmarkslækkunarflughæðinni/hæðinni.
- (e) Halda má aðflugi áfram umfram lækkunarflughæðina/hæðina eða lágmarkslækkunarflughæðina/hæðina og ljúka landingu, að því gefnu að sjónrænni vísan í samræmi við tegund aðflugs og fyrir ætlaða flugbraut sé náð við lækkunarflughæðina/hæðina eða lágmarkslækkunarflughæðina/hæðina og henni haldið.
- (f) Flugbrautarskyggni á snertisvæði skal ávallt ráða.

³ Reglugerð (EB) nr. 1332/2011 sem setur almennar kröfur og starfsreglur um notkun loftrýmis fyrir árekstrarvara, Stjórnartíðindi Evrópu L 336, 20.12.2011 bls. 20.

Undirliður C — Afköst loftfars og starfrækslumörk

NCC.POL.100 Starfrækslumörk — öll loftför

- (a) Á sérhverju starfræksluskeiði skulu hleðsla, þyngd og þyngdarmiðja (e. centre of gravity – CG) loftfarsins uppfylla allar takmarkanir í flughandbókinni, eða rekstrarhandbókinni, ef takmarkanir hennar eru meiri.
- (b) Skilti, skráningar og merkingar tækja, samsetning þessa, sem hafa að geyma þessi starfrækslumörk sem flughandbók loftfars mælir fyrir um að skuli sjást, skulu birt á loftfarinu.

NCC.POL.105 Þyngd og jafnvægi, hleðsla

- (a) Flugrekandi skal tilgreina þyngd og þyngdarmiðju hvers loftfars með vigtun áður en starfræksla loftfarsins hefst fyrst. Útskýra skal og skrásetja með eðlilegum hætti uppsöfnuð áhrif breytinga og viðgerða á þyngd og jafnvægi. Loftfar skal endurvigtað ef ekki er nákvæmlega vitað um áhrif breytinga á þyngd og jafnvægi.
- (b) Framleiðandi loftfarsins eða samþykkt viðhaldsstofnun skal sjá um vigtunina.
- (c) Flugrekandi skal ákvarða þyngd allra starfræksluhluta og áhafnarmedlima sem innifalin eru í þurrarekstrarmassa með því að vigta, þar á meðal allan farangur áhafnar, eða með því að nota staðalmassa. Áhrif staðsetningar þeirra á þyngdarmiðju loftfars skal ákvörðuð. Þegar staðalmassi er notaður skal nota eftirtalin þyngdargildi fyrir áhafnarmedlimi til að skera úr um þurrarekstrarmassa:
 - (1) 85 kg, þar á meðal handfarangur, fyrir flugáhöfn/tækniáhafnarmedlimi; og
 - (2) 75 kg fyrir öryggis- og þjónustuliða.
- (d) Flugrekandi skal setja á laggirnar verklag til að gera flugstjóranum kleift að ákveða þyngd flutningshleðslunnar, þar á meðal allrar kjölfestu, með:
 - (1) vigtun;
 - (2) ákvörðun á þyngd flutningshleðslunnar í samræmi við staðalþyngdir fyrir farþega og farangur; eða
 - (3) útreikningi á þyngd farþega á grundvelli yfirlýsingar hvers farþega, eða fyrir hönd hans/hennar, og með því að bæta henni við áður ákveðna þyngd þannig að gert sé ráð fyrir handfarangri og fatnaði, þegar fjöldi tiltækra farþegasæta á loftfarinu er:

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (i) lægri en 10 fyrir flugvélar; eða
 - (ii) lægri en sex fyrir þyrlur.
- (e) Þegar staðlaðar þyngdir eru notaðar skulu eftirfarandi þyngdargildi notuð:
- (1) fyrir farþega, þau sem er að finna í töflum 1 og 2, þar sem handfarangur og þyngd hvers ungbarns sem er í för með fullorðnum í einu farþegasæti er innifalin:

Tafla 1: Staðlaðar þyngdir fyrir farþega — loftfar með heildarfjölda farþegasæta sem nemur 20 eða meira

Farþegasæti:	20 og fleiri		30 og fleiri
	Karlmaður	Kona	Allir fullorðnir
Fullorðnir	88 kg	70 kg	84 kg
Börn	35 kg	35 kg	35 kg

Tafla 2: Staðlaðar þyngdir fyrir farþega — loftfar með heildarfjölda farþegasæta sem nemur 19 eða minna

Farþegasæti	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Karlmaður	104 kg	96 kg	92 kg
Kona	86 kg	78 kg	74 kg
Börn	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) fyrir farangur:
 - (i) fyrir flugvélar, þegar tiltækur heildarfjöldi farþegasæta í flugvélinni er 20 eða meira, stöðluð þyngdargildi fyrir innritaðan farangur í töflu 3;

Tafla 3: Staðlaðar þyngdir fyrir farangur — flugvélar með heildarfjölda farþegasæta sem nemur 20 eða meira

Tegund flugs	Stöðluð þyngd farangurs
Innanlands	11 kg
Innan Evrópu	13 kg

Viðauki VI 'liður-NCC'

Alþjóðaflug	15 kg
Allt annað	13 kg

- (ii) fyrir þyrlur, þegar tiltækur heildarfjöldi farþegasæta í þyrlunum er 20 eða meira, stöðluð þyngdargildi fyrir 13 kg af innrituðum farangri;
- (f) Fyrir loftför með 19 farþegasætum eða minna, skal raunþyngd innritaðs farangurs ákvörðuð:
- (1) með vigtun; eða
 - (2) með útreikningi á grundvelli yfirlýsingar hvers farþega eða fyrir hönd hans/hennar. Þar sem þetta er óhagkvæmt, skal 13 kg stöðluð lágmarksþyngd notuð.
- (g) Flugrekandi skal setja á laggirnar verklag til að gera flugstjóra kleift að ákvarða þyngd eldsneytishleðslu með því að nota raunverulegan þéttleika eða, ef hann er ekki þekktur, þéttleikann sem útreiknaður er í samræmi við aðferð sem tilgreind er í rekstrarhandbókinni.
- (h) Flugstjóri skal tryggja að hleðsla á:
- (1) loftfarinu fari fram undir eftirliti hæfs starfsliðs; og
 - (2) flutningshleðslu sé í samræmi við gögn sem notuð eru í útreikningum á þyngd og jafnvægi loftfars.
- (i) Flugrekandi skal setja á laggirnar verklag til að gera flugstjóra kleift að uppfylla viðbótarburðarþolsmörk, eins og gólfstyrksmörk, hámarkshleðslu á lengdarmetra, hámarksþyngd á hvert farmrými og hámarksskipan farþegasæta.
- (j) Flugrekandi skal tilgreina í rekstrarhandbókinni þær meginreglur og aðferðir sem notaðar eru við hleðslu og í þyngdar- og jafnvægiskerfinu sem uppfyllir kröfurnar í (a) til (i). Það kerfi skal ná yfir allar tegundir ætlaðrar starfsemi.

NCC.POL.110 Gögn og skjöl um þyngd og jafnvægi

- (a) Flugrekandi skal tilgreina gögn um þyngd og jafnvægi og leggja fram skjöl um þyngd og jafnvægi fyrir hvert flug þar sem hleðslu er lýst og dreifingu hennar á þann hátt að ekki sé farið umfram þyngdar- og jafnvægismörk loftfarsins. Skjölin um þyngd og jafnvægi skulu innihalda eftirfarandi upplýsingar:
- (1) skráningu og tegund loftfars;
 - (2) flugauðkenni, númer og dagsetningu, eins og við á,
 - (3) nafn flugstjóra,
 - (4) nafn einstaklingsins sem útbjó skjalið;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (5) þurramassa og samsvarandi þyngdarmiðju loftfarsins,
 - (6) eldsneytisþyngd við flugtak og þyngd ferðaeidsneytis,
 - (7) þyngd rekstrarvara annarra en eldsneytis, ef við á,
 - (8) hleðsluþætti, þar á meðal farþega, farangur, farm og kjölfestu,
 - (9) flugtaksþyngd, landingarþyngd og þurramassa,
 - (10) viðeigandi þyngdarmiðjustöður loftfars, og
 - (11) takmörkunargildi í þyngd og þyngdarmiðju.
- (b) Þar sem tölvuvætt þyngdar- og jafnvægiskerfi útbýr þyngdar- og jafnvægisgögn og skjöl skal flugrekandi sannreyna frálagsgögnin.
- (c) Þegar flugstjóri hefur ekki eftirlit með hleðslu loftfars, skal sá einstaklingur sem hefur eftirlit með hleðslu loftfarsins staðfesta með undirskrift eða jafngildi að hleðslan og dreifing hennar sé í samræmi við þyngdar- og jafnvægisgögn sem flugstjórinn hefur sett á laggirnar. Flugstjórinn skal gefa viðtöku sína til kynna með undirskrift sinni eða jafngildi hennar.
- (d) Flugrekandi skal tilgreina ferli fyrir breytingar á hleðslunni á síðustu mínútunum til að tryggja að:
- (1) allar breytingar á síðustu stundu eftir lúkningu þyngdar- og jafnvægisgagna séu skráðar í flugáætlunarskjöl sem innihalda þyngdar- og jafnvægisgögn;
 - (2) hámarksbreytingar á síðustu stundu í farþegafjölda eða lestarhleðslu séu tilgreindar; og
 - (3) ný þyngdar- og jafnvægisgjöl séu útbúin ef farið er yfir þessar hámarksbreytingar.

NCC.POL.111 Gögn og skjöl um þyngd og jafnvægi — tilslakanir

Þrátt fyrir NCC.POL.110 (a)(5), þarf staðsetning þyngdarmiðju ekki að vera í skjölunum um þyngd og jafnvægi ef hleðsludreifingin er í samræmi við fyrirfram útreiknaða jafnvægistöflu eða ef hægt er að sýna fram á að fyrir fyrirhugaða starfrækslu sé hægt að tryggja rétt jafnvægi, hver sem raunveruleg hleðsla er.

NCC.POL.115 Afköst — almennt

- (a) Flugstjóri skal aðeins starfrækja loftfar ef afköst þess eru hæfileg til að uppfylla viðeigandi flugreglur og aðrar takmarkanir sem eiga við um flugið, loftrýmið eða flugvellina eða starfsstöðvarnar sem nota skal, og skal á sama tíma taka tillit til nákvæmni allra korta.

- (b) Flugstjóri skal ekki starfrækja loftfarið yfir umferðarþungum svæðum borga, bæja eða byggða eða yfir samkundu fólks undir berum himni, ef ekki er hægt að lenda ef það kemur til vélarbilunar án þess að stofna fólki eða eignum á jörðu niðri í hættu.

NCC.POL.120 Takmörk á flugtaksþyngd — flugvélar

Flugrekandinn skal tryggja að:

- (a) þyngd flugvélarinnar við upphaf flugtaks fari ekki umfram þyngdartakmörk:
- (1) við flugtak eins og krafist er í NCC.POL.125;
 - (2) á flugleið með einn hreyfil óstarfhæfan (e. one engine inoperative, OEI) eins og krafist er í NCC.POL.130; og
 - (3) við landingu eins og krafist er í NCC.POL.135,
- að teknu tilliti til viðbúinnar léttingar í flugi og snögglosun eldsneytis;
- (b) þyngdin við upphaf flugtaks fari aldrei umfram hámarks flugtaksþyngd sem tilgreind er í flughandbók loftfars fyrir þá málþrýstingshæð sem viðeigandi er fyrir hæð flugvallarins eða starfsstöðvarinnar, og ef þau eru notuð sem mæliþáttur til að ákvarða hámarks flugtaksþyngd, öll önnur andrúmsloftsskilyrði á svæðinu; og
- (c) áætluð þyngd á væntanlegum landingartíma á flugvelli eða starfsstöð ætlaðrar landingar og á hvaða varaflugvelli á ákvörðunarstað sem er fari aldrei umfram hámarkslandingarþyngd sem tilgreind er í flughandbók loftfarsins fyrir þá málþrýstingshæð sem er viðeigandi fyrir hæð þessara flugvalla eða starfsstöðva, og ef þau eru notuð sem mæliþáttur til að ákvarða hámarkslandingarþyngd, öll önnur andrúmsloftsskilyrði á svæðinu.

NCC.POL.125 Flugtak — flugvélar

- (a) Þegar hámarksflugtaksþyngd er ákvörðuð, skal flugstjóri taka tillit til eftirfarandi:
- (1) útreiknuð flugtaksvegalengd skal ekki vera meiri en tiltæk flugtaksvegalengd, og vegalengd fyrir hindrunarlaust klifursvæði skal ekki vera meiri en helmingur tiltæks flugtaksbruns;
 - (2) útreiknað flugtaksbrun skal ekki vera meira en tiltækt flugtaksbrun;
 - (3) eitt gildi, V_1 skal notað fyrir hætt flugtak og flugtak sem haldið er áfram, þar sem V_1 er tilgreint í flughandbók loftfarsins; og
 - (4) á rakri eða spilltri flugbraut, skal flugtaksþyngd ekki vera meiri en sú sem er leyfð fyrir flugtak á þurri flugbraut við sömu skilyrði.
- (b) Komi til vélarbilunar í flugtaki, skal flugstjóri tryggja að:

- (1) fyrir flugvél þar sem V_1 er tilgreint í flughandbók loftfarsins, skal flugvélin vera fær um að hætta við flugtakið og stöðvast innan þeirrar hemlunarvegalengdar sem tiltæk er; og
- (2) fyrir flugvél þar sem raunflugslóð flugtaks er tilgreind í flughandbók loftfarsins, skal flugvélin vera fær um að halda áfram flugtakinu og fara yfir allar hindranir í flugslóðinni með nægilegu bili þar til flugvélin er í stöðu til að uppfylla NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Á flugleið — einn hreyfill óstarfhæfur — flugvélar

Flugstjóri skal tryggja að komi til þess að hreyfill verði óstarfhæfur á einhverjum punkti á flugleiðinni, skal fjölhreyfla flugvél vera fær um að halda áfram fluginu til viðunandi flugvallar eða starfsstöðvar án þess að nokkurn tímann sé flogið undir lágmarkshindranabili.

NCC.POL.135 Lending — flugvélar

Flugstjóri skal tryggja að flugvélin geti lent og stöðvast á hvaða flugvelli eða starfsstöð sem er, eftir að hafa komist yfir allar hindranir í aðflugsslóð með öruggu millibili, eða að lagarflugvél komist á fullnægjandi lágan hraða, innan þeirrar landingarvegalengdar sem tiltæk er. Tillit skal tekið til væntanlegs munar milli aðflugs- og landingaraðferða, hafi það ekki verið gert í áætlunum gagna um afköst.

Undirliður D – Tæki, gögn og búnaður

Hluti 1 - Flugvélar

NCC.IDE.A.100 Tæki og búnaður — almennt

- (a) Tæki og búnaður sem þessi undirliður krefst skulu samþykkt í samræmi við viðeigandi kröfur um lofthæfi, séu þau:
- (1) notuð af flugáhöfninni til að stjórna flugslóðinni, til að uppfylla NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250; eða
 - (2) uppsett á flugvélinni.
- (b) Eftirfarandi atriði, þegar þeirra er krafist af þessum undirlið, krefjast ekki samþykki búnaðar:
- (1) bræðivör,
 - (2) sjálfstæð handljós,
 - (3) nákvæmt tímamælitæki,
 - (4) kortahaldari,
 - (5) skyndihjálparbúnaður,
 - (6) björgunar- og merkjabúnaður,
 - (7) hafakkeri og legufæri, og
 - (8) aðhaldsbúnaður fyrir börn.
- (c) Tæki og búnaður sem þessi undirliður krefst ekki, sem og annar búnaður sem aðrir viðeigandi viðaukar krefjast ekki, en er um borð í flugi, skal uppfylla eftirfarandi:
- (1) upplýsingarnar í þessum tækjum, búnaði eða fylgihlutum skal ekki notaður af flugáhöfn til að sýna fylgni við viðauka I við reglugerð (EB) nr. 216/2008 eða NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250; og
 - (2) tækin og búnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi flugvélarinnar, jafnvel þegar um er að ræða bilun.

- (d) Tæki og búnaður skulu vera auðveldlega nothæf og aðgengileg frá þeirri stöð sem þeir flugáhafnarmeðlimir sitja sem þurfa að nota hann.
- (e) Þeim tækjum, sem flugáhafnarmeðlimur notar, skal vera hagað þannig að flugáhafnarmeðlimurinn geti séð á tækið frá stöð sinni, með lágmarksfrávikum frá stöðu og hefðbundinni sjónlínu hans/hennar þegar litið er fram á flugslóð.
- (f) Sá neyðarbúnaður, sem krafist er, skal vera hæglega tiltækur til tafarlausrar notkunar.

NCC.IDE.A.105 Lágmarksbúnaður fyrir flug

Ekki skal hefja flug þegar eitthvert tæki í flugvélinni, búnaður eða starfræksla, sem krafist er fyrir hið fyrirhugaða flug, eru ekki starfhæf eða ekki fyrir hendi, nema:

- (a) flugvélin sé starfrækt í samræmi við lista flugrekanda yfir lágmarksbúnað (e. minimum equipment list, MEL);
- (b) flugrekandi hafi leyfi lögbæra stjórnvaldsins til að starfrækja flugvélina innan skilyrða grunnlistans yfir lágmarksbúnað (e. master minimum equipment list – MMEL); eða
- (c) flugvélin þurfi leyfi til að fljúga sem gefið er út í samræmi við viðeigandi kröfur um lofthæfi.

NCC.IDE.A.110 Auka rafbræðivör

Flugvélar skulu hafa auka rafbræðivör sem uppfylla skilyrði um fulla rásavörn, sem hægt er að skipta út fyrir þau rafbræðivör sem skipta má um meðan á flugi stendur.

NCC.IDE.A.115 Starfræksluljós

Flugvélar sem starfræktar eru að nóttu til skulu búnar:

- (a) blikljóskerfi;
- (b) leiðsagnar/staðsetningarljósum;
- (c) landingarljósi;
- (d) ljósum, sem fá orku frá rafkerfi flugvélar til að veita næga birtu fyrir öll tæki og búnað sem eru nauðsynleg fyrir örugga starfrækslu flugvélarinnar;
- (e) ljósum sem fá orku frá rafkerfi flugvélarinnar til að veita birtu í öll farþegarými;
- (f) sjálfstæðu handljósi fyrir sérhverja stöð áhafnarmeðlima; og
- (g) ljósum sem uppfylla alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó (e. International Regulations for Preventing Collisions at Sea) ef flugvélin er starfrækt sem lagarflugvél.

NCC.IDE.A.120 Starfræksla við sjónflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður

- (a) Flugvélar sem starfræktar eru við sjónflugsskilyrði að degi til skulu búnar aðferðum til að mæla og birta eftirfarandi:
- (1) segulstefnu,
 - (2) tíma, í klukkustundum, mínútum og sekúndum,
 - (3) málþrýstingshæð,
 - (4) sýndan flughraða,
 - (5) halla, og
 - (6) Mach tölugildi, hvenær sem hraðatakmarkanir eru tjáðar með vísan í Mach-gildi.
- (b) Flugvélar sem starfræktar eru við sjónflugsskilyrði (e. visual meteorological conditions) yfir vatni og þannig að ekki sést til lands, eða við sjónflugsskilyrði að nóttu til, eða við skilyrði þar sem ekki er hægt að halda flugvélinni á æskilegri flugslóð án þess að nota eitt eða fleiri viðbótartæki, skulu vera, til viðbótar við (a), búnar:
- (1) aðferðum til að mæla og birta eftirfarandi:
 - (i) beygju og halla,
 - (ii) horf,
 - (iii) stig og fall, og
 - (iv) stöðuga stefnu,
 - (2) aðferðum sem sýna þegar afl til snúðutækja er ekki nægilegt; og
 - (3) aðferðum sem koma í veg fyrir bilun í mælikerfum fyrir flughraða sem krafist er í (a)(4) vegna þéttingar eða ísingar.
- (c) Þegar nauðsynlegt er að tveir flugmenn séu fyrir hendi við starfrækslu, skulu flugvélar vera búnar aðferðum til að birta eftirfarandi:
- (1) málþrýstingshæð,
 - (2) sýndan flughraða,
 - (3) halla, eða beygju og halla, eins og við á,
 - (4) horf, ef við á,
 - (5) stig og fall, ef við á,

- (6) stöðuga stefnu, ef við á, og
- (7) Mach tölugildi, hvenær sem hraðatakmarkanir eru tjáðar með vísan í Mach-gildi, ef við á.

NCC.IDE.A.125 Starfræksla við blindflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður

Flugvélar sem starfræktar eru við blindflugsskilyrði skulu búnar:

- (a) aðferðum til að mæla og birta eftirfarandi:
 - (1) segulstefnu,
 - (2) tíma, í klukkustundum, mínútum og sekúndum,
 - (3) málprýstingshæð,
 - (4) sýndan flughraða,
 - (5) stig og fall,
 - (6) beygju og halla,
 - (7) horf,
 - (8) stöðuga stefnu,
 - (9) útilofthita, og
 - (10) Mach tölugildi, hvenær sem hraðatakmarkanir eru tjáðar með vísan í Mach-gildi;
- (b) aðferðum sem sýna þegar afl til snúðutækja er ekki nægilegt;
- (c) þegar nauðsynlegt er að tveir flugmenn séu fyrir hendi við starfrækslu, skal flugvélin búið annarri aðferð til að sýna hinum flugmanninum eftirfarandi:
 - (1) málprýstingshæð,
 - (2) sýndan flughraða,
 - (3) stig og fall,
 - (4) beygju og halla,
 - (5) horf,
 - (6) stöðuga stefnu, og

- (7) Mach tölugildi, hvenær sem hraðatakmarkanir eru tjáðar með vísan í Mach-gildi, ef við á;
- (d) aðferðum til að koma í veg fyrir bilun í vísikerfum fyrir flughraða, sem krafist er í (a)(4) og (c)(2) vegna þéttingar eða ísingar;
- (e) annarri kyrruþrýstingsmælingu;
- (f) kortahaldara í stöðu, þar sem auðvelt er að lesa á hann og hægt er að lýsa hann upp við starfrækslu að nóttu til;
- (g) öðrum sjálfstæðum búnaði til að mæla og birta flughæð; og
- (h) neyðaraflgjafa, sem er óháður aðalrafkerfinu, til að starfrækja og lýsa upp stöðuvísi í a.m.k. 30 mínútur. Neyðaraflgjafinn skal vera sjálfkrafa starfhæfur eftir að aðalrafkerfið hefur bilað og það skal skýrt gefið til kynna á tækinu að stöðuvísirinn sé starfræktur á neyðarafli.

NCC.IDE.A.130 Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í einstjórnarflugi við blindflugsskilyrði

Flugvélar, sem starfræktar eru í einstjórnarflugi við blindflugsskilyrði skulu útbúnar sjálfstýribúnaði með að minnsta kosti hæðarhafti og nefstefnustýringu.

NCC.IDE.A.135 Landslagsgreiningarkerfi

Flugvélar þessar hverfihreyflum með vottaða hámarksflugtaksþyngd (e. maximum certified take-off mass, MCTOM) yfir 5.700 kg eða hámarksskipan farþegasæta (e. maximum operational passenger seating configuration, MOPSC) yfir níu skulu þessar TAWS sem uppfyllir kröfurnar fyrir:

- (a) búnað úr flokki A, eins og tilgreint er í viðteknum staðli, fyrir flugvélar þar sem einstök lofthæfisvottun (e. certificate of airworthiness, CofA) var fyrst gefin út eftir 1. janúar 2011; eða
- (b) búnað úr flokki B, eins og tilgreint er í viðteknum staðli, fyrir flugvélar þar sem einstök lofthæfisvottun (e. certificate of airworthiness, CofA) var fyrst gefin út eftir 1. janúar 2011.

NCC.IDE.A.140 Árekstrarvarakerfi (e. airborne collision avoidance system, ACAS)

Nema að reglugerð (EB) nr. 1332/2011 kveði á um annað, skulu flugvélar með skráfuhreyfli og MCTOM yfir 5.700 kg eða MOPSC sem er yfir 19 vera þessar ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Veðurupplýsingakerfi

Eftirfarandi flugvélar skulu útbúnar með veðurupplýsingakerfum (e. airborne weather detecting equipment) þegar þær eru starfræktar að nóttu til eða við blindflugsskilyrði á flugleið þar sem búast má við þrumuveðri eða öðrum mögulega hættulegum veðurskilyrðum, sem talið er að hægt sé að sjá með veðurupplýsingakerfum:

- (a) flugvélar með jafnþrýstibúnaði;
- (b) flugvélar án jafnþrýstibúnaðar með hámarksflugtaksþyngd sem er yfir 5.700 kg; og
- (c) flugvélar án jafnþrýstibúnaðar með hámarksskipan farþegasæta sem er meiri en níu.

NCC.IDE.A.150 Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í ísingarskilyrðum að nóttu til

- (a) Flugvélar, sem starfræktar eru við skilyrði þar sem ísing er eða búist er við ísingu að nóttu til, skulu búnar aðferðum til að upplýsa eða greina ef ís myndast.
- (b) Aðferðirnar til að upplýsa myndun íss skulu ekki valda glampa eða endurkasti sem myndi hamla flugáhafnar meðlimum í að inna skyldur sínar af hendi.

NCC.IDE.A.155 Talkerfi flugáhafnar

Flugvélar, þar sem fleiri en einn flugáhafnar meðlimur starfa, skulu útbúnar talkerfi fyrir flugáhöfn, þar á meðal heyrnartólum og hljóðnemum fyrir alla flugáhöfnina.

NCC.IDE.A.160 Hljóðriti

- (a) Eftirtaldar flugvélar skulu búnar hljóðrita (e. cockpit voice recorder, CVR):
 - (1) þyrlur með hámarksflugtaksþyngd yfir 27.000 kg og fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar; og
 - (2) flugvélar með hámarksflugtaksþyngd sem er yfir 2.250 kg:
 - (i) vottaðar fyrir starfrækslu með lágmarksáhöfn sem nemur a.m.k. tveimur flugmönnum;
 - (i) búnar (a) þotuhreyfli/þotuhreyflum eða fleiri en einum skrifuhverfihreyfli; og
 - (iii) og fyrst fengu tegundarvottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar.
- (b) Hljóðritinn skal geta geymt rituð gögn sem a.m.k. voru rituð síðustu 2 klukkustundirnar.
- (c) Hljóðritinn skal rita með vísan í tímaramma:

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (1) talfjarskipti sem berast frá eða eru móttækin með útvarpi í stjórnklefa;
 - (2) talfjarskipti flugáhafnar í talkerfi og hátalarakerfi, ef það er fyrir hendi;
 - (3) hljóðumhverfi í stjórnklefa, þar á meðal án truflunar, hljóð sem berast frá sérhverjum hljóðnema á heyrnartólum og grímum sem eru í notkun; og
 - (4) tal eða hljóðmerki sem gefa til kynna flugleiðsögu eða tiltæka aðflugsaðstoð í heyrnartóli eða hátalara.
- (d) Hljóðritinn skal sjálfkrafa byrja ritun áður en flugvélin fer að hreyfast fyrir eigin afli og skal halda áfram ritun uns flugi er lokið og flugvélin getur ekki lengur hreyfst undir eigin afli.
- (e) Auk (d), eftir því hvort rafmagn er tiltækt, skal hljóðritinn byrja ritun eins fljótt og hægt er við athuganir í stjórnklefa áður en kveikt er á hreyflum við upphaf flugs allt fram til athugana í stjórnklefa strax eftir að slökkt hefur verið á hreyflum við enda flugs.
- (f) Hljóðritinn skal hafa búnað sem hjálpar til að staðsetja hann í vatni.

NCC.IDE.A.165 Flugriti

- (a) Flugvélar með hámarksflugtaksþyngd sem er yfir 5.700 kg og fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar skulu búnar flugrita sem notar stafræna aðferð til að skrá og geyma gögn og aðferð er til sem gerir kleift að ná þeim gögnum með handhægum hætti úr geymslumiðlinum.
- (b) Flugritinn skal skrá þær breytur sem á þarf að halda ef ákvarða á með nákvæmum hætti flugslóð flugvélar, hraða, horf, hreyfiafl, flugham og starfrækslu og geta geymt gögnin sem rituð voru síðustu 25 klukkustundirnar.
- (c) Gögnin skulu fengin úr heimild í flugvél sem gerir kleift að tryggja nákvæma samsvörun við upplýsingar til flugáhafnar.
- (d) Flugritinn skal sjálfkrafa byrja ritun áður en flugvélin fer að hreyfast fyrir eigin afli og skal sjálfkrafa halda áfram ritun uns flugi er lokið og flugvélin getur ekki lengur hreyfst undir eigin afli.
- (e) Flugritinn skal hafa búnað sem hjálpar til að staðsetja hann í vatni.

NCC.IDE.A.170 Ritun á samskiptum um gagnahlekk

- (a) Flugvélar, sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar, og geta átt samskipti um gagnahlekk og þurfa að vera útbúnar hljóðrita, skulu rita, þar sem við á:
 - (1) samskipti um gagnahlekk er tengjast samskiptum við flugumferðarþjónustu að og frá flugvélinni, þar á meðal samskipti er eiga við um eftirfarandi búnað:

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (i) upphaf gagnahlekkssamskipta;
 - (ii) samskipti flugumferðarstjóra og flugmanns;
 - (iii) eftirlit með vistföngum;
 - (iv) flugupplýsingar;
 - (v) eins og hægt er, og að teknu tilliti til gerðar kerfisins, kögunareftirlit;
 - (vi) eins og hægt er, og að teknu tilliti til gerðar kerfisins, starfrækslugögn loftfars; og
 - (vii) eins og hægt er, og að teknu tilliti til gerðar kerfisins, grafík;
- (2) upplýsingar sem leyfa samanburð við tengd gögn er tengjast samskiptum um gagnahlekk og geymd eru annars staðar en í flugvélinni; og
- (3) upplýsingar um tímasetningu og forgangs röðun samskiptanna um gagnahlekk, þar sem tekið er tillit til gerðar kerfisins.
- (b) Ritinn skal nota stafræna aðferð til að rita og geyma gögn og upplýsingar og aðferð til að heimta gögnin á auðveldan hátt. Ritunaraðferðin skal vera þannig að hægt sé að bera gögnin saman við gögn, sem rituð eru á jörðu niðri.
- (c) Ritinn skal geta geymt rituð gögn í að minnsta kosti jafnlangan tíma og sagt er til um hvað varðar hljóðrita í NCC.IDE.A.160.
- (d) Ritinn skal hafa búnað sem hjálpar til að staðsetja hann í vatni.
- (e) Kröfurnar sem eiga við um upphaf og lok ritunar ritans eru hinar sömu og eiga við um upphaf og lok ritunar fyrir hljóðritann í NCC.IDE.A.160 (d) og (e).

NCC.IDE.A.175 Sambyggður flug- og hljóðriti

Hægt er að uppfylla skilyrði um hljóðrita og flugrita með:

- (a) einum sambyggðum flugrita og hljóðrita ef um er að ræða flugvélar sem þurfa að vera útbúnar hljóðrita eða flugrita; eða
- (b) tveimur sambyggðum flugritum og hljóðritum ef um er að ræða flugvélar sem þurfa að vera útbúnar hljóðrita og flugrita;

NCC.IDE.A.180 Sæti, öryggisbelti í sæti, aðhaldsbúnaður og aðhaldsbúnaður fyrir börn

- (a) Flugvélar skulu útbúnar með:
 - (1) sæti eða legurúmi fyrir hvern einstakling um borð sem er 24 mánaða eða eldri;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (2) sætisbelti á hverju farþegasæti og festibelti fyrir hvert legurúm;
 - (3) aðhaldsbúnaði fyrir börn (e. child restraint device – CRD) fyrir sérhvern einstakling um borð sem er yngri en 24 mánaða;
 - (4) sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók, þar á með búnaði sem sjálfkrafa veitir efri bóknum aðhald ef snögglega hægir á hraða:
 - (i) á hverju flugáhafnarsæti og hverju sæti sem er til hliðar við sæti flugmanns; og
 - (ii) á hverju áhorfandasæti sem staðsett er í stjórnklefa;og
 - (5) sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók á sætunum fyrir lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða, hvað varðar flugvélar sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð eftir 31. desember 1980.
- (b) Sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók skal:
- (1) vera hægt að losa með einu átaki; og
 - (2) í sætum flugáhafnar, í sérhverju sæti til hliðar við sæti flugmanns og í sætum fyrir lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða, hafa tvær axlarólar og sætisbelti, sem nota má sérstaklega.

NCC.IDE.A.185 Merki um að spenna sætisbelti og að reykingar séu bannaðar

Flugvélar, þar sem ekki öll farþegasæti eru sýnileg úr sætum flugáhafnar, skulu útbúnar búnaði til að tilkynna öllum farþegum og öryggis- og þjónustuliðum hvenær skal spenna sætisbelti og hvenær reykingar eru bannaðar.

NCC.IDE.A.190 Sjúkrakassar

- (a) Flugvélar skulu útbúnar sjúkrakössum, í samræmi við töflu 1.

Tafla 1: Fjöldi skyndihjálparkassa, sem krafist er

Fjöldi farþegasæta um borð	Fjöldi skyndihjálparkassa, sem krafist er
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3

Viðauki VI 'liður-NCC'

301 – 400	4
401 – 500	5
501 eða meira	6

(b) Sjúkrakassar skulu vera:

- (1) aðgengilegir til notkunar; og
- (2) uppfærðir.

NCC.IDE.A.195 Viðbótarsúrefni – flugvélar með jafnþrýstibúnaði

- (a) Flugvélar með jafnþrýstibúnaði sem starfræktar eru í flughæð þar sem súrefnisbirgða er krafist í samræmi við (b) skulu útbúnar með súrefnisgeymslu og súrefnisbúnaði sem getur geymt og úthlutað þeim súrefnisbirgðum sem krafist er.
- (b) Flugvélar með jafnþrýstibúnaði sem starfræktar eru yfir flughæð þar sem málþrýstingshæð í farþegarými er yfir 10.000 fet skulu hafa nægt súrefni fyrir:
 - (1) alla áhafnarmedlimi og:
 - (i) alla farþegana hvenær sem inniþrýstingshæð er meiri en 15.000 fet, en ekki minna en 10 mínútna birgðir.
 - (ii) a.m.k. 30% farþeganna, hvenær sem, komi til þrýstingsfalls og þar sem tekið er tillit til kringumstæðna flugsins, málþrýstingshæð í farþegarými verður á milli 14.000 fet og 15.000 fet; og
 - (iii) að minnsta kosti 10% farþeganna í meira en 30 mínútur þegar málþrýstingshæðin í farþegarýminu er á milli 10.000 fet og 14.000 fet;
 - (2) alla þá sem eru í farþegarýminu eigi skemur en í 10 mínútur, hvað varðar flugvélar sem starfræktar eru í málþrýstingshæð sem er yfir 25.000 fet, eða starfræktar eru undir þeirri hæð, en við skilyrði sem gerir þeim ekki kleift að lækka flugið örugglega niður í 13.000 feta málþrýstingshæð á innan við 4 mínútum.
- (c) Flugvélar með jafnþrýstibúnaði, sem starfræktar eru í yfir 25.000 feta flughæð, skulu búnar:
 - (1) búnaði til að vara flugáhöfn við ef þrýstingsfall verður; og
 - (2) grímum sem flugáhafnarmedlimir geta sett á sig í skyndingu;

NCC.IDE.A.200 Viðbótarsúrefni – flugvélar án jafnþrýstibúnaðar

- (a) Flugvélar án jafnþrýstibúnaðar sem starfræktar eru í flughæð þegar súrefnisbirgða er krafist í samræmi við (b) skulu útbúnar með súrefnisgeymslu og súrefnisbúnaði sem getur geymt og úthlutað þeim súrefnisbirgðum sem krafist er.
- (b) Flugvélar án jafnþrýstibúnaðar sem starfræktar eru yfir flughæð þar sem málþrýstingshæð í farþegarými er yfir 10.000 fet skulu hafa nægt súrefni fyrir:
 - (1) alla áhafnar meðlimi og að minnsta kosti 10% farþeganna í meira en 30 mínútur þegar málþrýstingshæðin í farþegarýminu er á milli 10.000 fet og 13.000 fet; og
 - (2) alla áhafnar meðlimi og farþega hvenær sem málþrýstingshæð í farþegarýminu er yfir 13.000 fet.

NCC.IDE.A.205 Handslökkvitæki

- (a) Flugvélar skulu útbúnar með a.m.k. einu handslökkvitæki:
 - (1) í stjórnklefanum; og
 - (2) í hverju farþegarými sem er aðskilið frá flugáhafnarrýminu, nema ef rýmið er auðveldlega aðgengilegt flugáhöfninni.
- (b) Tegund og magn slökkviefnis í skyldugu slökkvitækjunum skal henta þeirri eldtegund, sem líklegt er að brjótist út í því rými þar sem slökkvitækið er ætlað, og lágmarka hættuna af eiturgufum í rýmum, þar sem einstaklingar eru.

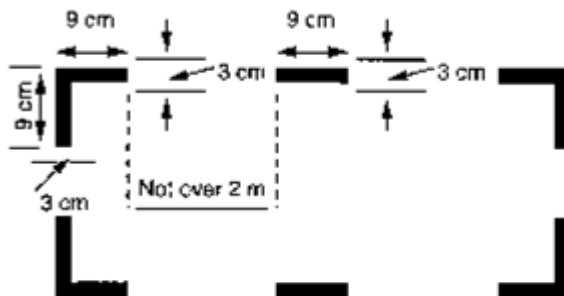
NCC.IDE.A.206 Neyðaröxi og kúbein

- (a) Flugvélar með hámarksflugtaksþyngd sem er meiri en 5.700 kg eða hámarksskipan farþegasæta sem er meiri en níu skulu útbúnar með að minnsta kosti einni neyðaröxi eða kúbeini í stjórnklefa.
- (b) Ef um er að ræða flugvélar með hámarksskipan farþegasæta yfir 200 skal viðbótarneyðaröxi eða kúbeini komið fyrir í eða nærri aftasta eldhússvæðinu.
- (c) Neyðaraxir og kúbein, sem staðsett eru í farþegarými, skulu ekki vera sýnileg fyrir farþega.

NCC.IDE.A.210 Merktir rofstaðir

Ef hentugir rofstaðir eru merktir á bol flugvélar, þannig að björgunarsveitir geti rofið hann við neyðaraðstæður, skulu þeir staðir merktir eins og sýnir á mynd 1.

Mynd 1: Merktir rofstaðir



NCC.IDE.A.215 Neyðarsendir

- (a) Flugvélar sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. júlí 2008 eða fyrr skulu útbúnar með neyðarsendi af hvaða tegund sem er.
- (b) Flugvélar sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð eftir 1. júlí 2008 skulu útbúnar með sjálfvirkum neyðarsendi.
- (c) Neyðarsendirinn, af hvaða gerð sem hann er, skal geta sent út samtímis á 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Flug yfir vatni

- (a) Eftirfarandi flugvélar skulu útbúnar björgunarvesti fyrir hvern einstakling um borð eða jafngildum flotbúnaði fyrir hvern einstakling yngri en 24 mánaða. Búnaðurinn skal geymdur í stöðu sem gerir kleift að ná til hans með auðveldum hætti úr sæti eða legurúmi þess einstaklings, sem búnaðurinn er ætlaður:
 - (1) landflugvélar sem starfræktar eru yfir vatni eða hafi í meira en 50 sjómíllur frá ströndu, eða taka á loft eða lenda á flugvelli eða starfsstöð þar sem flugstjórinn telur að flugtaks- eða aðflugsslóðin sé þannig yfir vatni eða hafi að líklegt megi teljast að það geti komið til nauðlendingar á vatni; og
 - (2) lagarflugvélar sem starfræktar eru yfir hafi eða vatni.
- (b) Á hverju björgunarvesti eða jafngildum flotbúnaði fyrir einstaklinga skal vera raflýsing sem auðveldar staðsetningu einstaklingsins.
- (c) Lagarflugvélar sem starfræktar eru yfir hafi eða vatni skulu búnar:

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (1) rekakkeri og öðrum búnaði sem nauðsynlegur er til að auðvelda legufæri, festingu flugvélarinnar með akkeri eða tilfærslu flugvélarinnar á vatni eða hafi. Búnaðurinn skal hæfa stærð, þyngd og stjórnunareiginleikum flugvélarinnar; og
 - (2) búnaði til að framkalla hljóðmerki, eins og lýst er í alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, þar sem við á.
- (d) Flugstjóri flugvélar sem starfrækt er það langt frá landi að neyðarlending er möguleg meira en 30 mínútur í burtu á venjulegum farflugshraða eða 50 sjómílur, hvort sem er minna, skal ákvarða hættuna á því að fólkið um borð í flugvélinni lifi ekki af komi til nauðlendingar á vatni, en á grundvelli skal hann/hún ákveða hvort um borð sé:
- (1) búnaður til að gefa neyðarmerki;
 - (2) nægilega margir björgunarbátar til að bera alla einstaklinga sem um borð eru, geymdir þannig að auðvelt sé að nota þá í neyðartilvikum; og
 - (3) björgunarbúnaður til að halda lífi í fólki, eins og við á um viðkomandi flug.

NCC.IDE.A.230 Björgunarbúnaður

- (a) Flugvélar, sem starfræktar eru yfir svæðum þar sem sérlega erfitt er að koma við leit og björgun, skulu búnar:
- (1) merkjabúnaði til að gefa neyðarmerki;
 - (2) að minnsta kosti einum neyðarsendi; og
 - (3) viðbótarbjörgunarbúnaði fyrir flugleiðina, sem fara á, þar sem tekið er tillit til fjölda einstaklinga um borð.
- (b) Ekki er þörf á að hafa viðbótarbjörgunarbúnaðinn, sem tilgreindur er í (a)(3) um borð, þegar flugvélin:
- (1) heldur sig innan svæðis þar sem leit og björgun er ekki sérlega erfið, sem nemur:
 - (i) 120 mínútum á farflugshraða með einn hreyfil óstarfhæfan fyrir flugvélar sem geta haldið áfram flugi að flugvelli með markhreyfil (hreyfla) sem bila(r) á einhverjum punkti á flugleið eða ætluðu fráviki frá flugleið; eða
 - (ii) 30 mínútum á farflugshraða fyrir allar aðrar flugvélar,eða
 - (2) heldur sig innan fjarlægðar sem er ekki meiri en sem samsvarar 90 mínútum á farflugshraða frá svæði sem er hentugt til nauðlendingar, fyrir flugvélar sem eru vottaðar í samræmi við viðeigandi lofthæfireglur.

NCC.IDE.A.240 Heyrnartól

- (a) Flugvélar skulu búnar með heyrnartólum með hljóðnema eða jafngildi þeirra fyrir hvern meðlim flugáhafnar á starfsstöð hans/hennar í stjórnklefa.
- (b) Flugvélar, sem starfræktar eru við blindflugsskilyrði eða að nóttu til, skulu útbúnar með sendihnappi á handvirku stjórnþæki fyrir skurð- og veltistillingu fyrir hvern skyldugan meðlim flugáhafnar.

NCC.IDE.A.245 Þráðlaus fjarskiptabúnaður

- (a) Flugvélar sem starfræktar eru við blindflugsskilyrði eða að nóttu til, eða þegar þess er krafist af viðeigandi loftrýmiskröfum, skulu útbúnar með þráðlausum fjarskiptabúnaði sem, við eðlileg fjarskiptaskilyrði, skal vera fær um:
 - (1) tvíhliða fjarskipti í flugumferðarstjórn;
 - (2) að taka á móti veðurupplýsingum, hvenær sem er meðan á flugi stendur;
 - (3) tvíhliða fjarskipti hvenær sem er á meðan á flugi stendur við þessar flugmálastöðvar og á þeirri tíðni sem viðeigandi stjórnvald mælir fyrir um; og
 - (4) fjarskipti á neyðarbylgjunni 121,5 MHz.
- (b) Þegar krafa er um fleiri en eina fjarskiptaeyningu, skal hver og ein vera óháð hinni eða hinum að því marki að bilun í einni leiði ekki til bilunar í öðrum.

NCC.IDE.A.250 Flugleiðsögubúnaður

- (a) Flugvélar skulu útbúnar með flugleiðsögubúnaði sem gerir þeim kleift að fljúga samkvæmt:
 - (1) ATS flugáætluninni, ef við á; og
 - (2) viðeigandi loftrýmiskröfum.
- (b) Flugvélar skulu hafa nægilegan flugleiðsögubúnað til að tryggja að ef einn slíkur búnaður gefur sig á einhverju stigi flugsins tryggi sá búnaður, sem eftir er, örugga flugleiðsögu í samræmi við (a), eða að hægt sé að ljúka viðeigandi viðlagaaðgerðum á öruggan hátt.
- (c) Flugvélar sem starfræktar eru í flugi, þar sem ætlunin er að lenda í blindflugsskilyrðum, skulu vera búnar hæfilegum búnaði sem getur veitt leiðsögn að þeim punkti þar sem hægt er að lenda með aðstoð sjónar. Þessi búnaður skal geta veitt slíka leiðsögn fyrir hvern flugvöll þar sem ætlunin er að lenda í blindflugsskilyrðum og fyrir alla útnefnda varaflugvelli.

NCC.IDE.A.255 Ratsjársvari

Flugvélar skulu búnar með ratsjársvara fyrir kögunarsvarratsjá (e. secondary surveillance radar – SSR) er tilkynnir málþrýstingshæð og öðrum ratsjársvörum fyrir kögunarsvarratsjár sem krafist er fyrir flugleiðina sem flogin er.

NCC.IDE.A.260 Rafræn stjórnun flugleiðsögugagna

- (a) Flugrekandi skal einungis nota þær vörur, er tengjast rafrænum flugleiðsögugögnum, sem uppfylla heilleikastaðla sem eru viðunandi fyrir fyrirhugaða notkun gagnanna.
- (b) Þegar vörur, er tengjast rafrænum flugleiðsögugögnum, styðja við flugleiðsöguforrit sem þörf er á til að stunda starfsemi þar sem viðauki V (liður-SPA) við reglugerð (EB) nr. xxx/XXXX krefst leyfis, skal flugrekandi sýna lögbæra stjórnvaldinu fram á að ferlið, er notað var, og afhentu vörurnar uppfylli heilleikastaðla sem eru viðunandi fyrir fyrirhugaða notkun gagnanna.
- (c) Flugrekandi skal stöðugt vakta bæði ferlið og vörurnar, annað hvort beint eða með því að vakta fylgni þriðju aðila er framleiða vöruna.
- (d) Flugrekandi skal tryggja tímanlega dreifingu og innsetningu núverandi og óbreyttra rafrænna flugleiðsögugagna í allar flugvélar, þar sem þeirra er krafist.

Hluti 2 - Þyrlur

NCC.IDE.H.100 Tæki og búnaður — almennt

- (a) Tæki og búnaður sem þessi undirliður krefst skulu samþykkt í samræmi við viðeigandi kröfur um lofthæfi, séu þau:
- (1) notuð af flugáhöfninni til að stjórna flugslóðinni, til að uppfylla NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250; eða
 - (2) uppsett á þyrlunni.
- (b) Eftirfarandi atriði, þegar þeirra er krafist af þessum undirlið, krefjast ekki samþykki búnaðar:
- (1) sjálfstætt handljós,
 - (2) nákvæmt tímamælitæki,
 - (3) kortahaldari,
 - (4) skyndihjálparbúnaður,
 - (5) björgunar- og merkjabúnaður,
 - (6) hafakkeri og legufæri, og
 - (7) aðhaldsbúnaður fyrir börn.
- (c) Tæki og búnaður sem þessi undirliður krefst ekki, sem og annar búnaður sem aðrir viðeigandi viðaukar krefjast ekki, en er um borð í flugi, skal uppfylla eftirfarandi:
- (1) upplýsingarnar í þessum tækjum, búnaði eða fylgihlutum skal ekki notaður af flugáhöfn til að sýna fylgni við viðauka I við reglugerð (EB) nr. 216/2008 eða NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250; og
 - (2) tækin og búnaðurinn skulu ekki hafa áhrif á lofthæfi þyrlunnar, jafnvel þegar um er að ræða bilun.
- (d) Tæki og búnaður skulu vera auðveldlega nothæf og aðgengileg frá þeirri stöð sem þeir flugáhafnar meðlimir sitja sem þurfa að nota hann.
- (e) Þeim tækjum, sem flugáhafnar meðlimur notar, skal vera hagað þannig að flugáhafnar meðlimurinn geti séð á tækið frá stöð sinni, með lágmarksfrávikum frá stöðu og hefðbundinni sjónlínu hans/hennar þegar litið er fram á flugslóð.
- (f) Sá neyðarbúnaður, sem krafist er, skal vera hæglega tiltækur til tafarlausrar notkunar.

NCC.IDE.H.105 Lágmarksbúnaður fyrir flug

Ekki skal hefja flug þegar eitthvert tæki í þyrlunni, búnaður eða starfræksla, sem krafist er fyrir hið fyrirhugaða flug, eru ekki starfhæf eða ekki fyrir hendi, nema:

- (a) þyrlan sé starfrækt í samræmi við lista flugrekanda yfir lágmarksbúnað (e. minimum equipment list, MEL);
- (b) flugrekandi hafi leyfi lögbæra stjórnvaldsins til að starfrækja þyrluna innan skilyrða grunnlistans yfir lágmarksbúnað (e. master minimum equipment list – MMEL); eða
- (c) þyrlan þurfi leyfi til að fljúga sem gefið er út í samræmi við viðeigandi kröfur um lofthæfi.

NCC.IDE.H.115 Starfræksluljós

Þyrlur sem starfræktar eru að nóttu til skulu búnar:

- (a) blikljóskerfi;
- (b) leiðsagnar/staðsetningarljósum;
- (c) lendingarljósi;
- (d) ljósum, sem fá orku frá rafkerfi þyrlu til að veita næga birtu fyrir öll tæki og búnað sem eru nauðsynleg fyrir örugga starfrækslu þyrlunnar;
- (e) ljósum sem fá orku frá rafkerfi þyrlunnar til að veita birtu í öll farþegarými;
- (f) sjálfstæðu handljósi fyrir sérhverja stöð áhafnarmeðlima; og
- (g) ljósum sem uppfylla alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó (e. International Regulations for Preventing Collisions at Sea) ef þyrlan er starfrækt á láði og legi.

NCC.IDE.H.120 Starfræksla við sjónflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður

- (a) Þyrlur sem starfræktar eru við sjónflugsskilyrði að degi til skulu búnar aðferðum til að mæla og birta eftirfarandi:
 - (1) segulstefnu,
 - (2) tíma, í klukkustundum, mínútum og sekúndum,
 - (3) málþrýstingshæð,
 - (4) sýndan flughraða, og
 - (5) halla.

- (b) Þyrlur sem starfræktar eru við sjónflugsskilyrði (e. visual meteorological conditions) yfir vatni og hafi þannig að ekki sést til lands, eða við sjónflugsskilyrði að nóttu til, eða þegar skyggni er minna en 1.500 m, eða við skilyrði þar sem ekki er hægt að halda þyrlunni á æskilegri flugslóð án þess að nota eitt eða fleiri viðbótartæki, skulu vera, til viðbótar við (a), búnar:
- (1) aðferðum til að mæla og birta eftirfarandi:
 - (i) horf,
 - (ii) stig og fall, og
 - (iii) stöðuga stefnu,
 - (2) aðferðum sem sýna þegar afl til snúðutækja er ekki nægilegt; og
 - (3) aðferðum sem koma í veg fyrir bilun í mælikerfum fyrir flughraða sem krafist er í (a)(4) vegna þéttingar eða ísingar.
- (c) Þegar nauðsynlegt er að tveir flugmenn séu fyrir hendi við starfrækslu, skulu þyrlur vera búnar aðferðum til að birta eftirfarandi:
- (1) málþrýstingshæð,
 - (2) sýndan flughraða,
 - (3) halla,
 - (4) horf, ef við á,
 - (5) stig og fall, ef við á, og
 - (6) stöðuga stefnu, ef við á.

NCC.IDE.H.125 Starfræksla við blindflugsskilyrði – flug- og flugleiðsögutæki og tengdur búnaður

Þyrlur sem starfræktar eru við blindflugsskilyrði skulu búnar:

- (a) aðferðum til að mæla og birta eftirfarandi:
- (1) segulstefnu,
 - (2) tíma, í klukkustundum, mínútum og sekúndum,
 - (3) málþrýstingshæð,
 - (4) sýndan flughraða,
 - (5) stig og fall,

- (6) halla,
 - (7) horf,
 - (8) stöðuga stefnu, og
 - (9) útilofthita;
- (b) aðferðum sem sýnir þegar afl til snúðutækja er ekki nægilegt;
- (c) þegar nauðsynlegt er að tveir flugmenn séu fyrir hendi við starfrækslu, skal flugvélin búin annarri aðferð til að birta eftirfarandi:
- (1) málþrýstingshæð,
 - (2) sýndan flughraða,
 - (3) stig og fall,
 - (4) halla,
 - (5) horf, og
 - (6) stöðuga stefnu;
- (d) aðferðum til að koma í veg fyrir bilun í vísikerfum fyrir flughraða, sem krafist er í (a)(4) og (c)(2) vegna þéttingar eða ísingar;
- (e) annarri kyrruþrýstingsmælingu;
- (f) kortahaldara í stöðu, þar sem auðvelt er að lesa á hann og hægt er að lýsa hann upp við starfrækslu að nóttu til; og
- (g) viðbótaraðferðum til að mæla og sýna horf sem reiðutæki.

NCC.IDE.H.130 Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í einstjórnarflugi við blindflugsskilyrði

Þyrlur, sem starfræktar eru í einstjórnarflugi við blindflugsskilyrði skulu búnar sjálfstýribúnaði með að minnsta kosti hæðarhafti og nefstefnustýringu.

NCC.IDE.H.145 Veðurupplýsingakerfi

Þyrlur með hámarksskipan farþegasæta sem er meiri en níu og starfræktar eru við blindflugsskilyrði eða að nóttu til skulu búnar veðurupplýsingakerfi þegar núverandi veðurupplýsingar benda til þrumuveðurs eða annarra mögulega hættulegra veðurskilyrða, sem talin eru sýnileg í veðurupplýsingakerfinu, á flugleiðinni sem fara á.

NCC.IDE.H.150 Viðbótarbúnaður fyrir starfrækslu í ísingarskilyrðum að nóttu til

- (a) Þyrlur, sem starfræktar eru við skilyrði þar sem ísing er eða búist er við ísingu að nóttu til, skulu búnar möguleika á að upplýsa eða greina ef ís myndast.
- (b) Aðferðirnar til að upplýsa myndun íss skulu ekki valda glampa eða endurkasti sem myndi hamla flugáhafnarmeðlimum í að inna skyldur sínar af hendi.

NCC.IDE.H.155 Talkerfi flugáhafnar

Þyrlur þar sem fleiri en einn flugáhafnarmeðlimur starfa, skulu búnar talkerfi fyrir flugáhöfn, þar á meðal heyrnartólum og hljóðnemum fyrir alla flugáhöfnina.

NCC.IDE.H.160 Hljóðriti

- (a) Þyrlur með hámarksflugtaksþyngd yfir 7.000 kg og fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar skulu útbúnar hljóðrita.
- (b) Hljóðritinn skal geta geymt rituð gögn sem a.m.k. voru rituð síðustu 2 klukkustundirnar.
- (c) Hljóðritinn skal rita með vísan í tímaramma:
 - (1) talfjarskipti sem berast frá eða eru móttækin með útvarpi í stjórnklefa;
 - (2) talfjarskipti flugáhafnar í talkerfi og hátalarakerfi, ef það er fyrir hendi;
 - (3) hljóðumhverfi í stjórnklefa, þar á meðal, án truflunar, hljóð sem berast frá sérhverjum hljóðnema áhafnar; og
 - (4) tal eða hljóðmerki sem gefa til kynna flugleiðsögu eða tiltæka aðflugsaðstoð í heyrnartóli eða hátalara.
- (d) Hljóðritinn skal sjálfkrafa byrja ritun áður en þyrlan fer að hreyfast fyrir eigin afli og skal halda áfram ritun uns flugi er lokið og þyrlan getur ekki lengur hreyfst undir eigin afli.
- (e) Auk (d), eftir því hvort rafmagn er tiltækt, skal hljóðritinn byrja ritun eins fljótt og hægt er við athuganir í stjórnklefa áður en kveikt er á hreyflum við upphaf flugs allt fram til athugana í stjórnklefa strax eftir að slökkt hefur verið á hreyflum við enda flugs.

- (f) Hljóðritinn skal hafa búnað sem hjálpar til að staðsetja hann í vatni.

NCC.IDE.H.165 Flugriti

- (a) Þyrlur með hámarksflugtaksþyngd sem er yfir 3.175 kg og fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar skulu búnar flugrita sem notar stafræna aðferð til að skrá og geyma gögn og aðferð er til sem gerir kleift að ná þeim gögnum með handhægum hætti úr geymslumiðlinum.
- (b) Flugritinn skal skrá þær breytur á þarf að halda ef ákvarða á með nákvæmum hætti flugslóð þyrlu, hraða, horf, hreyfiafl, flugham og starfrækslu og geta geymt gögnin sem rituð voru síðustu 10 klukkustundirnar.
- (c) Gögnin skulu fengin úr heimild í þyrlu sem gerir kleift að tryggja nákvæma samsvörun við upplýsingar til flugáhafnar.
- (d) Flugritinn skal sjálfkrafa byrja ritun áður en þyrlan fer að hreyfast fyrir eigin afli og skal halda áfram ritun uns flugi er lokið og þyrlan getur ekki lengur hreyfst undir eigin afli.
- (e) Flugritinn skal hafa búnað sem hjálpar til að staðsetja hann í vatni.

NCC.IDE.H.170 Ritun á samskiptum um gagnahlekk

- (a) Þyrlur, sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð þann 1. janúar 2016 eða síðar, og geta átt samskipti um gagnahlekk og þurfa að vera útbúnar hljóðrita, skulu rita, þar sem við á:
- (1) samskipti um gagnahlekk er tengjast samskiptum við flugumferðarþjónustu að og frá þyrlunni, þar á meðal samskipti er eiga við um eftirfarandi búnað:
 - (i) upphaf gagnahlekkssamskipta;
 - (ii) samskipti flugumferðarstjóra og flugmanns;
 - (iii) eftirlit með vistföngum;
 - (iv) flugupplýsingar;
 - (v) eins og hægt er, og að teknu tilliti til gerðar kerfisins, kögunareftirlit;
 - (vi) eins og hægt er, og að teknu tilliti til gerðar kerfisins, starfrækslugögn loftfars; og
 - (vii) eins og hægt er, og að teknu tilliti til gerðar kerfisins, grafík;
 - (2) upplýsingar sem leyfa samanburð við tengd gögn er tengjast samskiptum um gagnahlekk og geymd eru annars staðar en í þyrlunni; og

- (3) upplýsingar um tímasetningu og forgangs röðun samskiptanna um gagnahlekk, þar sem tekið er tillit til gerðar kerfisins.
- (b) Ritinn skal nota stafræna aðferð til að rita og geyma gögn og upplýsingar og aðferð til að heimta gögnin á auðveldan hátt. Ritunaraðferðin skal vera þannig að hægt sé að bera gögnin saman við gögn, sem rituð eru á jörðu niðri.
- (c) Ritinn skal geta geymt rituð gögn í að minnsta kosti jafnlangan tíma og sagt er til um hvað varðar hljóðrita í NCC.IDE.H.160.
- (d) Ritinn skal hafa búnað sem hjálpar til að staðsetja hann í vatni.
- (e) Kröfurnar sem eiga við um upphaf og lok ritunar ritans eru hinar sömu og eiga við um upphaf og lok ritunar fyrir hljóðritann í NCC.IDE.H.160 (d) og (e).

NCC.IDE.H.175 Sambyggður flug- og hljóðriti

Hægt er að uppfylla skilyrði um hljóðrita og flugrita með því að hafa um borð einn sambyggðan flugrita og hljóðrita.

NCC.IDE.H.180 Sæti, öryggisbelti í sæti, aðhaldsbúnaður og aðhaldsbúnaður fyrir börn

- (a) Þyrlur skulu útbúnar með:
 - (1) sæti eða legurúmi fyrir hvern einstakling um borð sem er 24 mánaða eða eldri;
 - (2) sætisbelti á hverju farþegasæti og festibelti fyrir hvert legurúm;
 - (3) fyrir þyrlur sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð eftir 31. júlí 1999, sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók fyrir hvern farþega sem er 24 mánaða eða eldri;
 - (4) aðhaldsbúnaði fyrir börn (e. child restraint device – CRD) fyrir sérhvern einstakling um borð sem er yngri en 24 mánaða;
 - (5) sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók, þar á með búnaði sem sjálfkrafa veitir efri bóknum aðhald ef snögglega hægir á hraða í flugáhafnarsætunum; og
 - (6) sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók á sætunum fyrir lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða, hvað varðar þyrlur sem fyrst fengu einstakt lofthæfivottorð eftir 31. desember 1980.
- (b) Sætisbelti með aðhaldsbúnaði fyrir efri bók skal:
 - (1) vera hægt að losa með einu átaki; og

- (2) í sætum flugáhafnar, í sérhverju sæti til hliðar við sæti flugmanns og í sætum fyrir lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða, hafa tvær axlarólar og sætisbelti, sem nota má sérstaklega.

NCC.IDE.H.185 Merki um að spenna sætisbelti og að reykingar séu bannaðar

Þyrlur, þar sem ekki öll farþegasæti eru sýnileg úr sætum flugáhafnar, skulu búnar aðferðum til að tilkynna öllum farþegum og öryggis- og þjónustuliðum hvenær skal spenna sætisbelti og hvenær reykingar eru bannaðar.

NCC.IDE.H.190 Sjúkrakassar

- (a) Þyrlur skulu útbúnar með að minnsta kosti einum sjúkrakassa.
- (b) Sjúkrakassinn/kassarnir skulu vera:
 - (1) aðgengilegir til notkunar; og
 - (2) uppfærðir.

NCC.IDE.H.240 Viðbótarsúrefni – þyrlur án jafnþrýstibúnaðar

- (a) Þyrlur án jafnþrýstibúnaðar sem starfræktar eru í flughæð þegar súrefnisbirgða er krafist í samræmi við (b) skulu útbúnar með súrefnisgeymslu og súrefnisbúnaði sem getur geymt og úthlutað þeim súrefnisbirgðum sem krafist er.
- (b) Þyrlur án jafnþrýstibúnaðar sem starfræktar eru yfir flughæð þar sem málþrýstingshæð í farþegarými er yfir 10.000 fet skulu hafa nægt súrefni fyrir:
 - (1) alla áhafnar meðlimi og að minnsta kosti 10% farþeganna í meira en 30 mínútur þegar málþrýstingshæðin í farþegarýminu er á milli 10.000 fet og 13.000 fet; og
 - (2) alla áhafnar meðlimi og farþega hvenær sem er sem málþrýstingshæð í farþegarýminu er yfir 13.000 fet.

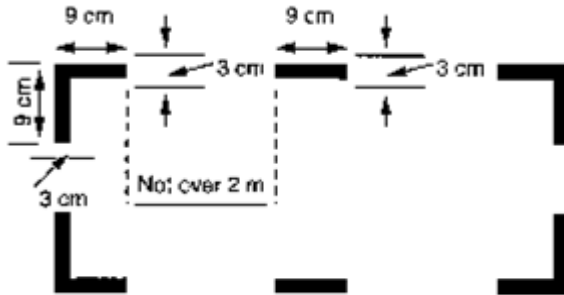
NCC.IDE.H.205 Handslökkvitæki

- (a) Þyrlur skulu útbúnar með a.m.k. einu handslökkvitæki:
 - (1) í stjórnklefanum; og
 - (2) í hverju farþegarými sem er aðskilið frá flugáhafnarrýminu, nema ef rýmið er auðveldlega aðgengilegt flugáhöfninni.
- (b) Tegund og magn slökkviefnis í skyldugu slökkvitækjunum skal henta þeirri eldtegund, sem líklegt er að brjótist út í því rými þar sem slökkvitækið er ætlað, og lágmarka hættuna af eiturgufum í rýmum, þar sem einstaklingar eru.

NCC.IDE.H.210 Merktir rofstaðir

Ef hentugir rofstaðir eru merktir á bol þyrlu, þannig að björgunarsveitir geti rofið hann við neyðaraðstæður, skulu þeir staðir merktir eins og sýnir á mynd 1.

Mynd 1: Merktir rofstaðir



NCC.IDE.H.215 Neyðarsendir

- Þyrlur skulu útbúnar með að minnsta kosti einum sjálfvirkum neyðarsendi (e. emergency locator transmitter – ELT).
- Þyrlur sem starfa við flug yfir vatni til stuðnings í starfrækslu á hafi úti í fjandsamlegu umhverfi og í fjarlægð frá landi sem nemur meira en 10 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða, þar sem þyrlunni tekst að halda láréttu flugi ef það kemur til markhreyfilbilunar, skulu útbúnar með neyðarsendi með sjálfsleppibúnaði (e. automatically deployable ELT, ELT(AD)).
- Neyðarsendirinn, af hvaða gerð sem hann er, skal geta sent út samtímis á 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Björgunarvesti

- Þyrlur skulu útbúnar björgunarvesti fyrir hvern einstakling um borð eða jafngildum flotbúnaði fyrir hvern einstakling yngri en 24 mánaða. Búnaðurinn skal geymdur í stöðu sem gerir kleift að ná til hans með auðveldum hætti úr sæti eða legurúmi þess einstaklings, sem búnaðurinn er ætlaður, þegar:
 - starfræksla fer fram í flugi yfir haf eða vatn í fjarlægð frá landi sem nemur meira en 10 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða, þar sem þyrlunni tekst að halda láréttu flugi ef það kemur til markhreyfilbilunar;
 - starfræksla fer fram í flugi yfir haf eða vatn handan sjálfsnúningarfjarlægðar frá landi, þar sem þyrlunni tekst ekki að halda láréttu flugi ef það kemur til markhreyfilbilunar; eða

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (3) flugtak eða landing á sér stað á flugvelli eða starfsstöð þar sem flugtak eða aðflugsslóð er yfir haf eða vatn.
- (b) Á hverju björgunarvesti eða jafngildum flotbúnaði fyrir einstaklinga skal vera raflýsing sem auðveldar staðsetningu einstaklingsins.

NCC.IDE.H.226 Viðlagabúnaður áhafnar

Allir áhafnar meðlimir skulu vera í viðlagabúningi þegar:

- (a) starfræksla fer fram í flugi yfir haf eða vatn til stuðnings aðgerða á hafi úti, í fjarlægð frá landi sem nemur meira en 10 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða, þar sem þyrlunni tekst að halda láréttu flugi ef það kemur til markhreyfilbilunar og þegar:
 - (1) veðurskýrsla eða spá sem tiltæk er flugstjóranum gefur til kynna að sjávarhiti verði lægri en plús 10°C á meðan á flugi stendur, eða
 - (2) áætlaður björgunartími er lengri en áætlaður lifunartími;eða
- (b) flugstjórinn ákveður það á grundvelli áhættumats þar sem tekið er tillit til eftirtalinna skilyrða:
 - (1) flug yfir haf eða vatn handan sjálfsnúningsfjarlægðar eða öruggrar fjarlægðar að landingarstað á landi, þar sem þyrlunni tekst ekki að halda láréttu flugi ef það kemur til markhreyfilbilunar og þær veðurskýrslur eða spár sem eru tiltækar flugstjóranum gefa til kynna að sjávarhiti verði lægri en plús 10°C á meðan á fluginu stendur.

NCC.IDE.H.227 Björgunarbátar, neyðarsendar í björgunarskyni og björgunarbúnaður á lengri flugi yfir haf eða vatn

Þyrlur sem starfræktar eru:

- (a) í flugi yfir haf eða vatn í fjarlægð frá landi sem nemur meira en 10 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða, þar sem þyrlunni tekst að halda láréttu flugi ef það kemur til markhreyfilbilunar; eða
- (b) í flugi yfir haf eða vatn í fjarlægð sem samsvarar meira en 3 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða, þar sem þyrlunni tekst ekki að halda láréttu flugi ef það kemur markhreyfilbilunar, og flugstjórinn ákveður það með áhættumati, skulu útbúnar með:
 - (1) hvað varðar þyrlur sem bera minna en 12 einstaklinga, að minnsta kosti einum björgunarbát, sem vottað er að beri ekki færri en hámarksfjölda einstaklinga um borð. Báturinn skal geymdur þannig að auðvelt sé að ná til hans ef neyðarástand skapast;

- (2) hvað varðar þyrlur sem bera minna en 11 einstaklinga, að minnsta kosti tvo björgunarbáta, geymdir þannig að auðvelt sé að ná til þeirra ef neyðarástand skapast, ásamt því að þeir dugi til að flytja alla einstaklinga sem voru færir um að fara um borð og, ef einn glatast að eftirstandandi björgunarbátur/bátar geti borið þá ofhleðslu sem þarf til að bera alla einstaklinga sem voru um borð í þyrlunni;
- (3) að minnsta kosti einum neyðarsendi í björgunarskyni fyrir hvern tilskilinn björgunarbát; og
- (4) björgunarbúnaði, þar á meðal búnaði til að halda lífi í fólki, eins og við á um viðkomandi flug.

NCC.IDE.H.230 Björgunarbúnaður

Þyrlur, sem starfræktar eru yfir svæðum þar sem sérlega erfitt er að koma við leit og björgun, skulu búnar:

- (a) merkjabúnaði til að gefa neyðarmerki;
- (b) að minnsta kosti einum neyðarsendi (e. survival emergency locator transmitter, ELT(S)); og
- (c) viðbótar björgunarbúnaði fyrir flugleiðina, sem fara á, þar sem tekið er tillit til fjölda einstaklinga um borð.

NCC.IDE.H.231 Viðbótarkröfur fyrir þyrlur sem eru starfræktar á hafi úti á fjandsamlegu hafsvæði

Þyrlur, sem starfræktar eru á hafi úti í fjandsamlegu hafumhverfi, í fjarlægð frá landi sem nemur meira en 10 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða, skulu uppfylla eftirfarandi:

- (a) Þegar veðurupplýsingar eða veðurspár, sem flugstjórinn hefur aðgang að, benda til þess að sjávarhiti verði minni en plús 10 °C meðan á flugi stendur, eða þegar áætlaður tími að björgun er meiri en áætlaður lifunartími, eða áætlað er að fljúga að nóttu til, skulu allir einstaklingar um borð vera í viðlagabúningi.
- (b) Allir björgunarbátar, sem eru um borð í samræmi við NCC.IDE.H.227, skulu uppsettir þannig að hægt sé að nota þá við aðstæður á sjó þar sem búið er að meta eiginleika þyrlunnar við nauðlendingu, flot og stillingu til að hægt sé að uppfylla vottunarkröfur um nauðlendingu.
- (c) Þyrlan skal útbúin neyðarlýsingarkerfi sem hefur sjálfstæðan orkugjafa til að lýsa klefann og auðvelda rýmingu þyrlunnar.
- (d) Allir neyðarútgangar, þar á meðal neyðarútgangar áhafnar, og leiðir til að opna þá, skulu áberandi merktir þannig að einstaklingar um borð geti notað þá í dagsljósi eða myrkri. Slíkar merkingar skulu gerðar þannig að þær séu sýnilegar þó að þyrlunni hvolfi og klefinn sé undir sjávarmáli.

- (e) Allar hurðir, sem ekki er hægt að snögglosa, en eru ætlaðar sem neyðarútgangar ef til nauðlendingar kemur, skulu vera þannig úr garði gerðar að hægt sé að festa þær opnar svo að þær hindri ekki útgang einstaklinga í öllum sjávarskilyrðum að þeim hámarkum, sem krafist er við vottun vegna nauðlendinga og flots.
- (f) Allar hurðir, gluggar eða op í farþegarými, sem ætluð eru til undankomu neðansjár, skulu búnin þannig að hægt sé að nýta þau ef neyðarástand skapast.
- (g) Alltaf skal bera björgunarvesti, nema farþeginn eða áhafnarmedlimurinn sé í samhæfðum viðlagabúningi sem uppfyllir báðar kröfur um viðlagabúning og björgunarvesti.

NCC.IDE.H.232 Þyrlur sem vottaðar eru til starfrækslu yfir hafi eða vatni — margvíslegur búnaður

Þyrlur sem starfræktar eru yfir hafi eða vatni skulu búnar:

- (a) rekakeri og öðrum búnaði sem nauðsynlegur er til að auðvelda legufæri, festingu þyrlunnar með akkeri eða tilfærslu lagarflugvélarinnar á vatni eða hafi. Búnaðurinn skal hæfa stærð, þyngd og stjórnunareiginleikum þyrlunnar; og
- (b) búnaði til að framkalla hljóðmerki, eins og lýst er í alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstra á sjó, þar sem við á.

NCC.IDE.H.235 Allar þyrlur á flugi yfir hafi eða vatni — nauðlending

(Þyrlur skulu hannaðar til lendingar á vatni eða vottaðar til nauðlendingar í samræmi við viðeigandi lofthæfireglur eða búnar neyðarflotbúnaði, þegar þær eru starfræktar í flugi yfir haf eða vatn í fjandsamlegu umhverfi í fjarlægð frá landi sem samsvarar meira en 10 mínútna flugtíma á venjulegum farflugshraða.

NCC.IDE.H.240 Heyrnartól

Þegar þörf er á þráðlausum fjarskiptabúnaði og/eða þráðlausum flugleiðsögubúnaði, skulu þyrlur útbúnar með heyrnartóli með hljóðnema eða jafngildi þessa og sendihnapp á stýrinu fyrir sérhvern flugmann og/eða áhafnarmedlim, sem krafist er, á starfsstöð hans/hennar.

NCC.IDE.H.245 Þráðlaus fjarskiptabúnaður

- (a) Þyrlur sem starfræktar eru við blindflugsskilyrði eða að nóttu til, eða þegar þess er krafist af viðeigandi loftrýmiskröfum, skulu útbúnar með þráðlausum fjarskiptabúnaði sem, við eðlileg fjarskiptaskilyrði, skal vera fær um:
 - (1) tvíhliða fjarskipti í flugumferðarstjórn;
 - (2) að taka á móti viðeigandi veðurupplýsingum;

Viðauki VI 'liður-NCC'

- (3) tvíhliða fjarskipti hvenær sem er á meðan á flugi stendur við þessar flugmálastöðvar og á þeirri tíðni sem viðeigandi stjórnvald mælir fyrir um; og
 - (4) fjarskipti á neyðarbylgjunni 121,5 MHz.
- (b) Þegar krafa er um fleiri en eina fjarskiptaeyningu, skal hver og ein vera óháð hinni eða hinum að því marki að bilun í einni leiði ekki til bilunar í öðrum.
- (c) Þegar fjarskiptabúnaður er krafist, og til viðbótar við talkerfi fyrir flugáhöfn sem krafist er í NCC.IDE.H.155, skulu þyrlur útbúnaðar með sendihnapp á stýrinu fyrir hvern flugmann sem krafist er og áhafnarmeðlim á úthlutaðri stöð sinni.

NCC.IDE.H.250 Flugleiðsögubúnaður

- (a) Þyrlur skulu útbúnaðar með flugleiðsögubúnaði sem gerir þeim kleift að fljúga samkvæmt:
- (1) ATS flugáætluninni, ef við á; og
 - (2) viðeigandi loftrýmiskröfum.
- (b) Þyrlur skulu hafa nægilegan flugleiðsögubúnað til að tryggja að ef einn slíkur búnaður gefur sig á einhverju stigi flugsins tryggi sá búnaður, sem eftir er, örugga flugleiðsögu í samræmi við (a), eða viðeigandi viðlagaaðgerðir.
- (c) Þyrlur sem starfræktar eru í flugi, þar sem ætlunin er að lenda í blindflugsskilyrðum, skulu vera búnaðar flugleiðsögubúnaði sem getur veitt leiðsögn að þeim punkti þar sem hægt er að lenda með aðstoð sjónar. Þessi búnaður skal geta veitt slíka leiðsögn fyrir hvern flugvöll þar sem ætlunin er að lenda í blindflugsskilyrðum og fyrir alla útnefnda varaflugvelli.

NCC.IDE.H.255 Ratsjársvari

Þyrlur skulu búnaðar ratsjársvara fyrir kögunarsvarratsjá (e. secondary surveillance radar – SSR) er tilkynnir málþrýstingshæð og öðrum ratsjársvörum fyrir kögunarsvarratsjár sem krafist er fyrir flugleiðina sem flogin er.