



**Europees Agentschap voor de
veiligheid van de luchtvaart**

**Bijlage VI bij de ontwerpverordening van de Commissie
inzake ‘vluchtuitvoeringen — OPS’**

Deel NCC — IR

Bijlage VI 'Deel NCC'

Inhoud

Deel NCC — IR.....	8
Subdeel A — Algemene voorschriften	8
NCC.GEN.100 Bevoegde autoriteit	8
NCC.GEN.105 Verantwoordelijkheden van de bemanning	8
NCC.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder	9
NCC.GEN.110 Naleving van wetten, voorschriften en procedures	11
NCC.GEN.115 Gemeenschappelijke taal	12
NCC.GEN.120 Taxiën van vleugelvliegtuigen	12
NCC.GEN.125 Rotorinschakeling	12
NCC.GEN.130 Draagbare elektronische apparaten.....	12
NCC.GEN.135 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord	13
NCC.GEN.140 Aan boord mee te nemen documenten, handboeken en informatie	13
NCC.GEN.145 Bewaren, overleggen en gebruiken van opnamen van de vluchtschrijver	14
NCC.GEN.150 Vervoer van gevaarlijke goederen	15
Subdeel B — Vluchtuitvoeringsprocedures	16
NCC.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden	16
NCC.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen.....	16
NCC.OP.110 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — algemeen	16
NCC.OP.111 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — NPA-, APV-, CAT I-vluchten	17
NCC.OP.112 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen	19
NCC.OP.113 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen boven land met helikopters.....	19
NCC.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures	19

Bijlage VI 'Deel NCC'

NCC.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder	20
NCC.OP.125 Laagste hindernisvrije hoogte — IFR-vluchten	20
NCC.OP.130 Brandstof- en olievoorraad — vleugelvliegtuigen.....	20
NCC.OP.131 Brandstof- en olievoorraad — helikopters	21
NCC.OP.135 Stouwen van bagage en vracht	22
NCC.OP.140 Voorlichting van passagiers	22
NCC.OP.145 Vluchtvoorbereiding	23
NCC.OP.150 Startuitwijkhavens — vleugelvliegtuigen.....	23
NCC.OP.151 Bestemmingsuitwijkhavens — vleugelvliegtuigen.....	24
NCC.OP.152 Bestemmingsuitwijkhavens — helikopters	24
NCC.OP.155 Bijtanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan	25
NCC.OP.160 Gebruik van koptelefoon.....	25
NCC.OP.165 Vervoer van passagiers	26
NCC.OP.170 Veiligheid in het passagierscompartiment en de boordkeuken(s))	26
NCC.OP.175 Roken aan boord	26
NCC.OP.180 Weersomstandigheden	27
NCC.OP.185 IJs en andere verontreinigingen — procedures op de grond	27
NCC.OP.190 IJs en andere verontreinigingen — vliegprocedures	27
NCC.OP.195 Startomstandigheden	28
NCC.OP.200 Nabootsing van abnormale situaties tijdens de vlucht.....	28
NCC.OP.205 Brandstofbeheer tijdens de vlucht	28
NCC.OP.210 Gebruik van aanvullende zuurstof.....	28
NCC.OP.215 Grondnaderingmelding	28
NCC.OP.220 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS).....	29
NCC.OP.225 Omstandigheden bij nadering en landing	29
NCC.OP.230 Inzet en voortzetting van de nadering	29

Bijlage VI 'Deel NCC'

Subdeel C — Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen	31
NCC.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — alle luchtvaartuigen	31
NCC.POL.105 Massa en zwaartepunt, belading	31
NCC.POL.110 Massa- en zwaartepuntsdocumentatie	34
NCC.POL.111 Massa- en zwaartepuntsdocumentatie — versoepelingen	35
NCC.POL.115 Prestaties — algemeen	35
NCC.POL.120 Maximale startmassawaarden — vleugelvliegtuigen	35
NCC.POL.125 Start — vleugelvliegtuigen	36
NCC.POL.130 Vlucht — met één uitgevallen motor — vleugelvliegtuigen	36
NCC.POL.135 Landing — vleugelvliegtuigen	37
Subdeel D — Instrumenten, gegevens en uitrusting	38
Sectie 1 — Vleugelvliegtuigen	38
NCC.IDE.A.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen	38
NCC.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht	39
NCC.IDE.A.110 Reservezekeringen	39
NCC.IDE.A.115 Luchtvaartuiglichten	39
NCC.IDE.A.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting	40
NCC.IDE.A.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting	41
NCC.IDE.A.130 Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot	42
NCC.IDE.A.135 Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS)	42
NCC.IDE.A.140 Waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)	43
NCC.IDE.A.145 Weerradarapparatuur aan boord	43
NCC.IDE.A.150 Aanvullende uitrusting voor nachtvluchten bij mogelijke ijsvorming	43
NCC.IDE.A.155 Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel	43
NCC.IDE.A.160 Cockpitgeluidsopnameapparaat	43

Bijlage VI 'Deel NCC'

NCC.IDE.A.165 Vluchtgegevensschrijver	45
NCC.IDE.A.170 Datalinkopnamen	45
NCC.IDE.A.175 Combinatieopnameapparaat	46
NCC.IDE.A.180 Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssystemen en veiligheidstuig voor kinderen	46
NCC.IDE.A.185 "Fasten Seat Belts" en "no smoking"-borden	47
NCC.IDE.A.190 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken	47
NCC.IDE.A.195 Extra zuurstof – vleugelvliegtuigen met drukkabine	48
NCC.IDE.A.200 Extra zuurstof — vleugelvliegtuigen zonder drukkabine	49
NCC.IDE.A.205 Handbrandblussers	49
NCC.IDE.A.206 Bijlen en breekijzers	49
NCC.IDE.A.210 Markering van openhakplaatsen	50
NCC.IDE.A.215 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)	50
NCC.IDE.A.220 Vluchten boven water	50
NCC.IDE.A.230 Overlevingsuitrusting	51
NCC.IDE.A.240 Koptelefoon	52
NCC.IDE.A.245 Radiocommunicatieapparatuur	52
NCC.IDE.A.250 Navigatieapparatuur	52
NCC.IDE.A.255 Beantwoorder	53
NCC.IDE.A.260 Beheer van elektronische navigatiegegevens	53
Sectie 2 — Helikopters	54
NCC.IDE.H.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen	54
NCC.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht	55
NCC.IDE.H.115 Luchtvaartuiglichten	55
NCC.IDE.H.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting	55
NCC.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting	56

Bijlage VI 'Deel NCC'

NCC.IDE.H.130 Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot	58
NCC.IDE.H.145 Weerradarapparatuur aan boord	58
NCC.IDE.H.150 Aanvullende uitrusting voor nachtvluchten bij mogelijke ijsvorming	58
NCC.IDE.H.155 Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel	58
NCC.IDE.H.160 Cockpitgeluidsopnameapparaat	58
NCC.IDE.H.165 Vluchtgegevensschrijver	59
NCC.IDE.H.170 Datalinkopnamen	60
NCC.IDE.H.175 Combinatieopnameapparaat	61
NCC.IDE.H.180 Stoelen, veiligheidsgordels, beveiligingssystemen en veiligheidstuig voor kinderen	61
NCC.IDE.H.185 "Fasten Seat Belts" en "no smoking"-borden	61
NCC.IDE.H.190 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken	62
NCC.IDE.H.200 Extra zuurstof — helikopters zonder drukcabine	62
NCC.IDE.H.205 Handbrandblussers	62
NCC.IDE.H.210 Markering van openhakplaatsen	63
NCC.IDE.H.215 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)	63
NCC.IDE.H.225 Zwemvesten	63
NCC.IDE.H.226 Overlevingspakken voor bemanningsleden	64
NCC.IDE.H.227 Reddingsvlotten, overlevings-ELT's en overlevingsuitrusting voor langere vluchten boven water	64
NCC.IDE.H.230 Overlevingsuitrusting	65
NCC.IDE.H.231 Aanvullende vereisten voor helikopters die offshore-activiteiten uitvoeren in vijandig zeegebied	65
NCC.IDE.H.232 Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren — diverse uitrusting	66
NCC.IDE.H.235 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water	66
NCC.IDE.H.240 Koptelefoon	66
NCC.IDE.H.245 Radiocommunicatieapparatuur	67

Bijlage VI 'Deel NCC'

NCC.IDE.H.250 Navigatieapparatuur	67
NCC.IDE.H.255 Beantwoorder	68

Deel NCC — IR

Subdeel A — Algemene voorschriften

NCC.GEN.100 Bevoegde autoriteit

Bevoegde autoriteit is te verstaan als de instantie die is aangeduid door de lidstaat waarin de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of verblijft.

NCC.GEN.105 Verantwoordelijkheden van de bemanning

- a) Het bemanningslid is verantwoordelijk voor de correcte uitvoering van zijn/haar taken die:
 - (1) betrekking hebben op de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden; en
 - (2) worden omschreven in de aanwijzingen en procedures die in het vluchthandboek zijn vastgelegd.
- b) Tijdens kritieke vluchtfasen of wanneer de gezagvoerder dit nodig acht in het belang van de veiligheid, zit het bemanningslid op de hem/haar toegewezen werkplek en mag het bemanningslid geen andere werkzaamheden verrichten dan die welke zijn voorgeschreven voor het veilige gebruik van het luchtvaartuig.
- c) Tijdens de vlucht houdt het op de eigen werkplek gezeten bemanningslid zijn/haar veiligheidsgordel om.
- d) Tijdens de vlucht blijft minstens één gekwalificeerd cockpitpersoneelslid te allen tijde aan de stuurorganen van het luchtvaartuig.
- e) Het bemanningslid mag geen taken verrichten aan boord van een luchtvaartuig:
 - (1) indien hij/zij weet of vermoedt dat hij/zij vermoeid is, zoals beschreven in punt 7.f. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008¹ of zich zodanig ziek voelt dat de vliegveiligheid in gevaar kan komen; of

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

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (2) wanneer hij/zij onder invloed is van psychoactieve stoffen of alcohol, of om andere redenen waarnaar wordt verwezen in punt 7.g. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- f) Het bemanningslid dat taken verricht voor meer dan één exploitant, moet:
- (1) zijn/haar individuele gegevens bijhouden met betrekking tot vlieg- en diensttijden en rustperiodes waarnaar wordt verwezen in bijlage III (Deel ORO), subdeel FTL, bij Verordening (EU) nr. xxx/XXXX; en
 - (2) iedere exploitant de benodigde gegevens verstrekken waarmee activiteiten kunnen worden gepland overeenkomstig de toepasselijke vereisten inzake vlieg- en diensttijdbeperkingen.
- g) Het bemanningslid moet aan de gezagvoerder:
- (1) melding maken van elke storing of slechte werking die of elk falen of defect dat volgens hem/haar de luchtwaardigheid of veilige werking van het luchtvaartuig of de noodsystemen nadelig zou kunnen beïnvloeden; en
 - (2) elk incident doorgeven dat de veiligheid van de vlucht in gevaar heeft gebracht of had kunnen brengen.

NCC.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder

- a) De gezagvoerder draagt de verantwoordelijkheid:
- (1) voor de veiligheid van het luchtvaartuig en van alle bemanningsleden, passagiers en vracht aan boord tijdens vluchtuitvoeringen als bedoeld in punt 1.c. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;
 - (2) voor het inzetten, voortzetten, beëindigen of uitwijken van een vlucht in het belang van de veiligheid;
 - (3) ervoor te zorgen dat alle instructies, vluchtuitvoeringsprocedures en controlelijsten worden nageleefd in overeenstemming met het vluchthandboek en als bedoeld in punt 1.b. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008;
 - (4) niet aan een vlucht te beginnen voordat hij/zij ervan overtuigd is dat is voldaan aan alle in punt 2.a.3. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008 genoemde operationele beperkingen, te weten:
 - i) het vliegtuig is luchtwaardig;
 - ii) het vliegtuig is op de juiste wijze geregistreerd;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- iii) de instrumenten en uitrusting welke zijn vereist voor de uitvoering van de vlucht, zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en operationeel, tenzij bij de minimumuitrustingslijst (MUL) of een gelijkwaardig document ontheffing van de betreffende eis is verleend, indien van toepassing, zoals voorgeschreven door NCC.IDE.A.105 of NCC.IDE.H.105;
 - iv) de massa en de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten;
 - v) alle handbagage, ruimbagage en vracht is op passende wijze geladen en vastgezet;
 - vi) de beperkingen voor vluchtuitvoering met het luchtvaartuig als vermeld in het vlieghandboek (AFM) zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden;
 - vii) ieder cockpitpersoneelslid is in het bezit van een geldig bewijs van bevoegdheid in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1178/2011²; en
 - viii) de cockpitpersoneelsleden beschikken over de gepaste bevoegdverklaringen en voldoen aan de vereisten inzake bekwaamheid en recente ervaring;
- (5) niet aan een vlucht te beginnen als een cockpitpersoneelslid het vermogen verliest zijn/haar taken uit te voeren als gevolg van letsel, ziekte, vermoeidheid of andere soortgelijke oorzaken of het onder invloed zijn van psychoactieve stoffen;
- (6) een vlucht niet voort te zetten voorbij het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegwee of exploitatiegebied wanneer het vermogen van enig cockpitpersoneelslid om taken uit te voeren aanzienlijk is beperkt als gevolg van vermoeidheid, ziekte of zuurstofgebrek;
- (7) te beslissen of hij/zij een luchtvaartuig accepteert met gebreken die toegestaan zijn volgens de configuratie-afwijkingenlijst (CDL) of de minimumuitrustingslijst (MUL), indien van toepassing;
- (8) ervoor te zorgen dat gebruiksgegevens en alle storingen die zich naar zijn/haar weten of vermoeden in het luchtvaartuig hebben voorgedaan op het moment dat de vlucht, of een reeks vluchten, wordt beëindigd, worden opgetekend in het technische logboek of journaal van het luchtvaartuig; en

² Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad. *PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1.*

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (9) ervoor te zorgen dat vluchtschrijvers:
- i) tijdens de vlucht niet onklaar worden gemaakt en niet worden uitgeschakeld; en
 - ii) indien een ongeluk of incident heeft plaatsgevonden waarvoor een meldingsplicht geldt:
 - A) niet met opzet worden gewist;
 - B) onmiddellijk worden gedeactiveerd nadat de vlucht is voltooid; en
 - C) alleen opnieuw worden geactiveerd met toestemming van de onderzoeksinstantie.
- b) De gezagvoerder heeft de bevoegdheid om te weigeren personen, bagage of vracht te vervoeren of om deze uit het luchtvaartuig te verwijderen indien zij de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen.
- c) De gezagvoerder meldt gevaarlijke weers- of vliegomstandigheden die zich voordoen tijdens de vlucht en die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van andere luchtvaartuigen zo spoedig mogelijk aan de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten (ATS).
- d) Niettegenstaande het bepaalde in subparagraaf a), onder (6), mag de gezagvoerder een vlucht met meerkoppige bemanning voortzetten voorbij het dichtstbijzijnde luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweer mits passende risicobeperkende procedures zijn opgezet.
- e) De gezagvoerder doet, in een noodsituatie waarbij onmiddellijk beslissen en handelen is vereist, alles wat hij/zij nodig acht onder die omstandigheden in overeenstemming met punt 7.d. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. Hij/zij mag daarbij in het belang van de veiligheid afwijken van de regels, vluchtuitvoeringsprocedures en methoden.
- f) De gezagvoerder dient onverwijld een rapport over een daad van onwettige inmenging in bij de bevoegde autoriteit en de aangewezen plaatselijke overheidsinstantie daarvan in kennis stellen.
- g) De gezagvoerder licht de dichtstbijzijnde toepasselijke dienst, met de snelste beschikbare middelen, in over elk ongeluk waarbij het luchtvaartuig is betrokken en waarbij sprake is van ernstige verwonding of overlijden van enig persoon, aanzienlijke schade aan het luchtvaartuig of andere aanzienlijke materiële schade.

NCC.GEN.110 Naleving van wetten, voorschriften en procedures

- a) De gezagvoerder moet voldoen aan de wetten, voorschriften en procedures van de staten waarin luchtverkeer plaatsvindt.

- b) De gezagvoerder is bekend met de voor de uitoefening van zijn/haar taken toepasselijke wetten, voorschriften en procedures die gelden in het luchtruim waarin zal worden gevlogen, op de luchtvaartterreinen of exploitatiegebieden waarvan gebruik zal worden gemaakt, en op de luchtnavigatiefaciliteiten die hiermee verband houden, als bedoeld in punt 1.a. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Gemeenschappelijke taal

De exploitant zorgt ervoor dat alle bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren in een gemeenschappelijke taal.

NCC.GEN.120 Taxiën van vleugelvliegtuigen

De exploitant zorgt ervoor dat een vleugelvliegtuig uitsluitend wordt getaxied in de verkeerszone van een luchtvaartterrein indien de persoon die het vleugelvliegtuig bedient:

- a) een naar behoren gekwalificeerde piloot is; of
- b) door de exploitant is aangewezen; en:
 - (1) is opgeleid om het vleugelvliegtuig te taxiën;
 - (2) is opgeleid in het gebruik van de radiotelefoon indien radiocommunicatie is vereist;
 - (3) onderricht heeft gekregen met betrekking tot de inrichting van het luchtvaartterrein, de routes, de signalisatie, de markeringen, de lichten, de signalen en instructies van de luchtverkeersleiding (ATC), het verkeersleidingsjargon en de verkeersleidingsprocedures; en
 - (4) in staat is de operationele normen voor veilige vliegtuigmanoeuvres op het luchtvaartterrein na te leven.

NCC.GEN.125 Rotorinschakeling

Een helikopterrotor mag enkel voor een vlucht worden ingeschakeld met een gekwalificeerde piloot aan de stuurorganen.

NCC.GEN.130 Draagbare elektronische apparaten

De exploitant mag niet toestaan dat iemand aan boord van een luchtvaartuig gebruikmaakt van een draagbaar elektronisch apparaat dat de goede werking van de systemen en uitrusting van het luchtvaartuig kan verstoren.

NCC.GEN.135 Informatie over nood- en overlevingsuitrusting aan boord

De exploitant zorgt ervoor dat te allen tijde lijsten met informatie over de nood- en overlevingsuitrusting aan boord direct beschikbaar kunnen worden gesteld aan reddingscoördinatiecentra.

NCC.GEN.140 Aan boord mee te nemen documenten, handboeken en informatie

- a) Tenzij anders aangegeven, worden bij iedere vlucht originelen of kopieën van de volgende documenten, handboeken en informatie aan boord meegenomen:
- (1) het vlieghandboek (AFM) of gelijkwaardige documenten;
 - (2) het oorspronkelijke bewijs van inschrijving;
 - (3) het oorspronkelijke bewijs van luchtwaardigheid;
 - (4) het geluidscertificaat;
 - (5) de verklaring als gespecificeerd in bijlage III (Deel ORO), ORO.DEC.100, bij Verordening (EU) nr. xxx/XXXX;
 - (6) de lijst van specifieke goedkeuringen, indien van toepassing;
 - (7) het bewijs van zendmachtiging, indien van toepassing;
 - (8) de verklaring(en) van verzekering voor wettelijke aansprakelijkheid;
 - (9) het journaal of gelijkwaardige documentatie voor het luchtvaartuig;
 - (10) gegevens over het ingediende ATS-vliegplan, indien van toepassing;
 - (11) actuele en geschikte luchtvaartkaarten van de route van de voorgenomen vlucht en alle routes waarnaar naar redelijke verwachting kan worden uitgeweken;
 - (12) procedures en informatie aan de hand van visuele signalen voor gebruik door onderscheppende en onderschepte luchtvaartuigen;
 - (13) informatie betreffende opsporings- en reddingsdiensten voor het gebied van de geplande vlucht;
 - (14) de meest recente delen van het vluchthandboek die van belang zijn voor de taken van de bemanningsleden en die voor hen eenvoudig toegankelijk moeten zijn;
 - (15) de minimumuitrustingslijst (MUL) of de configuratie-afwijkingslijst (CDL);
 - (16) de van toepassing zijnde kennisgevingen aan luchtvaardenden (NOTAM) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS);

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (17) de relevante meteorologische informatie;
 - (18) de vrachtilijsten en/of passagierslijsten, indien van toepassing; en
 - (19) enige andere documentatie die betrekking heeft op de vlucht of wordt verlangd door de bij de vlucht betrokken staten.
- b) Bij verlies of diefstal van de in subparagraaf a), onder (2) t/m (8), gespecificeerde documenten, mag de vlucht worden voortgezet tot de aankomst op de bestemming of op een plaats waar vervangingsdocumenten kunnen worden geleverd.

NCC.GEN.145 Bewaren, overleggen en gebruiken van opnamen van de vluchtschrijver

- a) Na een ongeluk of incident waarvoor een meldingsplicht geldt, moet de exploitant van een luchtvaartuig de oorspronkelijke opgenomen gegevens bewaren gedurende een periode van zestig dagen, tenzij de onderzoeksinstantie anders beslist.
- b) De exploitant voert operationele controles en beoordelingen uit van opnamen van de vluchtgegevensschrijver (FDR), cockpitgeluidsopnameapparatuur (CVR) en datalinksystemen om te waarborgen dat de opnameapparaten goed blijven functioneren.
- c) De exploitant bewaart de opnamen voor de gebruiksperiode van de vluchtgegevensschrijver als voorgeschreven in NCC.IDE.A.165 of NCC.IDE.H.165, behalve dat voor het testen en onderhouden van de vluchtgegevensschrijver maximaal één uur van het oudste opgenomen materiaal op het tijdstip van testen mag worden gewist.
- d) De exploitant houdt documentatie bij die actueel wordt gehouden en die de nodige informatie bevat waarmee oorspronkelijke gegevens van de vluchtgegevensschrijver kunnen worden omgezet in parameters die in technische eenheden worden uitgedrukt.
- e) De exploitant maakt alle opnamen van de vluchtschrijver die bewaard zijn gebleven, openbaar indien zulks wordt bepaald door de bevoegde autoriteit.
- f) Onverminderd het toepasselijke nationale strafrecht:
 - (1) mogen opnamen van de cockpitgeluidsopnameapparatuur alleen worden gebruikt voor andere doeleinden dan het onderzoeken van ongelukken of incidenten waarvoor een meldingsplicht geldt, als alle betrokken bemanningsleden en al het onderhoudspersoneel hiervoor toestemming geven; en
 - (2) mogen opnamen van de vluchtgegevensschrijver of datalinksystemen alleen voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor het onderzoeken van ongelukken of incidenten waarvoor een meldingsplicht geldt, als dergelijke opnamen:
 - i) door de exploitant uitsluitend worden gebruikt voor luchtwaardigheids- of onderhoudsdoeleinden;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- ii) niet-identificeerbaar zijn gemaakt; of
- iii) openbaar worden gemaakt volgens beveiligde procedures.

NCC.GEN.150 Vervoer van gevaarlijke goederen

- a) Luchtvervoer van gevaarlijke goederen vindt plaats overeenkomstig bijlage 18 bij het Verdrag van Chicago zoals laatstelijk gewijzigd bij en aangevuld door de *Technische Voorschriften voor het veilige vervoer van gevaarlijke goederen door de lucht* (ICAO-document 9284-AN/905), met inbegrip van de supplementen en eventuele andere addenda of corrigenda.
- b) Gevaarlijke goederen mogen alleen worden vervoerd door de exploitant die is erkend in overeenstemming met bijlage V (Deel SPA), subdeel G, bij Verordening (EG) nr. xxx/XXXX, behalve wanneer:
 - (1) zij niet vallen onder de Technische Voorschriften overeenkomstig Deel 1 van die voorschriften; of
 - (2) zij worden meegevoerd door passagiers of bemanningsleden, of zich in bagage bevinden, in overeenstemming met Deel 8 van de Technische Voorschriften.
- c) De exploitant stelt procedures vast om te waarborgen dat alle redelijke maatregelen zijn getroffen om te voorkomen dat ongewild gevaarlijke goederen aan boord worden meegenomen.
- d) De exploitant verstrekt personeelsleden de nodige informatie waarmee zij zich van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten, zoals vereist door de Technische Voorschriften.
- e) Overeenkomstig de Technische Voorschriften meldt de exploitant ongelukken of incidenten met gevaarlijke goederen onverwijld aan de bevoegde autoriteit en de betrokken autoriteit van de staat op wiens grondgebied het ongeluk of incident heeft plaatsgevonden.
- f) De exploitant zorgt ervoor dat passagiers overeenkomstig de Technische Voorschriften worden ingelicht over gevaarlijke goederen.
- g) De exploitant zorgt ervoor dat ontvangstpunten van vracht beschikken over informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen, zoals vereist door de Technische Voorschriften.

Subdeel B — Vluchtuitvoeringsprocedures

NCC.OP.100 Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden

De exploitant mag alleen luchtvaartterreinen en exploitatiegebieden gebruiken die geschikt zijn voor het desbetreffende luchtvaartuigtype en het desbetreffende soort vluchtuitvoering.

NCC.OP.105 Specificatie van afgelegen luchtvaartterreinen — vleugelvliegtuigen

Bij het kiezen van uitwijkhavens en het brandstofbeleid beschouwt de exploitant een luchtvaartterrein als afgelegen indien de dichtstbijzijnde geschikte bestemmingsuitwijkhaven meer dan:

- a) 60 minuten vliegen is verwijderd voor vleugelvliegtuigen met zuigermotoren; of
- b) 90 minuten vliegen is verwijderd voor vleugelvliegtuigen met turbinemotoren.

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

- a) Voor vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten) stelt de exploitant start- en landingsminima vast voor elk te gebruiken vertrek-, bestemmings- en uitwijkterrein. Dergelijke minima:
 - (1) mogen niet lager zijn dan de waarden welke eventueel zijn vastgesteld door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen, tenzij deze staat hiervoor uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven; en
 - (2) moeten bij het uitvoeren van slechtzichtvluchten door de bevoegde autoriteit worden goedgekeurd overeenkomstig bijlage V (Deel SPA), subdeel E, van Verordening (EU) nr. xxx/XXXX.
- b) Bij het vaststellen van start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen houdt de exploitant rekening met:
 - (1) het type, de prestaties en de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig;
 - (2) de samenstelling van het cockpitpersoneel, hun vaardigheden en ervaring;
 - (3) de afmetingen en kenmerken van de banen en de gebieden voor eindnadering en opstijgen (FATO's) welke voor gebruik in aanmerking komen;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (4) de geschiktheid en prestaties van de beschikbare visuele en niet-visuele hulpmiddelen op de grond;
 - (5) de in het luchtvaartuig aanwezige uitrusting voor navigatie en/of controle van de vliegbaan tijdens de start, de nadering, het afvangen, de landing, de uitloop en de afgebroken nadering;
 - (6) de hindernissen welke aanwezig zijn in de gebieden voor de nadering, afgebroken nadering en het wegstijgen en die vereist zijn voor de uitvoering van eventualiteitenprocedures;
 - (7) de laagste hindernisvrije hoogte ten behoeve van de instrumentnaderingsprocedures;
 - (8) de middelen om de weersomstandigheden te bepalen en daarvan verslag uit te brengen; en
 - (9) de vluchttechniek die moet worden gebruikt bij de eindnadering.
- c) De minima voor een bepaald type naderings- en landingsprocedure mogen alleen worden gebruikt als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- (1) de grondapparatuur die noodzakelijk is voor de beoogde procedure, is in werking;
 - (2) de luchtvaartuigsystemen die noodzakelijk zijn voor het soort nadering, zijn in werking;
 - (3) de vereiste prestatiecriteria van het luchtvaartuig zijn nageleefd; en
 - (4) de bemanning is naar behoren gekwalificeerd.

NCC.OP.111 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — NPA-, APV-, CAT I-vluchten

- a) De toe te passen beslissingshoogte (DH) voor een niet-precisienadering (NPA) met gebruikmaking van de glijvluchttechniek (CDFA), de naderingsprocedure met verticale begeleiding (APV) of categorie I(CAT I)-vluchten mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- (1) de minimumhoogte tot welke het naderingshulpmiddel kan worden gebruikt zonder de vereiste visuele referentie;
 - (2) de laagste hindernisvrije hoogte (OCH) voor de betreffende luchtvaartuigcategorie;
 - (3) de beslissingshoogte van de gepubliceerde naderingsprocedure, indien van toepassing;
 - (4) het systeemminimum in tabel 1; of

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (5) de laagste beslissingshoogte vastgelegd in het vlieghandboek (AFM) of een gelijkwaardig document, indien vermeld.
- b) De minimumdalingshoogte (MDH) voor een NPA-vlucht waarbij geen gebruik wordt gemaakt van de glijvluchttechniek mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende:
- (1) de hindernisvrije hoogte (OCH) voor de luchtvaartuigcategorie;
 - (2) het systeemminimum in tabel 1; of
 - (3) de laagste MDH vastgelegd in het vlieghandboek (AFM), indien vermeld.

Tabel 1: systeemminima

Type installatie	Laagste DH/MDH (voet)
Instrumentlandingssysteem (ILS)	200
Wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS) / satellietaugmentatiesysteem (SBAS) (laterale precisie bij nadering met verticale begeleiding (LPV))	200
GNSS (laterale navigatie (LNAV))	250
GNSS/barometrische verticale navigatie (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Koerslijnbaken (LOC) met of zonder afstandmeetapparatuur (DME)	250
Nadering met surveillanceradar (SRA) (eindigend op ½ NM)	250
SRA (eindigend op 1 NM)	300
SRA (eindigend op 2 NM of meer)	350
Alzijdig gericht radiobaken op zeer hoge frequentie (VOR)	300
VOR/DME	250
Ongericht radiobaken (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-richtingzoeker (VDF)	350

NCC.OP.112 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen

- a) De minimumdalingshoogte (MDH) voor circuitnaderingen met vleugelvliegtuigen mag niet lager zijn dan de hoogste van de volgende waarden:
- (1) de gepubliceerde circuitvlieg-OCH voor de desbetreffende vliegtuigcategorie;
 - (2) de uit tabel 1 afgeleide minimumcircuitvlieghoogte; of
 - (3) de DH/MDH van de voorgaande instrumentnaderingsprocedure.
- b) Het minimumzicht voor circuitvliegen met vleugelvliegtuigen is de hoogste van de volgende waarden:
- (1) het circuitnaderingszicht voor de desbetreffende vliegtuigcategorie, indien bekendgemaakt;
 - (2) het uit tabel 2 afgeleide minimumzicht; of
 - (3) de zichtbare baanlengte/het omgerekende meteorologische zicht (RVR/CMV) van de voorgaande instrumentnaderingsprocedure.

Tabel 1: MDH en minimumzicht voor circuitnadering vs. vliegtuigcategorie

	Vliegtuigcategorie			
	A	B	C	D
MDH (voet)	400	500	600	700
Minimum meteorologisch zicht (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen — circuitnaderingen boven land met helikopters

De MDH voor circuitvliegen boven land met helikopters mag niet lager zijn dan 250 voet en het meteorologisch zicht niet minder dan 800 m.

NCC.OP.115 Vertrek- en naderingsprocedures

- a) De gezagvoerder past de vertrek- en naderingsprocedures toe die zijn vastgesteld door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen, indien dergelijke procedures zijn gepubliceerd voor de te gebruiken baan of het te gebruiken gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO).

Bijlage VI 'Deel NCC'

- b) Niettegenstaande subparagraaf a), mag de gezagvoerder met toestemming van de luchtverkeersleiding alleen afwijken van een gepubliceerde procedure:
 - (1) als de criteria voor de hindernisvrije hoogte in acht worden genomen en volledig rekening wordt gehouden met de bedrijfsomstandigheden; of
 - (2) wanneer radarkoersgeleiding wordt verstrekt door een luchtverkeersleidingseenheid.
- c) De eindnadering wordt in ieder geval visueel of volgens de vastgestelde naderingsprocedures uitgevoerd.

NCC.OP.120 Procedures ter beperking van geluidshinder

De exploitant werkt vluchtuitvoeringsprocedures uit rekening houdend met de noodzaak om de gevolgen van door luchtvaartuigen voortgebracht geluid tot een minimum te beperken en tegelijk erop toezien dat veiligheid voorrang krijgt op geluidsbeperking.

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

- a) De exploitant stelt voor alle onder IFR te vliegen routesegmenten een methode vast om minimumvlieghoogten te bepalen, zodanig dat de vereiste hoogtemarge boven het terrein is gewaarborgd.
- b) De gezagvoerder stelt voor elke op deze methode gebaseerde vlucht minimumvlieghoogten vast. De minimumvlieghoogten mogen niet lager zijn dan de waarden die zijn vastgesteld door de staat waarover wordt gevlogen.

NCC.OP.130 Brandstof- en olievoorraad — vleugelvliegtuigen

- a) De gezagvoerder mag pas aan een vlucht beginnen wanneer in het vleugelvliegtuig voldoende brandstof en olie wordt meegevoerd om:
 - (1) voor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (VFR-vluchten):
 - i) bij dag te vliegen naar het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 30 minuten door te vliegen op normale kruishoogte; of
 - ii) bij nacht te vliegen naar het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 45 minuten door te vliegen op normale kruishoogte;
 - (2) voor vluchten volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR-vluchten):
 - i) indien geen uitwijkbestemming is voorgeschreven, te vliegen naar het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 45 minuten door te vliegen op normale kruishoogte; of

Bijlage VI 'Deel NCC'

- ii) indien een uitwijkbestemming is voorgeschreven, te vliegen naar het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen, naar een uitwijkhaven en vervolgens nog minstens 45 minuten door te vliegen op normale kruishoogte.
- b) Bij het berekenen van de hoeveelheid brandstof die is vereist, mede om eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, moet met het volgende rekening worden gehouden:
- (1) voorspelde meteorologische omstandigheden;
 - (2) verwachte ATC-routeringen en vertragingen in het luchtverkeer;
 - (3) procedures bij drukverlies of uitval van één motor tijdens de vlucht, indien van toepassing; en
 - (4) elke andere omstandigheid die de landing van het vleugelvliegtuig kan vertragen of het brandstof- en/of olieconsumptie kan doen toenemen.
- c) Niets belet dat een vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd om naar een andere bestemming te vliegen, op voorwaarde dat kan worden voldaan aan alle vereisten vanaf het punt waarop het vliegplan wordt gewijzigd.

NCC.OP.131 Brandstof- en olievoorraad — helikopters

- a) De gezagvoerder mag pas aan een vlucht beginnen wanneer in de helikopter voldoende brandstof en olie wordt meegevoerd om:
- (1) voor VFR-vluchten te vliegen naar het luchtvaartterrein/exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen en vervolgens nog minstens 20 minuten door te vliegen op de optimale duurvluchtsnelheid; en
 - (2) voor IFR-vluchten:
 - i) indien geen uitwijkhaven is voorgeschreven of geen luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweert beschikbaar is, te vliegen naar het luchtvaartterrein/exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen, en vervolgens gedurende 30 minuten te vliegen met wachtsnelheid op 450 m (1500 voet) hoogte boven het bestemmings-/exploitatiegebied onder standaardtemperaturomstandigheden, dit te naderen en daarop te landen; of
 - ii) indien een uitwijkhaven is voorgeschreven, te vliegen naar het luchtvaartterrein/exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen en aldaar een nadering en afgebroken nadering uit te voeren, en vervolgens:
 - A) te vliegen naar de vastgestelde uitwijkhaven; en
 - B) gedurende 30 minuten te vliegen met wachtsnelheid op 450 m (1500 voet) hoogte boven het uitwijkterrein/exploitatiegebied onder

Bijlage VI 'Deel NCC'

standaardtemperaturomstandigheden, dit te naderen en daarop te landen.

- b) Bij het berekenen van de hoeveelheid brandstof die is vereist, mede om eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, moet met het volgende rekening worden gehouden:
 - (1) voorspelde meteorologische omstandigheden;
 - (2) verwachte ATC-routeringen en vertragingen in het luchtverkeer;
 - (3) procedures bij drukverlies of uitval van één motor tijdens de vlucht, indien van toepassing; en
 - (4) elke andere omstandigheid die de landing van het luchtvaartuig kan vertragen of het brandstof- en/of olieverbruik kan doen toenemen.
- c) Niets belet dat een vliegplan tijdens de vlucht wordt gewijzigd om naar een andere bestemming te vliegen, mits kan worden voldaan aan alle vereisten vanaf het punt waarop het vliegplan wordt gewijzigd.

NCC.OP.135 Stouwen van bagage en vracht

De exploitant stelt procedures vast teneinde te garanderen dat:

- a) alleen handbagage die adequaat en veilig kan worden gestouwd, wordt meegenomen in het passagierscompartiment; en
- b) alle aan boord aanwezige bagage en vracht, welke bij verschuiving verwondingen of schade zouden kunnen veroorzaken of looppaden en uitgangen zouden kunnen blokkeren, in bergruimtes worden geplaatst om verplaatsing te voorkomen.

NCC.OP.140 Voorlichting van passagiers

De gezagvoerder zorgt ervoor dat:

- a) passagiers voorafgaand aan het opstijgen op de hoogte zijn gesteld van de plaats en het gebruik van:
 - (1) de stoelriemen,
 - (2) de nooduitgangen, en
 - (3) de passagierskaarten met veiligheidsaanwijzingen in noodgevallen,en, voor zover van toepassing:
 - (4) de zwemvesten,
 - (5) de zuurstoftoedieningseenheden,

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (6) de reddingsvloten, en
- (7) andere nooduitrusting voor individueel gebruik door passagiers;
- en
- b) bij een noodtoestand tijdens de vlucht, de passagiers worden ingelicht omtrent de juiste handelwijze in de gegeven situatie.

NCC.OP.145 Vluchtvoorbereiding

- a) Alvorens aan een vlucht te beginnen, overtuigt de gezagvoerder zich met alle redelijke middelen ervan dat de beschikbare grond- en/of waterfaciliteiten, waaronder communicatievoorzieningen en navigatiehulpmiddelen, die rechtstreeks noodzakelijk zijn voor de vlucht en voor een veilig gebruik van het luchtvaartuig, geschikt zijn voor het soort vluchttuitvoering dat zal plaatsvinden.
- b) Alvorens aan een vlucht te beginnen, moet de gezagvoerder op de hoogte zijn van alle beschikbare meteorologische informatie die van belang is voor de voorgenomen vlucht. De voorbereiding voor een vlucht buiten de omgeving van de plaats van vertrek, en voor elke IFR-vlucht omvat:
 - (1) een onderzoek van de meest recente beschikbare weerberichten of weersvoorspellingen; en
 - (2) de planning van een alternatieve aanpak om het hoofd te bieden aan de eventualiteit dat de vlucht niet zoals gepland kan worden voltooid vanwege de weersomstandigheden.

NCC.OP.150 Startuitwijkhavens — vleugelvliegtuigen

- a) Voor IFR-vluchten legt de gezagvoerder minstens één startuitwijkhaven met toelaatbaar vliegweer vast in het vliegplan voor het geval de weersomstandigheden op het luchtvaartterrein van vertrek gelijk zijn aan of slechter dan de toepasselijke start- en landingsminima voor dat luchtvaartterrein, of wanneer andere redenen het onmogelijk maken om terug te keren naar het luchtvaartterrein van vertrek.
- b) De startuitwijkhaven mag niet verder zijn verwijderd van het luchtvaartterrein van vertrek dan:
 - (1) in het geval van tweemotorige vleugelvliegtuigen, de afstand die wordt gevlogen in 1 uur bij de kruissnelheid met één motor in standaard windstille omstandigheden; en
 - (2) in het geval van vleugelvliegtuigen met drie of meer motoren, de afstand die in 2 uur wordt gevlogen bij de kruissnelheid met één uitgevallen motor in standaard windstille omstandigheden overeenkomstig het vlieghandboek.

Bijlage VI 'Deel NCC'

- c) Een luchtvaartterrein mag alleen als startuitwijkhaven worden gekozen indien de beschikbare informatie aangeeft dat de omstandigheden op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk aan of beter zullen zijn dan de start- en landingsminima voor dat luchtvaartterrein en die vluchtuitvoering.

NCC.OP.151 Bestemmingsuitwijkhavens — vleugelvliegtuigen

Voor IFR-vluchten specificeert de gezagvoerder minstens één bestemmingsuitwijkhaven met toelaatbaar vliegweer in het vliegplan, tenzij:

- a) de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de nadering en landing kunnen worden uitgevoerd onder zichtweersomstandigheden (VMC) gedurende een periode van één uur vóór tot één uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot één uur na de verwachte aankomsttijd, naargelang welke periode korter is; of
- b) de plaats waarop het de bedoeling is te landen afgelegen is; en:
 - (1) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen; en
 - (2) de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de volgende weersomstandigheden aanwezig zullen zijn twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd:
 - i) een wolkenbasis van minstens 300 m (1000 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
 - ii) een zicht van minstens 5,5 km of 4 km meer dan het minimum voor de procedure.

NCC.OP.152 Bestemmingsuitwijkhavens — helikopters

Voor IFR-vluchten specificeert de gezagvoerder minstens één bestemmingsuitwijkhaven met toelaatbaar vliegweer in het vliegplan, tenzij:

- a) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen en de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de volgende weersomstandigheden aanwezig zullen zijn twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd, of vanaf de werkelijke vertrektijd tot twee uur na de verwachte aankomsttijd, naargelang welke periode korter is:
 - (1) een wolkenbasis van minstens 120 m (400 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
 - (2) een zicht van minstens 1500 m meer dan het minimum voor de procedure; of
- b) de plaats waarop het de bedoeling is te landen afgelegen is; en:

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (1) een instrumentnaderingsprocedure is voorgeschreven voor het luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen;
- (2) de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de volgende weersomstandigheden aanwezig zullen zijn twee uur vóór tot twee uur na de verwachte aankomsttijd:
 - i) een wolkenbasis van minstens 120 m (400 voet) boven het minimum voor de instrumentnaderingsprocedure; en
 - ii) een zicht van minstens 1500 m meer dan het minimum voor de procedure; en
- (3) een keergrens (PNR) is bepaald in geval van een offshorebestemming.

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

- a) Het luchtvaartuig mag niet worden bijgetankt met vliegtuigbenzine (Avgas) of “wide-cut” brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan.
- b) Voor alle andere brandstofsoorten moeten de nodige voorzorgsmaatregelen worden getroffen en moet het luchtvaartuig naar behoren zijn bemand met gekwalificeerd personeel dat in staat is om een eventuele ontruiming van het luchtvaartuig op de meest praktische en snelle wijze te initiëren en in goede banen te leiden.

NCC.OP.160 Gebruik van koptelefoon

- a) Ieder in de cockpit dienstdoend lid van het cockpitpersoneel draagt een koptelefoon met statief- of galgmicrofoon of equivalent. De koptelefoon wordt gebruikt als het primaire apparaat voor mondelinge communicatie met luchtverkeersleidingsdiensten:
 - (1) als het luchtvaartuig op de grond staat:
 - i) wanneer de vertreklaring van de luchtverkeersleiding wordt ontvangen via mondelinge communicatie; en
 - ii) wanneer de motoren zijn ingeschakeld;
 - (2) tijdens de vlucht:
 - i) beneden de overgangshoogte; of
 - ii) 10 000 voet, als deze waarde hoger is;en
 - (3) wanneer dit noodzakelijk wordt geacht door de gezagvoerder.

- b) Onder de in subparagraaf a) genoemde omstandigheden bevindt de statief- of galgmicrofoon of equivalent zich in een gebruiksstand die radiocommunicatie in beide richtingen mogelijk maakt.

NCC.OP.165 Vervoer van passagiers

De exploitant stelt procedures vast teneinde te garanderen dat:

- a) passagiers op zodanige plaatsen zitten dat zij, in het geval dat een noodevacuatie noodzakelijk is, zoveel mogelijk kunnen bijdragen tot de ontruiming van het luchtvaartuig en deze niet hinderen;
- b) vóór en tijdens het taxiën, opstijgen en landen, alsmede wanneer de gezagvoerder dit noodzakelijk acht in het belang van de veiligheid, alle aan boord aanwezige passagiers op stoelen zitten of op ligplaatsen liggen en de veiligheidsgordel of het beveiligingsmiddel op de juiste manier hebben bevestigd; en
- c) bezetting van stoelen door meerdere personen alleen wordt toegestaan op specifieke stoelen en alleen geschiedt door een volwassene met één zuigeling, die naar behoren wordt omgord door een aanvullende lusgordel of ander beveiligingsmiddel.

NCC.OP.170 Veiligheid in het passagierscompartiment en de boordkeuken(s)

De gezagvoerder zorgt ervoor dat:

- a) vóór het taxiën, de start en de landing alle uitgangen en vluchtroutes vrij van belemmeringen zijn; en
- b) vóór de start en de landing, alsmede wanneer dit noodzakelijk wordt geacht in het belang van de veiligheid, alle uitrusting en bagage naar behoren worden geborgen.

NCC.OP.175 Roken aan boord

De gezagvoerder staat roken aan boord niet toe:

- a) wanneer dit in verband met de veiligheid noodzakelijk wordt geacht;
- b) tijdens het bijtanken van het luchtvaartuig;
- c) zolang het luchtvaartuig op de grond staat, tenzij de exploitant procedures heeft vastgesteld om risico's te beperken tijdens de (technische en operationele) afhandeling op de grond;
- d) buiten de aangewezen rookzones, in het (de) gangpad(en) en in het (de) toilet(ten);
- e) in vrachtcompartimenten en/of andere ruimten waarin vracht wordt vervoerd die niet is opgeborgen in vlambestendige houders of is afgedekt met vlambestendig canvas; en

Bijlage VI 'Deel NCC'

- f) in die ruimten van de passagierscompartimenten waar zuurstof wordt verstrekt.

NCC.OP.180 Weersomstandigheden

- a) De gezagvoerder mag een VFR-vlucht alleen dan aanvangen of voortzetten wanneer de meest recente beschikbare meteorologische informatie aangeeft dat de weersomstandigheden langs de vliegroute en op de voorgenomen bestemming op het verwachte tijdstip van gebruik gelijk aan of beter zullen zijn dan de toepasselijke VFR-vluchtuitvoeringsminima.
- b) De gezagvoerder mag een IFR-vlucht naar het geplande bestemmingsterrein alleen dan aanvangen of voortzetten wanneer uit de meest recente beschikbare meteorologische informatie blijkt dat op de verwachte aankomsttijd de weersomstandigheden op de bestemming, of ten minste op één bestemmingsuitwijkhaven, gelijk aan of beter zijn dan de toepasselijke start- en landingsminima voor deze terreinen.
- c) Als een vlucht VFR- en IFR-segmenten bevat, is de onder a) en b) genoemde meteorologische informatie van toepassing voor zover dat relevant is.

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

- a) De exploitant stelt procedures vast voor bestrijding van ijs(vorming) op de grond en aan het luchtvaartuig en voor de bijbehorende inspecties van het (de) luchtvaartuig(en) om veilige vluchten te waarborgen.
- b) De gezagvoerder mag alleen dan aan de start beginnen wanneer het luchtvaartuig vrij is van elke aanslag welke de prestaties of de bestuurbaarheid van het luchtvaartuig negatief zou kunnen beïnvloeden, behalve voor zover toegestaan krachtens de in subparagraaf a) genoemde procedures en overeenkomstig het vlieghandboek.

NCC.OP.190 IJs en andere verontreinigingen — vliegprocedures

- a) De exploitant stelt procedures vast voor vluchten onder verwachte of feitelijke ijsafzettingsomstandigheden.
- b) De gezagvoerder begint niet aan een vlucht of zet een vlucht niet voort onder verwachte of feitelijke ijsafzettingsomstandigheden, tenzij het luchtvaartuig is gecertificeerd en toegerust voor dergelijke omstandigheden als bedoeld in punt 2.a.5. van bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008.
- c) Als de ijsafzetting sterker is dan de intensiteit van ijsafzetting waarvoor het luchtvaartuig is gecertificeerd of als een luchtvaartuig dat niet is gecertificeerd voor vluchten in bekende ijsafzettingsomstandigheden te maken krijgt met ijsafzetting, verlaat de gezagvoerder onverwijld de ijsafzettingsomstandigheden door het vliegniveau en/of de route te wijzigen en, indien noodzakelijk, door een noodgeval te melden aan de luchtverkeersleiding.

NCC.OP.195 Startomstandigheden

Alvorens aan een start te beginnen, moet de gezagvoerder ervan overtuigd zijn dat:

- a) volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken startbaan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) een veilige start en veilig vertrek niet in de weg staan; en
- b) de toepasselijke start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen zullen worden nageleefd.

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

- a) Tijdens passagiers- of vrachtluchten mag de gezagvoerder geen abnormale of noodsituaties simuleren waarbij de toepassing is vereist van procedures voor abnormale of noodsituaties alsmede kunstmatige simulatie van vliegen onder instrumentweersomstandigheden (IMC).
- b) Niettegenstaande subparagraaf a) mogen dergelijke situaties worden gesimuleerd met leerlingvliegers aan boord wanneer oefenvluchten worden uitgevoerd door een erkende opleidingsorganisatie.

NCC.OP.205 Brandstofbeheer tijdens de vlucht

- a) De exploitant zorgt ervoor dat tijdens de vlucht brandstofcontroles worden uitgevoerd en de brandstofvoorraden worden beheerd.
- b) De gezagvoerder controleert regelmatig of de resterende hoeveelheid, tijdens de vlucht aanwezige, bruikbare brandstof niet minder is dan de hoeveelheid brandstof die nodig is om door te vliegen naar een luchtvaartterrein met toelaatbaar vliegweergewo of een exploitatiegebied, met behoud van de geplande hoeveelheid reservebrandstof als voorgeschreven in NCC.OP.130 en NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Gebruik van aanvullende zuurstof

De gezagvoerder zorgt ervoor dat hij/zij en cockpitpersoneelsleden die bezig zijn met essentiële taken voor het veilig functioneren van een luchtvaartuig in vlucht, voortdurend aanvullende zuurstof gebruiken wanneer de cabinedrukhoogte gedurende meer dan 30 minuten 10 000 voet overschrijdt en telkens wanneer de cabinedrukhoogte 13 000 voet overschrijdt.

NCC.OP.215 Grondnaderingmelding

Wanneer door een cockpitpersoneelslid of door een grondnaderingswaarschuwingssysteem wordt gemeld dat het luchtvaartuig de grond te dicht nadert, zorgt de gezagvoerder ervoor dat

onmiddellijk corrigerend wordt opgetreden teneinde veilige vluchtomstandigheden te bewerkstelligen.

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

De exploitant stelt vluchttuitvoeringsprocedures en trainingsprogramma's vast waarmee wordt gewaarborgd dat wanneer er een ACAS geïnstalleerd en gebruiksklaar is, het in vlucht wordt gebruikt in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Omstandigheden bij nadering en landing

Alvorens een naderingsvlucht voor de landing in te zetten, moet de gezagvoerder ervan overtuigd zijn dat, volgens de hem/haar ter beschikking staande informatie, het weer op het luchtvaartterrein of het exploitatiegebied en de toestand van de te gebruiken baan of het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) een veilige nadering, landing of afgebroken nadering niet in de weg staan.

NCC.OP.230 Inzet en voortzetting van de nadering

- a) De gezagvoerder mag een instrumentnadering inzetten ongeacht de gemelde zichtbare baanlengte/het gemelde zicht (RVR/VIS).
- b) Indien de gemelde RVR/het gemelde zicht beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering niet worden voortgezet:
 - (1) onder de grens van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein; of
 - (2) in het eindnaderingssegment bij een beslissingshoogte (DA/H) of minimumdalingshoogte (MDA/H) boven het luchtvaartterrein van meer dan 1 000 voet.
- c) Wanneer geen zichtbare baanlengte beschikbaar is, mogen de RVR-waarden worden afgeleid door omrekening van het gemelde zicht.
- d) Indien de gemelde RVR/het gemelde zicht na het passeren van 1 000 voet boven het luchtvaartterrein beneden het toepasselijke minimum daalt, mag de nadering worden voortgezet tot de beslissingshoogte (DA/H) of de minimumdalingshoogte (MDA/H).
- e) De nadering mag beneden DA/H of MDA/H worden doorgezet en de landing mag worden uitgevoerd mits de visuele referentiepunten die passen bij het soort naderingsvlucht en bij de geplande baan, op de DA/H of MDA/H waarneembaar zijn en blijven.

³ Verordening (EU) nr. 1332/2011 van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor het gebruik van het luchtruim en exploitatieprocedures voor het vermijden van botsingen in de lucht, PB L 336 van 20.12.2011, blz. 20.

Bijlage VI 'Deel NCC'

- f) De RVR van de landingsmat is altijd doorslaggevend.

Subdeel C — Prestaties van het luchtvaartuig en vluchtuitvoeringsbeperkingen

NCC.POL.100 Vluchtuitvoeringsbeperkingen — alle luchtvaartuigen

- a) Tijdens elke fase van de vluchtuitvoering moeten de belading, massa en zwaartepuntsligging van het luchtvaartuig binnen de grenzen blijven die worden vermeld in het vlieghandboek (AFM), of in het vluchthandboek indien deze stringenter zijn.
- b) Opschriften, lijsten en instrumentaanduidingen of combinaties daarvan met die vluchtuitvoeringsbeperkingen welke overeenkomstig het vlieghandboek zichtbaar moeten worden gemaakt, worden in het luchtvaartuig weergegeven.

NCC.POL.105 Massa en zwaartepunt, belading

- a) De exploitant bepaalt van elk luchtvaartuig de massa en het zwaartepunt door deze vóór indienstname te wegen. Er wordt rekening gehouden met de gezamenlijke effecten van modificaties en reparaties op de massa en het zwaartepunt en deze worden naar behoren gedocumenteerd. Luchtvaartuigen worden opnieuw gewogen indien de invloed van modificaties op de massa en het zwaartepunt niet nauwkeurig bekend is.
- b) De weging wordt uitgevoerd door de fabrikant van het luchtvaartuig of door een erkende onderhoudsorganisatie.
- c) De exploitant bepaalt de massa van alle voorwerpen en bemanningsleden die deel uitmaken van de droge vliegmassa van het luchtvaartuig door middel van wegen, met inbegrip van eventuele bagage van de bemanning, of het gebruik van standaardmassa's. De invloed van de plaats daarvan op het zwaartepunt van het luchtvaartuig moet worden bepaald. Bij gebruik van standaardmassa's gebruikt de exploitant de volgende waarden voor bemanningsleden om de droge vliegmassa te bepalen:
 - (1) 85 kg, met inbegrip van handbagage, voor leden van het cockpit- en technisch personeel; en
 - (2) 75 kg voor cabinepersoneelsleden.
- d) De exploitant stelt procedures vast om de gezagvoerder in staat te stellen de massa van de verkeerslading, met inbegrip van eventuele ballast, te bepalen:
 - (1) door middel van wegen;
 - (2) door gebruik te maken van standaardmassa's voor passagiers en bagage; of

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (3) door de massa van passagiers te berekenen op basis van een verklaring van of namens elke passagier, waarbij een vooraf bepaalde constante waarde wordt opgeteld voor handbagage en kleding, als het totale aantal in het luchtvaartuig beschikbare passagiersstoelen:
- i) minder dan tien is voor vleugelvliegtuigen; of
 - ii) minder dan zes is voor helikopters.
- e) Bij gebruik van standaardmassa's worden de volgende waarden toegepast:
- (1) voor passagiers, de waarden in tabel 1 en 2; bij de standaardmassa's van volwassenen zijn inbegrepen de handbagage en de massa van een eventuele zuigeling wanneer deze op dezelfde passagiersstoel meereist:

Tabel 1: standaardmassa's voor passagiers — luchtvaartuigen met een totaal aantal aanwezige passagiersstoelen van 20 of meer

Aantal passagiersstoelen	20 en meer		30 en meer
	Mannen	Vrouwen	Alle volwassenen
Volwassenen	88 kg	70 kg	84 kg
Kinderen	35 kg	35 kg	35 kg

Tabel 2: Standaardmassa's voor passagiers — luchtvaartuigen met een totaal aantal aanwezige passagiersstoelen van 19 of minder

Aantal passagiersstoelen	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Mannen	104 kg	96 kg	92 kg
Vrouwen	86 kg	78 kg	74 kg
Kinderen	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) voor bagage:
- i) in het geval van vleugelvliegtuigen, wanneer het totale aantal in het vleugelvliegtuig beschikbare passagiersstoelen twintig of meer bedraagt, de standaardmassa's voor afgegeven bagage in tabel 3;

Tabel 3: standaardmassa's voor bagage — luchtvaartuigen met een totaal aantal aanwezige passagiersstoelen van 20 of meer

Soort vlucht	Standaardmassa voor bagage
Binnenlands	11 kg
Binnen de Europese regio	13 kg
Intercontinentaal	15 kg
Alle andere	13 kg

- ii) in het geval van helikopters, wanneer het totale aantal in de helikopter beschikbare passagiersstoelen twintig of meer bedraagt, de standaardmassa voor afgegeven bagage van 13 kg;
- f) voor luchtvaartuigen met negentien passagiersstoelen of minder wordt de werkelijke massa van de afgegeven bagage bepaald:
 - (1) door middel van wegen; of
 - (2) op basis van een verklaring van of namens elke passagier. Waar dit onpraktisch is, wordt een minimumstandaardmassa van 13 kg gebruikt.
- g) De exploitant stelt procedures vast om de gezagvoerder in staat te stellen de massa van de brandstoflading te bepalen door gebruik te maken van de werkelijke soortelijke massa of, indien deze niet bekend is, de soortelijke massa die is berekend volgens een in het vluchthandboek vermelde methode.
- h) De gezagvoerder zorgt ervoor dat:
 - (1) de belading van het luchtvaartuig onder toezicht van deskundig personeel plaatsvindt; en
 - (2) de verkeerslading in overeenstemming is met de gegevens die voor het berekenen van de massa en het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn gebruikt.
- i) De exploitant stelt procedures vast om de gezagvoerder in staat te stellen zich te houden aan aanvullende structurele limieten, zoals de breuksterkte van de vloer, de maximaal toelaatbare belasting per strekkende meter, de maximummassa per vrachtruimte en het hoogste aantal zitplaatsen.
- j) De exploitant vermeldt in het vluchthandboek de grondslagen en methoden van het systeem voor belading en bepaling van massa en zwaartepunt, teneinde te voldoen aan de bepalingen van subparagraaf a) t/m i). Dit systeem moet alle voorgenomen vluchtsoorten omvatten.

NCC.POL.110 Massa- en zwaartepuntsdocumentatie

- a) Vóór aanvang van elke vlucht stelt de exploitant massa- en zwaartepuntsgegevens vast en verstrekt massa- en zwaartepuntsdocumentatie waarin de lading en de verdeling daarvan worden vermeld op zodanige wijze dat de massa- en zwaartepuntsgrenzen van het luchtvaartuig niet worden overschreden. De massa- en zwaartepuntsdocumentatie bevat de volgende informatie:
- (1) de inschrijvingsgegevens van het luchtvaartuig en het luchtvaartuigtype,
 - (2) het identificatienummer en de datum van de vlucht, indien van toepassing,
 - (3) de naam van de gezagvoerder,
 - (4) de naam van de persoon die het document heeft opgesteld,
 - (5) de droge vliegmassa en het bijbehorende zwaartepunt van het luchtvaartuig,
 - (6) de massa van de brandstof bij de start en de massa van de brandstof voor de vlucht,
 - (7) de massa van andere verbruiksstoffen dan brandstof, indien van toepassing,
 - (8) de componenten van de lading met inbegrip van passagiers, bagage, vracht en ballast,
 - (9) de startmassa, de landingsmassa en de massa zonder brandstof,
 - (10) de van toepassing zijnde liggingen van het zwaartepunt, en
 - (11) de grenswaarden van massa en zwaartepuntsligging.
- b) Indien de massa- en zwaartepuntsgegevens en -documentatie door een geautomatiseerd massa- en zwaartepuntssysteem worden gegenereerd, verifieert de exploitant de juistheid van de verkregen gegevens.
- c) Wanneer het luchtvaartuig niet onder het toezicht van de gezagvoerder wordt beladen, bevestigt de persoon die toezicht houdt op de belading van het luchtvaartuig door middel van zijn handtekening of een gelijkwaardig teken dat de lading en de verdeling daarvan in overeenstemming zijn met de door de gezagvoerder opgestelde massa- en zwaartepuntsdocumentatie. De goedkeuring van de gezagvoerder moet blijken uit zijn/haar handtekening of een gelijkwaardig teken.
- d) De exploitant stelt procedures vast voor laatstemomentwijzigingen in de lading om ervoor te zorgen dat:
- (1) alle laatstemomentwijzigingen die zich voordoen na voltooiing van de massa- en zwaartepuntsdocumentatie worden gemeld aan de gezagvoerder en worden opgetekend in de vluchtplanningsdocumenten die de massa- en zwaartepuntsdocumentatie bevatten;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (2) wordt aangegeven in hoeverre het aantal passagiers of de hoeveelheid lading in het vrachtruim op het laatste moment mag worden gewijzigd om te worden aangemerkt als een laatsteminuutswijziging; en
- (3) de massa- en zwaartepuntsdocumentatie opnieuw wordt opgesteld indien dit maximum wordt overschreden.

NCC.POL.111 Massa- en zwaartepuntsdocumentatie — versoepelingen

Niettegenstaande subparagraaf a), onder (5) van NCC.POL.110, behoeft de zwaartepuntsligging niet noodzakelijkerwijs in de massa- en zwaartepuntsdocumentatie te worden vermeld als de verdeling van de lading in overeenstemming is met een voorberekende balanstabel of als kan worden aangetoond dat voor de geplande vluchtuitvoeringen een correct evenwicht kan worden gewaarborgd, ongeacht de werkelijke lading.

NCC.POL.115 Prestaties — algemeen

- a) De gezagvoerder mag niet vliegen met het luchtvaartuig tenzij de prestaties van dien aard zijn dat kan worden voldaan aan de geldende luchtverkeersregels en andere beperkingen die van toepassing zijn op de vlucht, het gebruikte luchtruim of de gebruikte luchtvaarterreinen of exploitatiegebieden, rekening houdend met de nauwkeurigheid van de gebruikte kaarten.
- b) De gezagvoerder mag niet vliegen met het luchtvaartuig boven dichtbevolkte gebieden van steden, gemeenten en andere plaatsen, noch boven openluchtbijeenkomsten van personen wanneer het bij een motorstoring niet mogelijk is te landen zonder personen of goederen op de grond nodeloos in gevaar te brengen.

NCC.POL.120 Maximale startmassawaarden — vleugelvliegtuigen

De exploitant zorgt ervoor dat:

- a) de massa van het vleugelvliegtuig bij het begin van de start niet groter is dan de maximale massawaarden:
 - (1) bij het opstijgen, zoals bepaald in NCC.POL.125;
 - (2) tijdens de vlucht met één uitgevallen motor, zoals bepaald in NCC.POL.130; en
 - (3) bij het landen, zoals bepaald in NCC.POL.135,rekening houdend met verwachte afname van de massa tijdens de vlucht, en met het lozen van brandstof;
- b) de massa bij het begin van de start nooit groter is dan de maximumstartmassa die in het vlieghandboek is vastgelegd voor de drukhoogte passend bij de hoogte van het luchtvaarterrein of exploitatiegebied, en enige andere plaatselijke atmosferische

Bijlage VI 'Deel NCC'

omstandigheden die als parameter worden gebruikt voor de bepaling van de maximumstartmassa; en

- c) de geschatte massa op het verwachte landingstijdstip op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied waarop het de bedoeling is te landen en op elke bestemmingsuitwijkhaven nooit groter is dan de maximumlandingsmassa die in het vlieghandboek is vastgelegd voor de drukhoogte passend bij de hoogte van die luchtvaartterreinen of exploitatiegebieden, en enige andere plaatselijke atmosferische omstandigheden die als parameter worden gebruikt voor de bepaling van de maximumlandingsmassa.

NCC.POL.125 Start — vleugelvliegtuigen

- a) Bij het bepalen van de maximumstartmassa houdt de gezagvoerder rekening met het volgende:
- (1) de berekende startlengte mag niet groter zijn dan de beschikbare startlengte, waarbij de vrijstrook niet meer mag bedragen dan de helft van de beschikbare aanloop;
 - (2) de berekende aanlooptlengte mag de beschikbare aanlooptlengte niet overschrijden;
 - (3) één waarde voor V_1 moet voor de afgebroken en voortgezette start worden gebruikt, wanneer een V_1 in het vlieghandboek is vastgelegd; en
 - (4) op een natte of verontreinigde baan mag de startmassa niet groter zijn dan die welke is toegestaan voor de start op een droge baan onder dezelfde omstandigheden.
- b) Bij een motorstoring tijdens de start zorgt de gezagvoerder ervoor dat het vleugelvliegtuig in staat is:
- (1) indien daarvoor een V_1 is vastgelegd in het vlieghandboek, de start af te breken en tot stilstand te komen binnen de beschikbare start-stopafstand; en
 - (2) indien daarvoor een nettostartvliegbaan is vastgelegd in het vlieghandboek, de start voort te zetten en daarbij met een voldoende grote marge boven alle hindernissen langs de vliegbaan verwijderd te blijven totdat het vleugelvliegtuig zich in een positie bevindt die voldoet aan NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Vlucht — met één uitgevallen motor — vleugelvliegtuigen

De gezagvoerder zorgt ervoor dat een meermotorig vleugelvliegtuig, na uitval van een motor op enig punt van de route, in staat is door te vliegen naar een luchtvaartterrein of exploitatiegebied zonder op enig moment beneden de laagste hindernisvrije hoogte te vliegen.

NCC.POL.135 Landing — vleugelvliegtuigen

De gezagvoerder zorgt er op elk luchtvaartterrein of exploitatiegebied voor dat het vleugelvliegtuig, nadat dit met een veilige marge boven hindernissen in de naderingsvliegbaan verwijderd is gebleven, in staat is te landen en tot stilstand te komen, of dat een watervliegtuig in staat is tot een voldoende lage snelheid te komen, binnen de beschikbare landingsbaanlengte. Er dient rekening te worden gehouden met verwachte afwijkingen in de naderings- en landingstechnieken voor zover die niet in aanmerking zijn genomen in de programmering van prestatiegegevens.

Subdeel D — Instrumenten, gegevens en uitrusting

Sectie 1 — Vleugelvliegtuigen

NCC.IDE.A.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen

- a) De in dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften indien zij:
- (1) door het cockpitpersoneel worden gebruikt voor de controle van de vliegbaan om te voldoen aan NCC.IDE.A.245 en NCC.IDE.A.250; of
 - (2) in het vleugelvliegtuig zijn geïnstalleerd.
- b) Indien voorgeschreven door dit subdeel, is voor de volgende zaken geen goedkeuring vereist:
- (1) reservezekeringen,
 - (2) onafhankelijk werkende draagbare lampen,
 - (3) een nauwkeurig uurwerk,
 - (4) een kaarthouder,
 - (5) verbandtrommels (voor EHBO),
 - (6) overlevings- en signaaluitrusting,
 - (7) een zeeanker en uitrusting voor het aanmeren, en
 - (8) veiligheidstuig voor kinderen.
- c) Niet door dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting alsook overige uitrusting die niet in andere van toepassing zijnde bijlagen is voorgeschreven, maar op een vlucht worden meegevoerd, moeten voldoen aan de volgende eisen:
- (1) het cockpitpersoneel mag de informatie die door deze instrumenten, uitrusting of hulpinrichtingen wordt verstrekt niet gebruiken om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCC.IDE.A.245 en NCC.IDE.A.250; en
 - (2) de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van het vleugelvliegtuig niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.

Bijlage VI 'Deel NCC'

- d) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de werkplek waar het cockpitpersoneelslid dat ze moet gebruiken, gezeten is.
- e) Instrumenten die door een cockpitpersoneelslid worden gebruikt, moeten zo zijn opgesteld dat hij/zij de aanwijzingen gemakkelijk vanaf zijn/haar werkplek kan zien, en daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs de vliegbaan kijkt.
- f) Alle vereiste nooduitrusting moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor direct gebruik.

NCC.IDE.A.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van het vleugelvliegtuig buiten werking is of ontbreekt, tenzij:

- a) het vleugelvliegtuig wordt gebruikt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL) van de exploitant;
- b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om het vleugelvliegtuig te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (BMUL); of
- c) voor het vleugelvliegtuig een vliegvergunning is afgegeven in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

NCC.IDE.A.110 Reservezekeringen

Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met elektrische reservezekeringen, met de grenswaarden die zijn vereist voor volledige circuitbescherming, voor de vervanging van zekeringen die tijdens de vlucht mogen worden vervangen.

NCC.IDE.A.115 Luchtvaartuiglichten

Vleugelvliegtuigen die nachtvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) antibotsingslichten;
- b) navigatie-/positielichten;
- c) een landingslicht;
- d) door het elektrische systeem van het vleugelvliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van het vleugelvliegtuig;
- e) door het elektrische systeem van het vleugelvliegtuig gevoede verlichting welke zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- f) een onafhankelijk werkend draagbaar licht voor elke werkplek van de bemanningsleden; en
- g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien het vleugelvliegtuig als watervliegtuig wordt gebruikt.

NCC.IDE.A.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

- a) Vleugelvliegtuigen die VFR-vluchten bij dag uitvoeren, zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (5) de slip, en
 - (6) het machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in mach.
- b) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren onder zichtweersomstandigheden (VMC) boven water en zonder dat er land in zicht is, of onder zichtweersomstandigheden bij nacht, of onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, zijn in aanvulling op subparagraaf a) uitgerust met:
 - (1) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - i) de bocht en slip,
 - ii) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - iii) de verticale snelheid, en
 - iv) de gestabiliseerde richting,
 - (2) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is; en
 - (3) een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van het in subparagraaf a), onder (4), genoemde systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.
- c) Wanneer er twee piloten nodig zijn voor de vluchtuitvoering, moeten vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een afzonderlijke aanvullende inrichting die de volgende parameters weergeeft:

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (1) de drukhoogte,
- (2) de aangewezen vliegsnelheid,
- (3) de slip, of de bocht en slip, indien van toepassing,
- (4) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon), indien van toepassing,
- (5) de verticale snelheid, indien van toepassing,
- (6) de gestabiliseerde richting, indien van toepassing, en
- (7) het machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in mach, voor zover van toepassing.

NCC.IDE.A.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

Vleugelvliegtuigen die IFR-vluchten uitvoeren, zijn uitgerust met:

- a) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (5) de verticale snelheid,
 - (6) de bocht en slip,
 - (7) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - (8) de gestabiliseerde richting,
 - (9) de buitentemperatuur, en
 - (10) het machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in mach;
- b) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is;
- c) wanneer er twee piloten nodig zijn voor de vluchtuitvoering, een afzonderlijke aanvullende inrichting voor de tweede piloot die de volgende parameters weergeeft:
 - (1) de drukhoogte,
 - (2) de aangewezen vliegsnelheid,

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (3) de verticale snelheid,
 - (4) de bocht en slip,
 - (5) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - (6) de gestabiliseerde richting, en
 - (7) het machgetal indien de snelheidsbeperkingen worden uitgedrukt in mach, voor zover van toepassing;
- d) een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van de in subparagraaf a), onder (4), en in subparagraaf c), onder (2), genoemde systemen die de vliegsnelheid aangeven;
- e) een andere bron voor de statische druk;
- f) een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is en welke tijdens nachtvluchten kan worden verlicht;
- g) een tweede onafhankelijk werkende inrichting die de hoogte meet en weergeeft; en
- h) een noodstroomvoorziening die onafhankelijk werkt van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem, met het oog op de bediening en verlichting van een dwars- en langshellingsysteem gedurende ten minste 30 minuten. De noodstroomvoorziening moet automatisch werken na volledig uitvallen van het normale elektriciteitsvoorzieningssysteem, en op het instrument moet duidelijk worden aangegeven dat de dwars- en langshellingsaanwijzer wordt gevoed door de noodstroomvoorziening.

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

Vleugelvliegtuigen die IFR-vluchten met één piloot uitvoeren, zijn uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

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

Vleugelvliegtuigen met schroefturbinemotoren met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen zitplaatsen zijn uitgerust met een terreinsigalerings- en waarschuwingssysteem dat voldoet aan de eisen voor:

- a) klasse A-uitrusting als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 januari 2011; of
- b) klasse B-uitrusting als vermeld in een aanvaardbare norm, in het geval van vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór of op 1 januari 2011.

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

Tenzij anders is bepaald bij Verordening (EU) nr. 1332/2011, moeten vleugelvliegtuigen met schroefturbinemotoren met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negentien zitplaatsen zijn uitgerust met ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Weerradarapparatuur aan boord

De volgende vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met weerradarapparatuur aan boord wanneer ze bij nacht of onder instrumentweersomstandigheden (IMC) worden gebruikt in gebieden waar zich naar verwachting langs de route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van de boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen:

- a) vleugelvliegtuigen met drukkabine;
- b) vleugelvliegtuigen zonder drukkabine met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg; en
- c) vleugelvliegtuigen zonder drukkabine met een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen zitplaatsen.

NCC.IDE.A.150 Aanvullende uitrusting voor nachtvluchten bij mogelijke ijsvorming

- a) Vleugelvliegtuigen die worden gebruikt onder verwachte of feitelijke ijsafzettingssomstandigheden bij nacht, zijn uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsafzetting waar te nemen.
- b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die cockpitpersoneelsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

NCC.IDE.A.155 Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel

Vleugelvliegtuigen die door meer dan één cockpitpersoneelslid worden gebruikt, zijn uitgerust met een intercominstallatie voor het cockpitpersoneel, met koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitpersoneelsleden.

NCC.IDE.A.160 Cockpitgeluidsopnameapparaat

- a) De volgende vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een cockpitgeluidsopnameapparaat:
 - (1) vleugelvliegtuigen met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 27 000 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016; en

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (2) vleugelvliegtuigen met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 2 250 kg:
 - i) die zijn gecertificeerd voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van minstens twee piloten;
 - ii) die zijn uitgerust met een of meer turbinstraalmotoren of met meer dan één schroefturbinemotor; en
 - iii) waarvoor een typecertificaat voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016.
- b) Het cockpitgeluidsopnameapparaat moet op zijn minst de informatie kunnen bewaren die gedurende de laatste twee uren is opgenomen.
- c) Het cockpitgeluidsopnameapparaat maakt opnamen met tijdsaanduiding van:
 - (1) mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit verzonden of daar ontvangen zijn;
 - (2) de mondelinge communicatie tussen cockpitpersoneelsleden via de intercominstallatie en de mondelinge mededelingen van cockpitpersoneelsleden via de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd;
 - (3) de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen welke worden ontvangen van elke in gebruik zijnde, aan een galg of statief bevestigde of in een masker gemonteerde microfoon; en
 - (4) de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen welke naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.
- d) Het cockpitgeluidsopnameapparaat begint automatisch met opnemen voordat het vleugelvliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt en gaat door met opnemen tot het moment dat de vlucht is beëindigd en het vleugelvliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- e) Bovendien moet het cockpitgeluidsopnameapparaat, naast het gestelde in subparagraaf d) en voor zover de stroomvoorziening dat toelaat, zo vroeg mogelijk beginnen met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor(en) aan het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles direct na het uitschakelen van de motor(en) aan het einde van de vlucht.
- f) Het cockpitgeluidsopnameapparaat moet zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in het water op te sporen.

NCC.IDE.A.165 Vluchtgegevensschrijver

- a) Vleugelvliegtuigen met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, zijn uitgerust met een vluchtgegevensschrijver die gegevens digitaal opneemt en opslaat en die het mogelijk maakt die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium op te vragen.
- b) De vluchtgegevensschrijver maakt opnamen van de parameters die nodig zijn om de vliegbaan, de snelheid, de dwars- en landingshelling, het motorvermogen, de configuratie en de werking van het vleugelvliegtuig nauwkeurig te bepalen, en moet op zijn minst de gegevens die zijn opgenomen gedurende de laatste vijftientig uren kunnen bewaren.
- c) De gegevens worden verkregen uit bronnen in het vleugelvliegtuig welke nauwkeurige correlatie met de aan het cockpitpersoneel getoonde informatie mogelijk maken.
- d) De vluchtgegevensschrijver begint automatisch met opnemen voordat het vleugelvliegtuig zich op eigen kracht kan voortbewegen en stopt automatisch zodra het vleugelvliegtuig zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- e) De vluchtgegevensschrijver moet zijn voorzien van een inrichting die het mogelijk maakt om hem in het water op te sporen.

NCC.IDE.A.170 Datalinkopnamen

- a) Vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016 en die over datalinkcommunicatieapparatuur beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsopnameapparaat, leggen de volgende opnamen vast op een opnameapparaat, indien van toepassing:
 - (1) datalinkberichten in het kader van de communicatie in beide richtingen tussen luchtverkeersdiensten en het vleugelvliegtuig, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:
 - i) initiëring van de datalinkverbinding;
 - ii) communicatie tussen luchtverkeersleider en piloot;
 - iii) gericht toezicht;
 - iv) vluchtinformatie;
 - v) voor zover mogelijk gelet op de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;
 - vi) voor zover mogelijk gelet op de architectuur van het systeem, vluchtregelingsgegevens van het luchtvaartuig; en

Bijlage VI 'Deel NCC'

- vii) voor zover mogelijk gelet op de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;
 - (2) informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die zijn gerelateerd aan datalinkcommunicatie en apart van het vleugelvliegtuig worden opgeslagen; en
 - (3) informatie over de tijd en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.
- b) Het opnameapparaat maakt gebruik van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode voor het opvragen van die gegevens. De opnamemethode moet het mogelijk maken de gegevens te koppelen aan gegevens die worden vastgelegd op de grond.
 - c) Het opnameapparaat moet gegevens kunnen bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke is vastgesteld voor cockpitgeluidsopnameapparaten in NCC.IDE.A.160.
 - d) Het opnameapparaat moet zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in het water op te sporen.
 - e) De vereisten voor de start- en stoplogica van het opnameapparaat zijn dezelfde als die welke gelden voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsopnameapparaten in subparagrafen d) en e) van NCC.IDE.A.160.

NCC.IDE.A.175 Combinatieopnameapparaat

Aan de voorschriften met betrekking tot het cockpitgeluidsopnameapparaat en de vluchtgegevensschrijver kan worden voldaan door middel van:

- a) één combinatieopnameapparaat indien het vleugelvliegtuig met een cockpitgeluidsopnameapparaat of een vluchtgegevensschrijver moet zijn uitgerust; of
- b) twee combinatieopnameapparaten indien het vleugelvliegtuig met een cockpitgeluidsopnameapparaat en een vluchtgegevensschrijver moet zijn uitgerust.

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

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met:
 - (1) een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;
 - (2) een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;
 - (3) een veiligheidstuig voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (4) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam, voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering:
- i) voor elke cockpitpersoneelsstoel en voor elke stoel naast een bestuurdersstoel; en
 - ii) voor elke waarnemersstoel in de cockpit;
- en
- (5) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor de stoelen voor het minimaal vereiste cabinepersoneel, in het geval van vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 31 december 1980.
- b) Een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam moet:
- (1) zijn voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme; en
 - (2) voor elke cockpitpersoneelsstoel, voor elke stoel naast een bestuurdersstoel en voor de stoelen voor het minimaal vereiste cabinepersoneel zijn voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kunnen worden gebruikt.

NCC.IDE.A.185 "Fasten Seat Belts" en "no smoking"-borden

Vleugelvliegtuigen waarin niet alle passagierszitplaatsen zichtbaar zijn vanuit de cockpitpersoneelsstoel(en), moeten zijn voorzien van een inrichting om aan alle passagiers en het cabinepersoneel aan te geven wanneer de stoelriemen moeten worden vastgemaakt en wanneer roken is verboden.

NCC.IDE.A.190 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met verbandtrommels voor eerste hulp bij ongelukken (EHBO), in overeenstemming met tabel 1.

Tabel 1: vereist aantal verbandtrommels voor EHBO

Aantal geïnstalleerde passagiersstoelen	Vereist aantal verbandtrommels voor EHBO
0 – 100	1
101 – 200	2

Bijlage VI 'Deel NCC'

201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 of meer	6

b) Verbandtrommels voor eerste hulp bij ongelukken moeten:

- (1) gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik; en
- (2) na gebruik worden aangevuld.

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

a) Vleugelvliegtuigen met drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten waarvoor zuurstofvoorziening is vereist overeenkomstig subparagraaf b), zijn uitgerust met zuurstofapparatuur die in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.

b) Vleugelvliegtuigen met drukcabine die worden gebruikt boven vlieghoogten waar de drukhoogte in de passagierscompartimenten groter is dan 10000 voet, voldoende ademhalingszuurstof meevoeren voor:

- (1) alle bemanningsleden, en
 - i) 100% van de passagiers telkens wanneer de cabinedrukhoogte 15 000 voet overschrijdt, doch in geen geval minder dan 10 minuten aan voorraad;
 - ii) minstens 30% van de passagiers, telkens wanneer, bij drukverlies en rekening houdend met de vluchtomstandigheden, de drukhoogte in het passagierscompartiment ligt tussen 14 000 voet en 15 000 voet; en
 - iii) minstens 10% van de passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 14 000 voet;
- (2) alle inzittenden van het passagierscompartiment voor ten minste 10 minuten, in geval van vleugelvliegtuigen die op drukhoogten boven 25 000 voet worden gebruikt, of beneden die drukhoogte onder omstandigheden waarin ze niet veilig binnen vier minuten kunnen dalen naar een drukhoogte van 13 000 voet.

c) Vleugelvliegtuigen met drukcabine die vliegen op drukhoogten boven 25 000 voet, zijn bovendien uitgerust met:

- (1) een inrichting om het cockpitpersoneel te waarschuwen in geval van drukverlies; en

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (2) zuurstofmaskers voor gebruik door cockpitpersoneelsleden van een type dat snel kan worden opgezet.

NCC.IDE.A.200 Extra zuurstof — vleugelvliegtuigen zonder drukcabine

- a) Vleugelvliegtuigen zonder drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten waarvoor zuurstofvoorziening is vereist overeenkomstig subparagraaf b), en zijn uitgerust met zuurstofapparatuur die in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.
- b) Vleugelvliegtuigen zonder drukcabine die worden gebruikt boven vlieghoogten waar de drukhoogte in de passagierscompartimenten groter is dan 10 000 voet moeten voldoende ademhalingszuurstof meevoeren voor:
 - (1) alle bemanningsleden en minstens 10% van de passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 13 000 voet; en
 - (2) alle bemanningsleden en passagiers telkens wanneer de drukhoogte in de passagierscompartimenten 13 000 voet overschrijdt.

NCC.IDE.A.205 Handbrandblussers

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met minstens één handbrandblusser:
 - (1) in de cockpit; en
 - (2) in elk passagierscompartiment dat is afgescheiden van de cockpit, behalve indien het compartiment gemakkelijk toegankelijk is voor het cockpitpersoneel.
- b) Het soort en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor de soorten brand die kunnen optreden in het compartiment waarvoor de blusser is bestemd en moeten, voor personencompartimenten, de kans op vorming van giftige gasconcentraties zoveel mogelijk beperken.

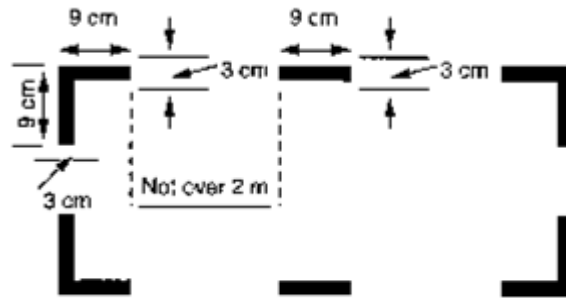
NCC.IDE.A.206 Bijlen en breekijzers

- a) Vleugelvliegtuigen met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg of een maximale operationele passagiersconfiguratie van meer dan negen zitplaatsen, zijn uitgerust met minstens één bijl of breekijzer, in de cockpit geplaatst.
- b) In het geval van vleugelvliegtuigen met een maximale operationele passagiersconfiguratie meer dan 200 zitplaatsen, wordt een extra bijl of breekijzer in of in de omgeving van de achterste boordkeuken geplaatst.
- c) Bijlen en breekijzers die in het passagierscompartiment zijn geplaatst, mogen niet zichtbaar zijn voor de passagiers.

NCC.IDE.A.210 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van het vleugelvliegtuig zijn aangemerkt als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opgehangen door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1: markering van openhakplaatsen



NCC.IDE.A.215 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

- a) Vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór of op 1 juli 2008, zijn uitgerust met een plaatsaanduidende noodzender (ELT) van eender welk type.
- b) Vleugelvliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 1 juli 2008, zijn uitgerust met een automatische ELT.
- c) Een ELT dient, ongeacht het type, in staat zijn om tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz te zenden.

NCC.IDE.A.220 Vluchten boven water

- a) De volgende vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of met een gelijkwaardig drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld:
 - (1) landvliegtuigen die vluchten uitvoeren boven water op meer dan 50 zeemijl afstand tot land, of die opstijgen van of landen op een luchtvaartterrein of exploitatiegebied waar de start- of naderingsvliegbaan naar het oordeel van de gezagvoerder zodanig boven water is gelegen dat er in geval van een ongeluk een kans bestaat dat een noodlanding op het water moet worden gemaakt; en
 - (2) watervliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren.
- b) Elk zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel is voorzien van een inrichting voor elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

Bijlage VI 'Deel NCC'

- c) Watervliegtuigen die vluchten boven water uitvoeren, zijn uitgerust met:
- (1) een zeeanker en andere uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van het vleugelvliegtuig op het water, welke in overeenstemming is met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van het vleugelvliegtuig; en
 - (2) uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren welke zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.
- d) De gezagvoerder van een vleugelvliegtuig dat vluchten boven water uitvoert op een afstand tot een voor een noodlanding geschikte plaats te land van meer dan 30 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid of 50 zeemijl als dit minder is, bepaalt wat de overlevingskansen voor de inzittenden van het vleugelvliegtuig zijn bij een noodlanding op het water. Op basis daarvan beslist hij/zij tot het meevoeren van:
- (1) uitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt;
 - (2) een voldoende aantal reddingsvloten voor alle inzittenden, zodanig opgeborgen dat ze gereed zijn voor direct gebruik in noodgevallen; en
 - (3) de voor de uit te voeren vlucht aangewezen levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven.

NCC.IDE.A.230 Overlevingsuitrusting

- a) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren boven gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, zijn uitgerust met de volgende uitrusting:
- (1) signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt;
 - (2) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)); en
 - (3) extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord.
- b) De in subparagraaf a), onder (3), genoemde extra overlevingsuitrusting hoeft niet aan boord te zijn als het vleugelvliegtuig:
- (1) binnen een afstand blijft tot een gebied waar opsporing en redding niet bijzonder moeilijk is, welke overeenkomt met:
 - i) 120 minuten bij kruissnelheid met één uitgevallen motor voor vleugelvliegtuigen die, na uitval van de kritieke motor(en) op enig punt van de route of geplande uitwijkroutes, in staat zijn door te vliegen naar een luchtvaartterrein; of
 - ii) 30 minuten bij kruissnelheid voor alle andere vleugelvliegtuigen;

of

- (2) binnen een afstand blijft van een gebied dat geschikt is voor het maken van een noodlanding overeenkomend met 90 minuten bij kruissnelheid, voor vliegtuigen die zijn gecertificeerd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsnorm.

NCC.IDE.A.240 Koptelefoon

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een koptelefoon met statief- of galgmicrofoon of equivalent voor elk lid van het cockpitpersoneel op zijn/haar toegewezen werkplek in de cockpit.
- b) Vleugelvliegtuigen die IFR- of nachtvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met een zendknop op het handbediende stuurorgaan van elk cockpitpersoneelslid.

NCC.IDE.A.245 Radiocommunicatieapparatuur

- a) Vleugelvliegtuigen die IFR- of nachtvluchten uitvoeren, of indien voorgeschreven door de toepasselijke vereisten met betrekking tot het luchtruim, zijn uitgerust met radiocommunicatieapparatuur die, onder normale omstandigheden van radiogolfvoortplanting, in staat is:
 - (1) communicatie in beide richtingen tot stand te brengen met het oog op de plaatselijke verkeersleiding;
 - (2) op elk ogenblik tijdens de vlucht meteorologische informatie te ontvangen;
 - (3) op elk ogenblik tijdens de vlucht communicatie in beide richtingen tot stand te brengen tussen die grondradiostations en op die radiofrequenties als voorgeschreven door de betrokken autoriteit; en
 - (4) te voorzien in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).
- b) Wanneer meer dan één communicatie-eenheid noodzakelijk is, moet elke eenheid onafhankelijk werken van de andere zodat het uitvallen van de ene eenheid niet leidt tot het uitvallen van een andere eenheid.

NCC.IDE.A.250 Navigatieapparatuur

- a) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met de navigatieapparatuur die ze in staat stelt te vliegen conform:
 - (1) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
 - (2) de toepasselijke voorschriften met betrekking tot het luchtruim.

Bijlage VI 'Deel NCC'

- b) Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een uitrustingsstuk tijdens enige fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie volgens subparagraaf a) of een passende noodmaatregel mogelijk maakt.
- c) Vleugelvliegtuigen die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden (IMC), zijn uitgerust met geschikte uitrusting die in staat is om het vleugelvliegtuig te begeleiden naar een punt waarvandaan een zichtlanding kan worden uitgevoerd. Deze uitrusting moet in staat zijn dergelijke vluchtgeleiding te geven voor elk luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden en voor elke aangewezen uitwijkhaven.

NCC.IDE.A.255 Beantwoorder

Vleugelvliegtuigen zijn uitgerust met een SSR (secundaire surveillanceradar)-beantwoorder voor drukhoogtemelding en met elke andere SSR-beantwoorder die is voorgeschreven voor het afleggen van de vliegroute.

NCC.IDE.A.260 Beheer van elektronische navigatiegegevens

- a) De exploitant mag alleen gegevensproducten gebruiken uit een navigatiedatabank ter ondersteuning van een navigatietoepassing die voldoet aan integriteitsnormen die toereikend zijn voor het voorgenomen gebruik van de gegevens.
- b) Wanneer gegevensproducten uit een navigatiedatabank een navigatietoepassing ondersteunen die nodig is voor een vluchttuitvoering waarvoor op grond van bijlage V (Deel SPA) bij Verordening (EG) nr. xxx/XXXX goedkeuring is vereist, moet de exploitant aan de bevoegde autoriteit aantonen dat het toegepaste proces en de geleverde producten voldoen aan integriteitsnormen die toereikend zijn voor het voorgenomen gebruik van de gegevens.
- c) De exploitant houdt voortdurend toezicht op zowel het proces als de producten, hetzij rechtstreeks, hetzij door de naleving door derde leveranciers te controleren.
- d) De exploitant garandeert dat actuele en ongewijzigde elektronische navigatiegegevens tijdig worden verstrekt aan en geïntegreerd in alle vleugelvliegtuigen die deze gegevens nodig hebben.

Sectie 2 — Helikopters

NCC.IDE.H.100 Instrumenten en uitrusting — algemeen

- a) De in dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting moeten worden goedgekeurd in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften indien zij:
- (1) door het cockpitpersoneel worden gebruikt voor de controle van de vliegbaan om te voldoen aan NCC.IDE.H.245 en NCC.IDE.H.250; of
 - (2) in de helikopter zijn geïnstalleerd.
- b) Indien voorgeschreven door dit subdeel, is voor de volgende zaken geen goedkeuring vereist:
- (1) onafhankelijk werkende draagbare lampen,
 - (2) een nauwkeurig uurwerk,
 - (3) een kaarthouder,
 - (4) een verbandtrommel (voor EHBO),
 - (5) overlevings- en signaaluitrusting,
 - (6) een zeeanker en uitrusting voor het aanmeren, en
 - (7) veiligheidstuig voor kinderen.
- c) Niet door dit subdeel voorgeschreven instrumenten en uitrusting alsook overige uitrusting die niet in andere van toepassing zijnde bijlagen is voorgeschreven, maar op een vlucht worden meegevoerd, voldoen aan de volgende vereisten:
- (1) het cockpitpersoneel mag de informatie die door deze instrumenten, uitrusting of hulpinrichtingen wordt verstrekt niet gebruiken om te voldoen aan bijlage I bij Verordening (EG) nr. 216/2008 of NCC.IDE.H.245 en NCC.IDE.H.250; en
 - (2) de instrumenten en uitrusting mogen de luchtwaardigheid van de helikopter niet nadelig beïnvloeden, ook niet bij uitval of storingen.
- d) De instrumenten en uitrusting moeten gemakkelijk bedienbaar of bereikbaar zijn vanaf de werkplek waar het cockpitpersoneelslid dat ze moet gebruiken, gezeten is.
- e) Instrumenten die door een cockpitpersoneelslid worden gebruikt, zijn zodanig opgesteld dat hij/zij de aanwijzingen gemakkelijk vanaf zijn/haar werkplek kan zien, en

Bijlage VI 'Deel NCC'

daarbij zo weinig mogelijk hoeft af te wijken van de houding en kijkrichting die hij/zij normaal inneemt als hij/zij voorwaarts langs de vliegbaan kijkt.

- f) Alle vereiste nooduitrusting is gemakkelijk bereikbaar voor direct gebruik.

NCC.IDE.H.105 Minimumuitrusting voor de vlucht

Aan een vlucht mag niet worden begonnen wanneer enige van de voor de voorgenomen vlucht vereiste instrumenten, uitrustingsstukken of functies van de helikopter buiten werking is of ontbreekt, tenzij:

- a) de helikopter wordt gebruikt in overeenstemming met de minimumuitrustingslijst (MUL) van de exploitant;
- b) de exploitant van de bevoegde autoriteit toestemming krijgt om de helikopter te exploiteren binnen de beperkingen van de basisminimumuitrustingslijst (BMUL); of
- c) voor de helikopter een vliegvergunning is afgegeven in overeenstemming met de toepasselijke luchtwaardigheidsvoorschriften.

NCC.IDE.H.115 Luchtvaartuiglichten

Helikopters die nachtvluchten uitvoeren zijn uitgerust met:

- a) antibotsingslichten;
- b) navigatie-/positielichten;
- c) een landingslicht;
- d) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting welke zorgt voor een afdoende verlichting van alle instrumenten en uitrusting die essentieel zijn voor het veilige gebruik van de helikopter;
- e) door het elektrische systeem van de helikopter gevoede verlichting welke zorgt voor verlichting in alle passagierscompartimenten;
- f) een onafhankelijk werkend draagbaar licht voor elke werkplek van de bemanningsleden; en
- g) de verlichting die nodig is om te voldoen aan internationale voorschriften ter voorkoming van botsingen op zee indien de helikopter een amfibieluchtvaartuig is.

NCC.IDE.H.120 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

- a) Helikopters die VFR-vluchten bij dag uitvoeren, moeten zijn uitgerust met een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid, en
 - (5) de slip.
- b) Helikopters die vluchten uitvoeren onder zichtweersomstandigheden (VMC) boven water en zonder dat er land in zicht is, of onder zichtweersomstandigheden bij nacht, of indien het zicht minder is dan 1 500 m, of onder omstandigheden waarin de gewenste vliegbaan niet kan worden aangehouden zonder visuele referentie van een of meer extra instrumenten, moeten in aanvulling op subparagraaf a) zijn uitgerust met:
- (1) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - i) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - ii) de verticale snelheid, en
 - iii) de gestabiliseerde richting,
 - (2) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is; en
 - (3) een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van het in subparagraaf a), onder (4), genoemde systeem dat de vliegsnelheid aangeeft.
- c) Wanneer twee piloten noodzakelijk zijn voor de vluchtuitvoering, zijn helikopters uitgerust met een aparte aanvullende inrichting die de volgende parameters weergeeft:
- (1) de drukhoogte,
 - (2) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (3) de slip,
 - (4) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon), indien van toepassing,
 - (5) de verticale snelheid, indien van toepassing, en
 - (6) de gestabiliseerde richting, indien van toepassing.

NCC.IDE.H.125 IFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende uitrusting

Helikopters die IFR-vluchten uitvoeren zijn uitgerust met:

Bijlage VI 'Deel NCC'

- a) een inrichting die de volgende parameters meet en weergeeft:
 - (1) de magnetische koers,
 - (2) de tijd in uren, minuten en seconden,
 - (3) de drukhoogte,
 - (4) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (5) de verticale snelheid,
 - (6) de slip,
 - (7) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon),
 - (8) de gestabiliseerde richting, en
 - (9) de buitentemperatuur;
- b) een inrichting die aangeeft wanneer de stroomvoorziening naar de gyroscopische instrumenten onvoldoende is;
- c) wanneer twee piloten noodzakelijk zijn voor de vluchtuitvoering, een aparte aanvullende inrichting die de volgende parameters weergeeft:
 - (1) de drukhoogte,
 - (2) de aangewezen vliegsnelheid,
 - (3) de verticale snelheid,
 - (4) de slip,
 - (5) de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon), en
 - (6) de gestabiliseerde richting;
- d) een inrichting ter voorkoming van slechte werking als gevolg van condensatie of ijsvorming van de in subparagraaf a), onder (4), en in subparagraaf c), onder (2), genoemde systemen die de vliegsnelheid aangeven;
- e) een andere bron voor de statische druk;
- f) een kaarthouder die zo is opgesteld dat de kaart gemakkelijk leesbaar is en welke tijdens nachtvluchten kan worden verlicht; en
- g) een aanvullende inrichting om de dwars- en langshelling (kunstmatige horizon) te meten en weer te geven, die dienstdoet als reserve-instrument.

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

Helikopters die IFR-vluchten met één piloot uitvoeren, dienen te zijn uitgerust met een automatische piloot die ten minste in staat is om een vaste hoogte en koers aan te houden.

NCC.IDE.H.145 Weerradarapparatuur aan boord

Helikopters met een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van meer dan negen zitplaatsen die IFR- of nachtvluchten uitvoeren, zijn uitgerust met weerradarapparatuur aan boord wanneer uit actuele weerberichten blijkt dat zich naar verwachting langs de te vliegen route onweersbuien of andere potentieel gevaarlijke, binnen de detectieresolutiegrenzen van de boordweerradar vallende weersomstandigheden kunnen voordoen.

NCC.IDE.H.150 Aanvullende uitrusting voor nachtvluchten bij mogelijke ijsvorming

- a) Helikopters die worden gebruikt onder verwachte of feitelijke ijsafzettingssomstandigheden bij nacht, zijn uitgerust met een lichtinstallatie of andere voorziening om de ijsafzetting waar te nemen.
- b) De te gebruiken lichtinstallatie mag geen schittering of weerspiegeling veroorzaken die cockpitpersoneelsleden zou kunnen hinderen bij de uitvoering van hun taken.

NCC.IDE.H.155 Intercominstallatie voor het cockpitpersoneel

Helikopters die door meer dan één cockpitpersoneelslid worden gebruikt, zijn uitgerust met een intercominstallatie voor het cockpitpersoneel, met inbegrip van koptelefoons en microfoons voor gebruik door alle cockpitpersoneelsleden.

NCC.IDE.H.160 Cockpitgeluidsopnameapparaat

- a) Helikopters met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 7 000 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, zijn uitgerust met een cockpitgeluidsopnameapparaat.
- b) Het cockpitgeluidsopnameapparaat moet op zijn minst de informatie kunnen bewaren die gedurende de laatste twee uren is opgenomen.
- c) Het cockpitgeluidsopnameapparaat moet opnamen met tijdsaanduiding maken van:
 - (1) mondelinge radioberichten die vanuit de cockpit verzonden of daar ontvangen zijn;
 - (2) de mondelinge communicatie tussen cockpitpersoneelsleden via de intercominstallatie en de mondelinge mededelingen van cockpitpersoneelsleden via de omroepinstallatie, indien geïnstalleerd;

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (3) de auditieve omgeving van de cockpit, met inbegrip van een ononderbroken opname van de geluidssignalen welke worden ontvangen van elke microfoon van de bemanning; en
 - (4) de stem- of geluidssignalen ter identificatie van navigatie- of naderingshulpmiddelen welke naar een koptelefoon of luidspreker worden doorgeleid.
- d) Het cockpitgeluidsofnameapparaat begint automatisch met opnemen voordat de helikopter zich op eigen kracht voortbeweegt en gaat door met opnemen tot het moment dat de vlucht is beëindigd en de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
 - e) Bovendien moet het cockpitgeluidsofnameapparaat, naast het gestelde in subparagraaf d) en voor zover de stroomvoorziening dat toelaat, zo vroeg mogelijk beginnen met opnemen tijdens de cockpitcontroles vóór het starten van de motor(en) aan het begin van de vlucht tot aan de cockpitcontroles direct na het uitschakelen van de motor(en) aan het einde van de vlucht.
 - f) Het cockpitgeluidsofnameapparaat moet zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in het water op te sporen.

NCC.IDE.H.165 Vluchtgegevensschrijver

- a) Helikopters met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 3 175 kg en waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016, zijn uitgerust met een vluchtgegevensschrijver die gegevens digitaal opneemt en opslaat en die het mogelijk maakt die gegevens gemakkelijk uit het opslagmedium op te vragen.
- b) De vluchtgegevensschrijver maakt opnamen van de parameters die nodig zijn om de vliegbaan, de snelheid, de dwars- en landingshelling, het motorvermogen, de configuratie en de werking van de helikopter nauwkeurig te bepalen, en moet op zijn minst de gegevens die zijn opgenomen gedurende de laatste tien uren kunnen bewaren.
- c) De gegevens worden verkregen uit bronnen in de helikopter welke nauwkeurige correlatie met de aan het cockpitpersoneel getoonde informatie mogelijk maken.
- d) De vluchtgegevensschrijver begint automatisch met opnemen voordat de helikopter zich op eigen kracht kan voortbewegen en stopt automatisch zodra de helikopter zich niet langer op eigen kracht kan voortbewegen.
- e) De vluchtgegevensschrijver moet zijn voorzien van een inrichting die het mogelijk maakt om hem in het water op te sporen.

NCC.IDE.H.170 Datalinkopnamen

- a) Helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven op of na 1 januari 2016 en die over datalinkcommunicatieapparatuur beschikken en verplicht zijn uitgerust met een cockpitgeluidsopnameapparaat, leggen de volgende opnamen vast op een opnameapparaat, indien van toepassing:
- (1) datalinkberichten in het kader van de communicatie in beide richtingen tussen luchtverkeersdiensten en de helikopter, met inbegrip van berichten die betrekking hebben op de volgende toepassingen:
 - i) initiëring van de datalinkverbinding;
 - ii) communicatie tussen luchtverkeersleider en piloot;
 - iii) gericht toezicht;
 - iv) vluchtinformatie;
 - v) voor zover mogelijk gelet op de architectuur van het systeem, signalen om het luchtvaartuig te volgen;
 - vi) voor zover mogelijk gelet op de architectuur van het systeem, vluchtregelingsgegevens van het luchtvaartuig; en
 - vii) voor zover mogelijk gelet op de architectuur van het systeem, grafische voorstellingen;
 - (2) informatie die een correlatie mogelijk maakt met geassocieerde gegevens die zijn gerelateerd aan datalinkcommunicatie en separaat van de helikopter worden opgeslagen; en
 - (3) informatie over de tijd en de prioriteit van datalinkberichten, rekening houdend met de architectuur van het systeem.
- b) Het opnameapparaat maakt gebruik van een digitale methode voor het opnemen en opslaan van gegevens en informatie en een methode voor het opvragen van die gegevens. De opnamemethode moet het mogelijk maken de gegevens te koppelen aan gegevens die worden vastgelegd op de grond.
- c) Het opnameapparaat moet gegevens kunnen bewaren gedurende ten minste dezelfde tijd als die welke is vastgesteld voor cockpitgeluidsopnameapparaten in NCC.IDE.H.160.
- d) Het opnameapparaat moet zijn voorzien van een hulpmiddel dat het mogelijk maakt om het apparaat in het water op te sporen.
- e) De voorschriften voor de start- en stoplogica van het opnameapparaat zijn dezelfde als die welke gelden voor de start- en stoplogica van de cockpitgeluidsopnameapparaten in subparagrafen d) en e) van NCC.IDE.H.160.

NCC.IDE.H.175 Combinatieopnameapparaat

Aan de voorschriften met betrekking tot het cockpitgeluidsopnameapparaat en de vluchtgegevensschrijver kan worden voldaan door middel van een combinatieopnameapparaat.

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

a) Helikopters zijn uitgerust met:

- (1) een stoel of ligplaats voor elke persoon aan boord van 24 maanden of ouder;
- (2) een veiligheidsgordel voor elke passagiersstoel en koppelriemen voor elke ligplaats;
- (3) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor elke passagier van 24 maanden of ouder voor helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 31 juli 1999;
- (4) veiligheidstuig voor kinderen voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden;
- (5) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor elke cockpitpersoneelsstoel, voorzien van een inrichting die het bovenlichaam van de inzittende automatisch tegenhoudt in geval van snelle vaartvermindering; en
- (6) een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam voor de stoelen voor het minimaal vereiste cabinepersoneel, in het geval van helikopters waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven na 31 december 1980.

b) Een veiligheidsgordel met beveiligingssysteem voor het bovenlichaam moet:

- (1) zijn voorzien van een éénpuntsontkoppelingsmechanisme; en
- (2) voor elke cockpitpersoneelsstoel, voor elke stoel naast een bestuurdersstoel en voor de stoelen voor het minimaal vereiste cabinepersoneel zijn voorzien van twee schouderbanden en een veiligheidsgordel die onafhankelijk kunnen worden gebruikt.

NCC.IDE.H.185 "Fasten Seat Belts" en "no smoking"-borden

Helikopters waarin niet alle passagierszitplaatsen zichtbaar zijn vanuit de cockpitpersoneelsstoel(en), zijn voorzien van een inrichting om aan alle passagiers en het cabinepersoneel aan te geven wanneer de stoelriemen moeten worden vastgemaakt en wanneer roken is verboden.

NCC.IDE.H.190 Verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken

- a) Helikopters zijn uitgerust met minstens één verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken (EHBO).
- b) De verbandtrommel voor eerste hulp bij ongelukken moet:
 - (1) gemakkelijk bereikbaar zijn voor gebruik; en
 - (2) na gebruik worden aangevuld.

NCC.IDE.H.200 Extra zuurstof — helikopters zonder drukcabine

- a) Helikopters zonder drukcabine die worden gebruikt op vlieghoogten waarvoor zuurstofvoorziening is vereist overeenkomstig subparagraaf b), zijn uitgerust met zuurstofapparatuur die in staat is de vereiste zuurstofvoorraden op te slaan en toe te dienen.
- b) Helikopters zonder drukcabine die worden gebruikt boven vlieghoogten waar de drukhoogte in de passagierscompartimenten groter is dan 10 000 voet moeten voldoende ademhalingszuurstof meevoeren voor:
 - (1) alle bemanningsleden en minstens 10% van de passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment gedurende meer dan 30 minuten ligt tussen 10 000 voet en 13 000 voet; en
 - (2) alle bemanningsleden en passagiers telkens wanneer de drukhoogte in het passagierscompartiment 13 000 voet overschrijdt.

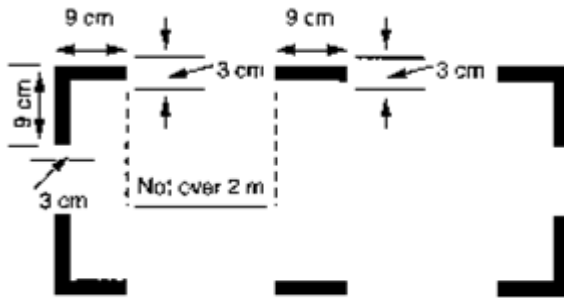
NCC.IDE.H.205 Handbrandblussers

- a) Helikopters zijn uitgerust met minstens één handbrandblusser:
 - (1) in de cockpit; en
 - (2) in elk passagierscompartiment dat is afgescheiden van de cockpit, behalve indien het compartiment gemakkelijk toegankelijk is voor het cockpitpersoneel.
- b) Het soort en de hoeveelheid blusmiddel voor de vereiste brandblussers moeten geschikt zijn voor de soorten brand die kunnen optreden in het compartiment waarvoor de blusser is bestemd en moeten, voor personencompartimenten, de kans op vorming van giftige gasconcentraties zoveel mogelijk beperken.

NCC.IDE.H.210 Markering van openhakplaatsen

Indien bepaalde delen van de romp van de helikopter zijn aangemerkt als zijnde geschikt om in geval van nood te worden opgehaakt door reddingsploegen, zijn deze delen gemarkeerd als in figuur 1.

Figuur 1: markering van openhakplaatsen



NCC.IDE.H.215 Plaatsaanduidende noodzender (ELT)

- a) Helikopters zijn uitgerust met ten minste één automatische ELT.
- b) Helikopters die in het kader van offshore-activiteiten vluchten boven water uitvoeren in een vijandige omgeving en op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 10 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, zijn uitgerust met één automatisch inzetbare ELT (ELT(AD)) indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring een horizontale vlucht kan aanhouden.
- c) Een ELT moet, ongeacht het type, tegelijkertijd op 121,5 MHz en 406 MHz kunnen zenden.

NCC.IDE.H.225 Zwemvesten

- a) Helikopters zijn uitgerust met een zwemvest voor elke persoon aan boord of met een gelijkwaardig drijfmiddel voor elke persoon aan boord van jonger dan 24 maanden, opgeborgen op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is vanuit de zit- of ligplaats van de persoon voor wie het is bedoeld:
 - (1) bij het uitvoeren van vluchten boven water op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 10 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring een horizontale vlucht kan aanhouden;
 - (2) bij het uitvoeren van vluchten boven water op een afstand tot land die niet met autorotatie is te overbruggen, indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring geen horizontale vlucht kan aanhouden; of

Bijlage VI 'Deel NCC'

- (3) bij het opstijgen van of landen op een luchtvaartterrein of exploitatiegebied waarvan de start- of naderingsvliegbaan boven water ligt.
- b) Elk zwemvest of gelijkwaardig individueel drijfmiddel is voorzien van een inrichting voor elektrische verlichting om personen gemakkelijker te kunnen opsporen.

NCC.IDE.H.226 Overlevingspakken voor bemanningsleden

Elk bemanningslid draagt een overlevingspak:

- a) tijdens het uitvoeren van vluchten boven water in het kader van offshore-activiteiten op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 10 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring een horizontale vlucht kan aanhouden; en wanneer:
 - (1) de weerberichten of weersvoorspellingen waarover de gezagvoerder beschikt aangeven dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan plus tien graden Celsius, of
 - (2) de geschatte reddingstijd langer is dan de geschatte overlevingstijd;of
- b) de gezagvoerder dat bepaalt op basis van een risicobeoordeling, rekening houdend met de volgende omstandigheden:
 - (1) vluchten boven water op een afstand tot land die niet met autorotatie is te overbruggen of die het niet mogelijk maakt een veilige noodlanding uit te voeren, indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring geen horizontale vlucht kan aanhouden, en wanneer de weerberichten of weersvoorspellingen waarover de gezagvoerder beschikt aangeven dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan plus tien graden Celsius.

NCC.IDE.H.227 Reddingsvlotten, overlevings-ELT's en overlevingsuitrusting voor langere vluchten boven water

Helikopters die vluchten uitvoeren:

- a) boven water op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 10 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring een horizontale vlucht kan aanhouden; of
- b) boven water op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 3 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, indien de helikopter in geval van kritieke motorstoring geen horizontale vlucht kan aanhouden en wanneer de gezagvoerder dat bepaalt op basis van een risicobeoordeling, zijn uitgerust met:
 - (1) in het geval van een helikopter die minder dan twaalf personen vervoert, ten minste één reddingsvlot met een nominale capaciteit die niet kleiner is dan het

Bijlage VI 'Deel NCC'

maximumaantal personen aan boord, welk reddingsvlot zodanig is opgeborgen dat het in noodsituaties gemakkelijk bereikbaar is;

- (2) in het geval van een helikopter die meer dan elf personen vervoert, ten minste twee reddingsvloten die zodanig zijn opgeborgen dat ze in noodsituaties gemakkelijk bereikbaar zijn en die samen voldoende zijn om plaats te bieden aan alle personen die aan boord kunnen worden vervoerd en met een respectieve belastingscapaciteit die bij het verlies van een reddingsvlot voldoende is om plaats te bieden aan alle personen in de helikopter;
- (3) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)) voor elk vereiste reddingsvlot; en
- (4) de voor de uit te voeren vlucht aangewezen levensreddende uitrusting, met inbegrip van middelen om in leven te blijven.

NCC.IDE.H.230 Overlevingsuitrusting

Helikopters die vluchten uitvoeren over gebieden waar opsporing en redding bijzonder moeilijk zouden zijn, zijn uitgerust met:

- a) signaaluitrusting waarmee noodsignalen kunnen worden gemaakt;
- b) ten minste één plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (ELT(S)); en
- c) extra overlevingsuitrusting voor de te vliegen route, rekening houdend met het aantal personen aan boord.

NCC.IDE.H.231 Aanvullende vereisten voor helikopters die offshore-activiteiten uitvoeren in vijandig zeegebied

Helikopters die offshore-activiteiten uitvoeren in vijandig zeegebied, op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 10 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid, moeten aan de volgende eisen voldoen:

- a) wanneer de weerberichten of weersvoorspellingen waarover de gezagvoerder beschikt aangeven dat de zeetemperatuur tijdens de vlucht lager zal zijn dan plus tien graden Celsius, of wanneer de geschatte reddingstijd langer is dan de berekende overlevingstijd, of de geplande vluchtuitvoering bij nacht plaatsvindt, dragen alle personen aan boord een overlevingspak.
- b) Alle reddingsvloten die overeenkomstig NCC.IDE.H.227 worden meegevoerd, zijn zodanig geïnstalleerd dat ze kunnen worden gebruikt in zeeomstandigheden waaronder de landings-, drijf- en trimkenmerken van de helikopter zijn geëvalueerd om te voldoen aan de certificeringsvereisten voor noodlandingen te water.
- c) De helikopter is uitgerust met een noodverlichtingsinstallatie met een eigen stroomvoorziening als bron van alomverlichting van de cabine om het ontruimen van de helikopter te vergemakkelijken.

Bijlage VI 'Deel NCC'

- d) Alle nooduitgangen, waaronder nooduitgangen voor de bemanning, alsmede de inrichtingen om ze te openen, zijn opvallend gemarkeerd als geleiding voor inzittenden die de uitgangen bij daglicht of in het donker gebruiken. Deze markeringen dienen zodanig te zijn aangebracht dat ze zichtbaar blijven als de helikopter kapseist en de cabine onder water komt te liggen.
- e) Alle niet-afwerpbare deuren die zijn aangewezen als nooduitgang bij een noodlanding op het water zijn voorzien van een inrichting om ze in de open positie vast te zetten zodat ze de inzittenden niet belemmeren bij het verlaten van de helikopter in alle zeeomstandigheden tot het maximum dat wordt geëvalueerd voor het maken van noodlandingen op het water en het drijfvermogen van de helikopter.
- f) Alle deuren, ramen of andere openingen in het passagierscompartiment die zijn bedoeld om te ontsnappen onder water zijn zodanig uitgerust dat ze in een noodsituatie functioneren.
- g) Zwemvesten worden te allen tijde gedragen, tenzij de passagier of het bemanningslid een geïntegreerd overlevingspak draagt dat voldoet aan de gecombineerde vereisten voor overlevingspakken en zwemvesten.

NCC.IDE.H.232 Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren — diverse uitrusting

Helikopters die zijn gecertificeerd om vluchten boven water uit te voeren, zijn uitgerust met:

- a) een zeeanker en andere uitrusting voor het aanmeren, verankeren of manoeuvreren van de helikopter op het water, welke in overeenstemming is met de grootte, het gewicht en de manoeuvreereigenschappen van de helikopter; en
- b) uitrusting om de geluidssignalen te kunnen produceren welke zijn voorgeschreven in de internationale regels voor het voorkomen van botsingen op zee, waar van toepassing.

NCC.IDE.H.235 Alle helikopters die vluchten boven water uitvoeren — noodlandingen op het water

Helikopters zijn zodanig ontworpen dat ze op het water kunnen landen of kunnen worden gecertificeerd voor noodlandingen op het water in overeenstemming met de relevante luchtwaardigheidscode, of zijn voorzien van nooddrijfuitrusting wanneer ze vluchten uitvoeren boven water in een vijandige omgeving op een afstand tot land overeenkomend met meer dan 10 minuten vliegen bij de normale kruissnelheid.

NCC.IDE.H.240 Koptelefoon

In alle gevallen dat een radiocommunicatie- en/of radionavigatiesysteem is vereist, zijn helikopters uitgerust met een koptelefoon met statief- of galgmicrofoon of equivalent en een zendknop op de stuurorganen voor elke voorgeschreven piloot en/of bemanningslid op zijn/haar toegewezen werkplek.

NCC.IDE.H.245 Radiocommunicatieapparatuur

- a) Helikopters die IFR- of nachtvluchten uitvoeren, of indien vereist door de toepasselijke voorschriften met betrekking tot het luchtruim, zijn uitgerust met radiocommunicatieapparatuur die, onder normale omstandigheden van radiogolfvoortplanting, in staat is:
- (1) communicatie in beide richtingen tot stand te brengen met het oog op de plaatselijke verkeersleiding;
 - (2) meteorologische informatie te ontvangen;
 - (3) op elk ogenblik tijdens de vlucht communicatie in beide richtingen tot stand te brengen tussen die grondradiostations en op die radiofrequenties als voorgeschreven door de betrokken autoriteit; en
 - (4) te voorzien in communicatie op de noodfrequentie voor luchtvaartradioverkeer (121,5 MHz).
- b) Wanneer meer dan één communicatie-eenheid nodig is, moet elke eenheid onafhankelijk werken van de andere zodat het uitvallen van de ene eenheid niet leidt tot het uitvallen van een andere eenheid.
- c) Wanneer een radiocommunicatiesysteem is vereist, zijn helikopters naast de bij NCC.IDE.H.155 voorgeschreven intercominstallatie voor het cockpitpersoneel uitgerust met een zendknop op de stuurorganen voor elke voorgeschreven piloot en/of elk voorgeschreven bemanningslid op zijn/haar toegewezen werkplek.

NCC.IDE.H.250 Navigatieapparatuur

- a) Helikopters zijn uitgerust met de navigatieapparatuur die ze in staat stelt te vliegen conform:
- (1) het ATS-vliegplan, indien van toepassing; en
 - (2) de toepasselijke voorschriften met betrekking tot het luchtruim.
- b) Helikopters zijn uitgerust met voldoende navigatieapparatuur om ervoor te zorgen dat bij het uitvallen van een uitrustingsstuk tijdens enige fase van de vlucht, de resterende apparatuur veilige navigatie volgens subparagraaf a) of een passende noodmaatregel mogelijk maakt.
- c) Helikopters die vluchten uitvoeren waarbij het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden (IMC), zijn uitgerust met navigatieapparatuur die de helikopter kan begeleiden naar een punt waarvandaan een zichtlanding kan worden uitgevoerd. Deze uitrusting moet dergelijke vluchtgeleiding kunnen geven voor elk luchtvaartterrein waarop het de bedoeling is te landen in instrumentweersomstandigheden en voor elke aangewezen uitwijkhaven.

NCC.IDE.H.255 Beantwoorder

Helikopters zijn uitgerust met een SSR (secundaire surveillanceradar)-beantwoorder voor drukhoogtemelding en met elke andere SSR-beantwoorder die is voorgeschreven voor het afleggen van de vliegroute.