



**Agencia Europeană de Siguranță a
Aviației**

**Anexa IV la proiectul de regulament al Comisiei
privind „Operațiunile aeriene — OPS”**

Partea NCC — IR

Cuprins

Partea NCC — IR	8
Capitolul A — Cerințe generale	8
NCC.GEN.100 Autoritatea competentă	8
NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului	8
NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant	9
NCC.GEN.110 Conformitatea cu legi, regulamente și proceduri	11
NCC.GEN.115 Limbajul comun	11
NCC.GEN.120 Rulajul la sol al avioanelor	12
NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor	12
NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile	12
NCO.GEN.135 Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat	12
NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații la bordul avionului	12
NCC.GEN.145 Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor	14
NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase	14
Capitolul B — Proceduri operaționale	16
NCC.OP.100 Utilizarea aerodromurilor și a zonelor de operare	16
NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate — avioane	16
NCC.OP.110 Minimele de operare de aerodrom — generalități	16
NCC.OP.111 Minimele de operare de aerodrom — operațiuni NPA, APV, CAT I	17
NCC.OP.112 Minimele de operare de aerodrom — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere cu avioane	18
NCC.OP.113 Minimele de operare de aerodrom — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere	19
NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere	19

Anexa VI „Partea NCC”

NCC.OP.120	Proceduri de limitare a zgomotului	20
NCC.OP.125	Altitudini minime de trecere a obstacolelor — zboruri IFR	20
NCC.OP.130	Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant — avioane	20
NCC.OP.131	Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant — elicoptere	21
NCC.OP.135	Depozitarea bagajelor și a încărcăturii	22
NCC.OP.140	Briefingul pasagerilor	22
NCC.OP.145	Pregătirea zborului	23
NCC.OP.150	Aerodromuri de rezervă la decolare — avioane	23
NCC.OP.151	Aerodromuri de rezervă la destinație — avioane	23
NCC.OP.152	Aerodromuri de rezervă la destinație — elicoptere	24
NCC.OP.155	Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord	25
NCC.OP.160	Utilizarea căștii cu microfon cu braț	25
NCC.OP.165	Transportul pasagerilor	25
NCC.OP.170	Asigurarea cabinei pasagerilor și a bucătăriei (bucătăriilor)	26
NCC.OP.175	Fumatul la bord	26
NCC.OP.180	Condiții de meteorologice	26
NCC.OP.185	Gheața și alți contaminanți — proceduri la sol	27
NCC.OP.190	Gheața și alți contaminanți — proceduri în zbor	27
NCC.OP.195	Condiții de decolare	27
NCC.OP.200	Simularea situațiilor anormale în zbor	28
NCC.OP.205	Managementul combustibilului în zbor	28
NCC.OP.210	Utilizarea oxigenului suplimentar	28
NCC.OP.215	Detectarea apropierii de sol	28
NCC.OP.220	Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)	28
NCC.OP.225	Condiții de apropiere și aterizare	29
NCC.OP.230	Inițierea și continuarea apropierii	29

Anexa VI „Partea NCC”

Capitolul C — Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora.....	30
NCC.POL.100 Restricții de operare — toate aeronavele.....	30
NCC.POL.105 Masa și centrul, încărcarea	30
NCC.POL.110 Documentația și datele privind masa și centrul.....	33
NCC.POL.111 Documentația și datele privind masa și centrul — cerințe mai puțin restrictive.....	34
NCC.POL.115 Performanța — generalități	34
NCC.POL.120 Restricții privind masa la decolare — avioane.....	34
NCC.POL.125 Decolarea — avioane	35
NCC.POL.130 Zborul pe rută — un motor inoperant — avioane.....	35
NCC.POL.135 Aterizarea — avioane	35
Capitolul D — Instrumente, date și echipamente	36
Secțiunea 1 — Avioane	36
NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente — generalități	36
NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor	37
NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă	37
NCC.IDE.A.115 Lumini de operare.....	37
NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții de zbor VFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate	38
NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții de zbor IFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate	39
NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot	40
NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS).....	40
NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)	41
NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord.....	41
NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte	41

Anexa VI „Partea NCC”

NCC.IDE.A.155	Sistemul interfon al echipajului de zbor	41
NCC.IDE.A.160	Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj	41
NCC.IDE.H.165	Înregistratorul de date de zbor	42
NCC.IDE.A.170	Înregistrarea legăturilor de date	43
NCC.IDE.A.175	Înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj	44
NCC.IDE.A.180	Scaunele, centurile de siguranță ale scaunelor, sistemele de reținere și dispozitivele de reținere a copiilor	44
NCC.IDE.A.185	Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului	45
NCC.IDE.A.190	Trusa de prim ajutor	45
NCC.IDE.A.195	Oxigenul suplimentar — avioane presurizate	45
NCC.IDE.A.200	Oxigenul suplimentar — avioane nepresurizate	46
NCC.IDE.A.205	Stingătoarele manuale de incendiu	46
NCC.IDE.A.206	Topoarele de siguranță și rângile de fier	47
NCC.IDE.A.210	Marcarea punctelor de spargere	47
NCC.IDE.A.215	Emitătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT)	47
NCC.IDE.A.220	Zborul deasupra apei	48
NCC.IDE.A.230	Echipamentul de supraviețuire	49
NCC.IDE.A.240	Casca cu microfon cu braț	49
NCC.IDE.A.245	Echipamentul de comunicații radio	49
NCC.IDE.A.250	Echipamentul de navigație	50
NCC.IDE.A.255	Transponderul	50
NCC.IDE.A.260	Managementul datelor sistemelor electronice de navigație	50
Secțiunea 2 — Elicoptere		52
NCC.IDE.H.100	Instrumente și echipamente — generalități	52
NCC.IDE.H.105	Echipamentul minim de zbor	53
NCC.IDE.H.115	Luminile de operare	53

Anexa VI „Partea NCC”

NCC.IDE.H.120	Operațiuni în condiții de zbor VFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate	53
NCC.IDE.H.125	Operațiuni în condiții de zbor IFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate	54
NCC.IDE.H.130	Echipamente suplimentare pentru operațiuni IFR cu un singur pilot	55
NCC.IDE.H.145	Echipamentul radar meteorologic la bord	56
NCC.IDE.H.150	Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte	56
NCC.IDE.H.155	Sistemul interfon al echipajului de zbor	56
NCC.IDE.H.160	Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj	56
NCC.IDE.H.165	Înregistratorul de date de zbor	57
NCC.IDE.H.170	Înregistrarea legăturilor de date	57
NCC.IDE.H.175	Înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj	58
NCC.IDE.H.180	Scaunele, centurile de siguranță ale scaunelor, sistemele de reținere și dispozitivele de reținere a copiilor	58
NCC.IDE.H.185	Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului	59
NCC.IDE.H.190	Trusa de prim ajutor	59
NCC.IDE.H.200	Oxigenul suplimentar — elicoptere nepresurizate	59
NCC.IDE.H.205	Stingătoarele manuale de incendiu	60
NCC.IDE.H.210	Marcarea punctelor de spargere	60
NCC.IDE.H.215	Emitătorul pentru localizarea în caz de urgență (ELT)	60
NCC.IDE.H.225	Vestele de salvare	61
NCC.IDE.H.226	Costumele de supraviețuire pentru echipaj	61
NCC.IDE.H.227	Bărcile de salvare, ELT de supraviețuire și echipamentul de supraviețuire pentru zborurile extinse peste apă	62
NCC.IDE.H.230	Echipamentul de supraviețuire	62
NCC.IDE.H.231	Cerințe suplimentare pentru elicopterele care desfășoară operațiuni într-o zonă ostilă de pe mare	63

Anexa VI „Partea NCC”

NCC.IDE.H.232	Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei — diverse echipamente	63
NCC.IDE.H.235	Toate elicopterele angajate în zboruri deasupra apei — amerizarea	64
NCC.IDE.H.240	Casca cu microfon cu braț	64
NCC.IDE.H.245	Echipamentul de comunicații radio	64
NCC.IDE.H.250	Echipamentul de navigație.....	65
NCC.IDE.H.255	Transponderul	65

Partea NCC — IR

Capitolul A — Cerințe generale

NCC.GEN.100 Autoritatea competentă

Autoritatea competentă este autoritatea desemnată de statul membru în care operatorul își are sediul social principal sau reședința.

NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului

- (a) Membrul echipajului este responsabil pentru executarea corespunzătoare a îndatoririlor proprii care sunt:
 - (1) legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și
 - (2) specificate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni.
- (b) În timpul fazelor critice de zbor sau ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, membrul echipajului rămâne așezat la postul său alocat și nu efectuează alte activități în afara celor necesare operării aeronavei în condiții de siguranță.
- (c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor menține centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.
- (d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor rămâne la comenzile aeronavei în orice moment.
- (e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:
 - (1) în cazul în care știe sau suspectează că este obosit, așa cum se menționează la punctul 7.f. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008¹ sau nu se simte

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1). Regulamentul așa cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

Anexa VI „Partea NCC”

capabil de a executa sarcini la bordul aeronavei, în măsura în care poate periclita zborul; sau

- (2) se află sub influența unor substanțe psihotrope sau a alcoolului sau din alte motive, așa cum se menționează la punctul 7.g. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008.
- (f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:
- (1) își păstrează documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, așa cum se menționează în anexa III (partea ORO), capitolul FTL la Regulamentul (UE) nr. xxx/XXXX; și
 - (2) pune la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.
- (g) Membrul echipajului raportează pilotului comandant:
- (1) orice cedare, funcționare necorespunzătoare sau defect care consideră că poate afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv sistemele de urgență; și
 - (2) orice incident care a pus în pericol sau ar putea pune în pericol siguranța operării.

NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

- (a) Pilotul comandant răspunde de:
- (1) siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii aflate la bord în timpul operațiilor cu aeronava, așa cum se menționează la punctul 1.c din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 - (2) inițierea, continuarea, terminarea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
 - (3) garantarea faptului că toate instrucțiunile, procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni și așa cum se menționează la punctul 1.b din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008;
 - (4) începerea un zbor numai în cazul în care este convins că toate limitările operaționale menționate la 2.a.3. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sunt respectate, după cum urmează:
 - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
 - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
 - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt operaționale, cu excepția cazului în

Anexa VI „Partea NCC”

care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite funcționarea cu echipamente inoperante, așa cum este prevăzut în NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;

- (iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prescrise în documentația privind navigabilitatea;
 - (v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și încărcătura au fost încărcate și asigurate în mod corespunzător;
 - (vi) limitările de operare ale aeronavei, așa cum sunt specificate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;
 - (vii) fiecare membru al echipajului de zbor este titularul unei licențe valabile în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1178/2011²; și
 - (viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluați corespunzător și îndeplinesc cerințele privind competența și vechimea;
- (5) neînceperea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și exercita atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;
- (6) necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile sau de cea mai apropiată zonă de operare în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și exercita atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;
- (7) decizia privind acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau lista echipamentului minim (MEL), după caz;
- (8) înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la terminarea zborului sau a seriei de zboruri ; și
- (9) asigurarea faptului că înregistratoarele de zbor:
- (i) nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului; și
 - (ii) în cazul unui accident sau incident care trebuie să fie obligatoriu raportat:
 - (A) nu sunt șterse intenționat;

² Regulamentul (CE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului. *JO L 311, 25.11.2011, p. 1.*

Anexa VI „Partea NCC”

- (B) sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și
 - (C) sunt reactivate numai cu acordul autorității care investighează.
- (b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau încărcătură care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.
 - (c) Pilotul comandant raportează cât mai curând posibil către serviciile de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau de zbor periculoase întâlnite, care sunt de natură să afecteze siguranța altor aeronave.
 - (d) Fără a aduce atingere dispoziției de la litera (a) punctul (6), într-o operațiune multiechipaj, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când sunt instituite proceduri adecvate de ameliorare.
 - (e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu punctul 7.d. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr 216/2008. În aceste cazuri, pilotul comandant se poate abate de la norme, proceduri operaționale și metode în interesul siguranței.
 - (f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere autorității competente un raport asupra unui act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.
 - (g) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCC.GEN.110 Conformitatea cu legi, regulamente și proceduri

- (a) Pilotul comandant respectă legile, regulamentele și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.
- (b) Pilotul comandant este familiarizat cu legile, regulamentele și procedurile relevante pentru îndeplinirea sarcinilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, aerodromurile sau zonele de operare care urmează a fi utilizate și facilitățile de navigație aeriană aferente, așa cum se menționează la punctul 1.a. din anexa IV la Regulamentul (CE) nr 216/2008.

NCC.GEN.115 Limbajul comun

Operatorul trebuie să se asigure că toți membrii echipajului pot comunica între ei într-o limbă comună.

NCC.GEN.120 Rulajul la sol al avioanelor

Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom doar în cazul în care în care persoana aflată la comanda avionului:

- (a) este un pilot calificat corespunzător; sau
- (b) a fost desemnată de operator și:
 - (1) este competentă să ruleze avionul;
 - (2) este competentă să folosească radiotelefonie dacă sunt necesare radiocomunicații;
 - (3) a fost instruită cu privire la configurația aerodromului, rute, semne, marcaje, lumini, precum și la semnalele, instrucțiunile, frazeologia și procedurile de control al traficului aerian (ATC); și
 - (4) se poate conforma standardelor operaționale necesare pentru deplasarea în siguranță a avionului pe aerodrom.

NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor

Rotorul unui elicopter se pornește doar în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze și ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că nicio persoană nu utilizează, la bordul unei aeronave, un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

NCO.GEN.135 Informații privind echipamentul de urgență și de supraviețuire transportat

Operatorul se asigură că există liste disponibile pentru comunicare imediată către centrele de coordonare a salvării (RCC) cu informații privind echipamentul de urgență și supraviețuire de la bord.

NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații la bordul avionului

- (a) Operatorul se asigură că următoarele documente, manuale și informații în original sau copii ale acestora se află la bord în timpul fiecărui zbor, dacă nu se specifică altfel:

Anexa VI „Partea NCC”

- (1) manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau un document/documente echivalent(e);
 - (2) certificatul de înmatriculare original;
 - (3) certificatul de navigabilitate (CofA) original;
 - (4) certificatul de zgomot;
 - (5) declarația, așa cum se specifică în anexa III (partea ORO), ORO.DEC.100, la Regulamentul (UE) nr. xxx/XXXX;
 - (6) lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
 - (7) licența pentru utilizarea stației radio a aeronavei, dacă este cazul;
 - (8) certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă.;
 - (9) jurnalul de bord sau document echivalent pentru aeronavă;
 - (10) detalii ale planului de zbor ATS completat, dacă este cazul;
 - (11) hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și toate rutele pe care este posibil să fie deviat zborul;
 - (12) informații privind procedurile și semnalele vizuale de utilizat de către aeronava de interceptare și aeronava interceptată;
 - (13) informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona prevăzută pentru zbor;
 - (14) părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile echipajului, care sunt ușor accesibile pentru membrii echipajului de zbor;
 - (15) MEL sau CDL;
 - (16) documentație specifică rutei (NOTAM) corespunzătoare și documentația de briefing privind serviciile de informare aeronautică (AIS);
 - (17) informațiile meteorologice corespunzătoare;
 - (18) lista încărcăturii și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și
 - (19) orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau cerute de către statele interesate de zbor.
- (b) În cazul pierderii sau furtului documentelor specificate la litera (a) punctul (2) până la punctul (8), se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se poate furniza un document înlocuitor.

NCC.GEN.145 Păstrarea, prezentarea și utilizarea înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor

- (a) După un accident sau un incident care trebuie obligatoriu raportat, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale pentru o perioadă de 60 de zile, cu excepția cazului în care autoritatea de investigație dă indicații contrare.
- (b) Operatorul desfășoară verificări operaționale și evaluări ale înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor (FDR), ale înregistrărilor de pe înregistratorul de voce din cabina de pilotaj (CVR) și ale înregistrărilor transmisiilor de date, pentru a asigura buna funcționare neîntreruptă a înregistratoarelor.
- (c) Operatorul păstrează înregistrările pentru perioada de operare a FDR, așa cum se prevede prin dispozițiile NCC.IDE.A.165 sau NCC.IDE.H.165, cu excepția cazului în care, în scopul testării și întreținerii FDR, până la 1 oră din cel mai vechi material înregistrat poate fi ștersă.
- (d) Operatorul păstrează și actualizează permanent documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor FDR neprelucrate în parametri exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul prezintă orice înregistrare făcută de un înregistrator de date de zbor care este disponibilă sau care a fost păstrată, dacă acest lucru este decis de autoritatea competentă.
- (f) Fără a aduce atingere legislației penale naționale aplicabile:
 - (1) înregistrările CVR se utilizează doar în alte scopuri decât investigarea unui accident sau a unui incident care face obiectul unei raportări obligatorii, dacă toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat își dau acordul; și
 - (2) înregistrările FDR sau înregistrările transmisiilor de date se utilizează doar în alte scopuri decât investigarea unui accident sau a unui incident care face obiectul unei raportări obligatorii, dacă acestea sunt:
 - (i) utilizate de operator doar în scopuri de navigabilitate sau întreținere;
 - (ii) făcute anonime; sau
 - (iii) puse la dispoziție în condițiile unor proceduri de securitate.

NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

- (a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu anexa 18 la Convenția de la Chicago așa cum a fost modificată și detaliată prin *Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase* (OACI Doc 9284-AN/905), inclusiv orice alte adăugiri, anexe și rectificări.

Anexa VI „Partea NCC”

- (b) Bunurile periculoase se transportă doar de către un operator autorizat în concordanță cu anexa V (partea SPA), capitolul G, la Regulamentul (CE) nr. xxx/XXXX, cu excepția cazului în care:
 - (1) acestea nu fac obiectul instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a respectivelor instrucțiuni; sau
 - (2) sunt transportate de pasageri sau membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a instrucțiunilor tehnice.
- (c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase.
- (d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să îi permită îndeplinirea responsabilităților, conform cerințelor din instrucțiunile tehnice.
- (e) În conformitate cu instrucțiunile tehnice, operatorul raportează fără întârziere autorității competente și către autoritatea corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase.
- (f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu instrucțiunile tehnice.
- (g) Operatorul se asigură că afișele care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase sunt prezente la punctele de acceptare a încărcăturii, conform cerințelor din instrucțiunile tehnice.

Capitolul B — Proceduri operaționale

NCC.OP.100 Utilizarea aerodromurilor și a zonelor de operare

Operatorul utilizează doar aerodromuri și zone de operare care corespund tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate — avioane

Pentru selectarea aerodromurilor de rezervă și a politicii de combustibil, operatorul consideră un aerodrom ca fiind un aerodrom izolat în cazul în care timpul de zbor până la cel mai apropiat aerodrom de rezervă la destinație adecvat este mai lung de:

- (a) pentru avioane cu motoare alternative, 60 de minute; sau
- (b) pentru avioane cu motoare cu turbină, 90 de minute.

NCC.OP.110 Minimele de operare de aerodrom — generalități

- (a) Pentru zborurile în condițiile regulilor de zbor instrumental (IFR), operatorul specifică minimele de operare de aerodrom pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație sau de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime:
 - (1) nu sunt mai mici decât cele stabilite de către statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului când se obține o aprobare specifică din partea statului; și
 - (2) atunci când se efectuează operațiuni cu vizibilitate redusă, sunt aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu anexa V (partea SPA), capitolul E la Regulamentul (UE) nr. xxx/XXXX.
- (b) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul ține seama de următoarele:
 - (1) tipul, performanța și caracteristicile de maniabilitate ale aeronavei;
 - (2) componența, competența și experiența echipajului de zbor;
 - (3) dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și decolare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
 - (4) conformitatea și performanța echipamentelor vizuale și nevizuale de la sol;

Anexa VI „Partea NCC”

- (5) echipamentul disponibil la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și al întreruperii apropierii;
 - (6) obstacolele din zonele de apropiere, întrerupere a apropierii și de urcare necesare pentru executarea procedurilor în cazul situațiilor neprevăzute;
 - (7) altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentale;
 - (8) mijloacele de determinare și raportare ale condițiilor meteorologice; și
 - (9) tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (c) Minimele de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și aterizare se folosesc doar dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (1) echipamentul de la sol necesar pentru procedura prevăzută este operațional;
 - (2) sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt funcționale;
 - (3) criteriile de performanță ale aeronavei sunt îndeplinite; și
 - (4) echipajul este calificat corespunzător.

NCC.OP.111 Minimele de operare de aerodrom — operațiuni NPA, APV, CAT I

- (a) Înălțimea de decizie (DH) care urmează a fi utilizată pentru o apropiere non-precizie (NPA) executată folosind tehnica apropierii finale cu coborâre continuă (CDFA), o procedură de apropiere cu ghidare verticală (APV) sau o operațiune de categoria I (CAT I) nu este mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
- (1) înălțimea minimă la care echipamentele de asistență pentru apropiere se pot utiliza fără referința vizuală necesară;
 - (2) înălțimea de trecere a obstacolelor (OCH) pentru categoria de aeronavă;
 - (3) DH publicată pentru procedura de apropiere, dacă este cazul;
 - (4) minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau
 - (5) DH minimă specificată în AFM sau un document echivalent, dacă este precizată.
- (b) Înălțimea minimă de coborâre (MDH) pentru o operațiune NPA executată fără tehnica CDFa nu este mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
- (1) OCH pentru categoria de aeronavă;
 - (2) minimele sistemului specificate în tabelul 1; sau

- (3) MDH minimă specificată în AFM, dacă este precizată.

Tabelul 1: Minimele sistemului

Instalație	Cea mai mică DH/MDH (ft)
Sistem de aterizare instrumentală (ILS)	200
Sistem global de navigație prin satelit (GNSS)/ sistem de augmentare bazat pe sateliți (SBAS) (precizie laterală cu apropiere cu ghidare verticală (LPV))	200
GNSS (navigație laterală (LNAV))	250
GNSS/navigație barometrică verticală (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Locator de radioghidare (LOC) cu sau fără echipament de măsurare a distanței (DME)	250
Apropiere supravegheată prin radar (SRA) (încheiată la ½ NM)	250
SRA (încheiată la 1 NM)	300
SRA (încheiată la 2 NM sau mai mult)	350
Radiobaliză omnidirecțională VHF (VOR)	300
VOR/DME	250
Baliză nedirecțională (NDB)	350
NDB/DME	300
Radiogoniometru VHF	350

NCC.OP.112 Minimele de operare de aerodrom — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere cu avioane

- (a) MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane nu este mai mică decât cea mai mare dintre următoarele:
- (1) OCH publicată pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion;

Anexa VI „Partea NCC”

- (2) înălțimea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere determinată din tabelul 1; sau
 - (3) DH/MDH pentru procedura de apropiere instrumentală precedentă.
- (b) Vizibilitatea minimă pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere cu avioane este cea mai mare dintre următoarele:
- (1) vizibilitatea pentru apropierea cu manevre la vedere pentru categoria de avion, dacă este publicată;
 - (2) vizibilitatea minimă derivată din tabelul 2; sau
 - (3) distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea meteorologică convertită (RVR/CMV) a procedurii precedente de apropiere instrumentală.

Tabelul 1: MDH și vizibilitatea minimă pentru apropierea cu manevre la vedere pe categorii de avioane

	Categorია de avion			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Vizibilitatea meteorologică minimă (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Minimele de operare de aerodrom — operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere

MDH pentru o operațiune de apropiere cu manevre la vedere pe uscat cu elicoptere nu trebuie să fie mai mică de 250 ft, iar vizibilitatea meteorologică nu mai mică de 800 m.

NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere

- (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și apropiere stabilite de către statul aerodromului în cazul în care astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizate.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), pilotul comandant acceptă numai o autorizare din partea ATC pentru a se abate de la o procedură publicată:
 - (1) cu condiția ca criteriile de trecere a obstacolelor să fie respectate și să se ia pe deplin în considerare condițiile de operare; sau
 - (2) dacă este supravegheat radar de către o unitate ATC.

- (c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs vizual sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

NCC.OP.120 Proceduri de limitare a zgomotului

Operatorul elaborează proceduri de operare ținând seama de necesitatea de a minimiza efectul zgomotului produs de aeronave asigurând în același timp prioritatea siguranței asupra reducerii zgomotului.

NCC.OP.125 Altitudini minime de trecere a obstacolelor — zboruri IFR

- (a) Operatorul specifică o metodă de stabilire a altitudinilor minime de zbor care asigură trecerea în siguranță a obstacolelor de pe sol pentru toate segmentele de rută care urmează să fie parcurse în condiții IFR.
- (b) Pilotul comandant stabilește altitudinile minime de zbor pentru fiecare zbor efectuat pe baza acestei metode. Altitudinile minime de zbor nu sunt mai mici decât cele publicate de statul survolat.

NCC.OP.130 Aprovizionarea cu combustibil și lubrifiant — avioane

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă combustibil și ulei suficient pentru următoarele:
- (1) pentru zboruri conform regulilor de zbor la vedere (VFR):
 - (i) pe timp de zi, pentru a zbura la aerodromul de aterizare prevăzut, iar apoi pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
 - (ii) pe timp de noapte, pentru a zbura la aerodromul de aterizare prevăzut, iar apoi pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;
 - (2) pentru zboruri IFR:
 - (i) dacă nu este necesară o destinație de rezervă, pentru a zbura la aerodromul de aterizare prevăzut, iar apoi pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
 - (ii) dacă este necesară o destinație de rezervă, pentru a zbura la aerodromul de aterizare prevăzut, către un aerodrom de rezervă, iar apoi pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv pentru asigurarea combustibilului în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
- (1) condițiile meteorologice prognozate ;

- (2) dirijările ATC anticipate și întârzierile în trafic;
 - (3) procedurile pentru depresurizare sau defectarea unui motor pe rută, dacă este cazul; și
 - (4) orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului, în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.131 Aprovizionarea cu combustibil și lubrifianț — elicoptere

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă combustibil și ulei suficient pentru următoarele:
- (1) pentru zboruri VFR, pentru a zbura la aerodromul/zona de operare prevăzut(ă) pentru aterizare, iar apoi pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; și
 - (2) pentru zboruri IFR:
 - (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura la aerodromul/zona de operare preconizat(ă) pentru aterizare, iar apoi pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/zonei de operare de destinație în condiții standard de temperatură și pentru apropiere și aterizare; sau
 - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura către și a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la aerodromul/zona de operare prevăzut(ă) pentru aterizare, iar apoi:
 - (A) pentru a zbura către aerodromul de rezervă specificat; și
 - (B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/zonei de operare de rezervă în condiții standard de temperatură și pentru apropiere și aterizare.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv pentru asigurarea combustibilului în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
- (1) condițiile meteorologice prognozate;
 - (2) dirijările ATC anticipate și întârzierile în trafic;
 - (3) procedurile pentru depresurizare sau defectarea unui motor pe rută, dacă este cazul; și

- (4) orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului, în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a încărcăturii

Operatorul stabilește proceduri pentru a se asigura că:

- (a) în cabina pasagerilor sunt admise doar bagaje de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în condiții de siguranță; și
- (b) toate bagajele și bunurile transportate, care ar putea să rănească sau să producă daune sau care ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile, sunt plasate astfel încât mișcarea lor să fie împiedicată.

NCC.OP.140 Briefingul pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că:

- (a) înainte de decolare, pasagerii s-au familiarizat cu amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor:
 - (1) centurile de siguranță,
 - (2) ieșirile de urgență și
 - (3) fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență, precum și, dacă este cazul:
 - (4) vestele de salvare,
 - (5) echipamentele de distribuire a oxigenului,
 - (6) bărcile de salvare și
 - (7) alte echipamente pentru situații de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru utilizare individuală;
- și
- (b) într-o situație de urgență în timpul zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la măsuri de urgență în funcție de circumstanțe.

NCC.OP.145 Pregătirea zborului

- (a) Înainte de inițierea unui zbor, pilotul comandant se asigură prin orice mijloace rezonabile disponibile că instalațiile terestre și/sau acvatice, inclusiv mijloacele de comunicare și echipamentele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru un astfel de zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia se execută zborul.
- (b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se familiarizează cu toate informațiile meteorologice corespunzătoare disponibile pentru zborul respectiv. Pregătirea pentru un zbor la distanță de împrejurimile locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR cuprinde:
 - (1) un studiu al rapoartelor și previziunilor meteorologice actuale disponibile; și
 - (2) planificarea unor măsuri alternative în eventualitatea în care zborul nu se poate efectua conform planificării din cauza condițiilor meteorologice.

NCC.OP.150 Aerodromuri de rezervă la decolare — avioane

- (a) Pentru zborurile IFR, pilotul comandant specifică în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la decolare cu condiții meteorologice admisibile, în cazul în care condițiile meteorologice de la aerodromul de plecare sunt la nivelul sau sub nivelul minimelor aplicabile de operare ale aerodromului sau revenirea la aerodromul de plecare nu ar fi posibilă din alte motive.
- (b) Aerodromul de rezervă la decolare se situează la următoarea distanță față de aerodromul de plecare:
 - (1) pentru avioanele cu două motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de 1 oră la viteza de croazieră cu un singur motor în condiții standard de atmosferă calmă; și
 - (2) pentru avioanele cu trei sau mai multe motoare, nu mai mult de o distanță echivalentă cu un timp de zbor de 2 ore la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) în conformitate cu AFM, în condiții standard de atmosferă calmă.
- (c) Pentru ca un aerodrom să fie selectat ca aerodrom de rezervă la decolare, informațiile disponibile indică faptul că la momentul estimat al utilizării condițiile sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului pentru respectiva operațiune.

NCC.OP.151 Aerodromuri de rezervă la destinație — avioane

Pentru zborurile IFR, pilotul comandant specifică în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) informațiile meteorologice actuale disponibile indică faptul că pentru perioada cuprinsă între 1 oră înainte și 1 oră după momentul estimat al sosirii sau de la momentul plecării efective până la 1 oră după momentul estimat al sosirii, oricare dintre acestea este perioada mai scurtă, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau
- (b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:
 - (1) o procedură de apropiere instrumentală este prevăzută pentru aerodromul preconizat pentru aterizare; și
 - (2) informațiile meteorologice actuale disponibile indică faptul că următoarele condiții meteorologice vor exista în intervalul cuprins între 2 ore înainte și 2 ore după momentul estimat al sosirii:
 - (i) o bază a norilor de cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată cu procedura de apropiere instrumentală; și
 - (ii) o vizibilitate de cel puțin 5,5 km sau de 4 km peste minima asociată cu procedura.

NCC.OP.152 Aerodromuri de rezervă la destinație — elicoptere

Pentru zborurile IFR, pilotul comandant specifică în planul de zbor cel puțin un aerodrom de rezervă la destinație cu condiții meteorologice admisibile, cu excepția cazului în care:

- (a) o procedură de apropiere instrumentală este prevăzută pentru aerodromul preconizat pentru aterizare și informațiile meteorologice actuale disponibile indică faptul că vor exista următoarele condiții meteorologice pentru perioada cuprinsă între 2 ore înainte și 2 ore după momentul estimat al sosirii sau de la momentul plecării efective până la 2 ore după momentul estimat al sosirii, oricare dintre acestea este perioada mai scurtă:
 - (1) o bază a norilor de cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată cu procedura de apropiere instrumentală; și
 - (2) o vizibilitate de cel puțin 1 500 m peste minima asociată cu procedura; sau
- (b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:
 - (1) o procedură de apropiere instrumentală este prevăzută pentru aerodromul preconizat pentru aterizare;
 - (2) informațiile meteorologice actuale disponibile indică faptul că următoarele condiții meteorologice vor exista în intervalul cuprins între 2 ore înainte și 2 ore după momentul estimat al sosirii:
 - (i) baza norilor este de cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată cu procedura de apropiere instrumentală;

- (ii) vizibilitatea este de cel puțin 1 500 m peste minima asociată cu procedura; și
- (3) se stabilește un punct la care întoarcerea nu mai este posibilă (PNR) în cazul unei destinații pe mare.

NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării, a debarcării sau în timpul cât pasagerii se află la bord

- (a) Aeronava nu se realimentează cu combustibil de aviație (AVGAS) sau combustibil de tip fracțiune largă sau un amestec din aceste tipuri de combustibil pe durata îmbarcării sau a debarcării pasagerilor sau când aceștia se află la bordul aeronavei.
- (b) Pentru toate celelalte tipuri de combustibil, se iau măsurile de precauție necesare, iar la bordul aeronavei se asigură personal calificat, pregătit să inițieze și să conducă o evacuare a avionului prin cele mai practice și rapide mijloace disponibile.

NCC.OP.160 Utilizarea căștii cu microfon cu braț

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie de serviciu în compartimentul pentru echipajul de zbor poartă casca cu microfon cu braț sau un dispozitiv echivalent. Casca cu microfon cu braț se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicații verbale cu ATS:
 - (1) la sol:
 - (i) la primirea autorizării de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor verbale; și
 - (ii) când motoarele sunt pornite;
 - (2) în zbor:
 - (i) sub altitudinea de tranziție; sau
 - (ii) 10 000 ft, care dintre acestea este mai mare;
 - și
 - (3) ori de câte ori comandantul consideră că este necesar.
- (b) În condițiile enumerate la litera (a) de mai sus, microfonul cu braț sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.

NCC.OP.165 Transportul pasagerilor

Operatorul stabilește proceduri pentru a se asigura că:

Anexa VI „Partea NCC”

- (a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât în cazul în care este necesară o evacuare de urgență să poată contribui la evacuarea aeronavei și să nu împiedice desfășurarea acesteia;
- (b) înaintea și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord este așezat pe locul său sau ocupă cușeta sa și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere atașat(ă) în mod corespunzător; și
- (c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune specificate, care sunt ocupate de un adult și un copil de vârstă mică, asigurați în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu un alt dispozitiv de reținere.

NCC.OP.170 Asigurarea cabinei pasagerilor și a bucătăriei (bucătăriilor)

Pilotul comandant se asigură că:

- (a) înainte de rulajul sol, decolare și aterizare, toate ieșirile și căile de evacuare sunt libere; și
- (b) înainte de decolare și aterizare și ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță, toate echipamentele și bagajele sunt asigurate în mod corespunzător.

NCC.OP.175 Fumatul la bord

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

- (a) ori de câte ori se consideră necesar din motive de siguranță;
- (b) pe durata alimentării cu combustibil a aeronavei;
- (c) atât timp cât avionul se află pe sol, cu excepția cazului în care operatorul a stabilit proceduri pentru reducerea riscurilor pe durata operațiunilor la sol;
- (d) în afara zonelor desemnate pentru fumat, pe culoarul (culoarele) de trecere și în toaletă (toalete);
- (e) în compartimentele de marfă și/sau în alte zone în care se transportă marfă care nu este depozitată în containere rezistente la foc sau acoperite cu prelate rezistente la foc; și
- (f) în acele zone ale compartimentelor pentru pasageri în care se furnizează oxigen.

NCC.OP.180 Condiții de meteorologice

- (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor VFR doar dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că condițiile meteorologice de-a

lungul rutei și la destinație în momentul estimat al utilizării vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.

- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că la momentul de sosire estimat condițiile meteorologice preconizate la aerodromul de destinație sau la cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație se situează la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare aplicabile ale aerodromului.
- (c) În cazul în care un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice prevăzute la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

NCC.OP.185 Gheața și alți contaminanți — proceduri la sol

- (a) Operatorul stabilește proceduri care trebuie urmate în cazul în care sunt necesare operațiuni de degivrare și antigivrare la sol, precum și inspecții asociate ale aeronavei pentru a permite operarea în siguranță a acesteia.
- (b) Pilotul comandant nu inițiază decolarea decât atunci când aeronava nu prezintă nicio depunere care ar putea afecta negativ performanța sau posibilitatea de control a aeronavei, cu excepția cazurilor permise în conformitate cu procedurile menționate la litera (a) și în conformitate cu AFM.

NCC.OP.190 Gheața și alți contaminanți — proceduri în zbor

- (a) Operatorul stabilește proceduri pentru zboruri la care există sau pot apărea condiții de givraj.
- (b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de givraj existente sau posibile decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor asemenea condiții, așa cum se menționează la punctul 2.a.5 din anexa IV la Regulamentul (CE) nr 216/2008.
- (c) Dacă givrajul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții de givraj se confruntă cu givraj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de givraj printr-o modificare de nivel și/sau rută declarând o urgență la ATC dacă este necesar.

NCC.OP.195 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant se asigură că:

- (a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la zona de operare și starea pistei sau a FATO care urmează a fi utilizate nu împiedică decolarea și plecarea în siguranță; și
- (b) minimele de operare aplicabile ale aerodromului sunt respectate.

NCC.OP.200 Simularea situațiilor anormale în zbor

- (a) Atunci când transportă pasageri sau marfă, pilotul comandant nu simulează situații anormale sau de urgență care necesită aplicarea de proceduri anormale sau de urgență sau zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC) prin mijloace artificiale.
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), atunci când zborurile de pregătire sunt efectuate de către o întreprindere de formare autorizată, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

NCC.OP.205 Managementul combustibilului în zbor

- (a) Operatorul se asigură că în timpul zborului se execută verificări ale combustibilului în zbor și proceduri de management al combustibilului.
- (b) Pilotul comandant verifică la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în timpul zborului, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau o zonă de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut în conformitate cu NCC.OP.130 și NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar

Pilotul comandant se asigură că atât el cât și membrii echipajului de zbor implicați în îndeplinirea sarcinilor esențiale pentru operarea în siguranță a unei aeronave în zbor folosesc continuu oxigen suplimentar ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 10 000 ft pentru o perioadă mai lungă de 30 de minute și ori de câte ori altitudinea cabinei depășește 13 000 ft.

NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită de sol de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea de sol, pilotul care conduce zborul inițiază imediat acțiuni corective, pentru a se stabili condiții de zbor în siguranță.

NCC.OP.220 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Operatorul instituie proceduri operaționale și programe de formare pentru a garanta faptul că atunci când un ACAS este instalat și funcțional acesta este utilizat în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1332/2011³.

³ Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 de stabilire a unor cerințe comune privind utilizarea spațiului aerian și a unor proceduri comune de operare pentru evitarea coliziunii în zbor, JO L 336, 20.12.2011 p. 20.

NCC.OP.225 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de inițierea unei apropieri în vederea aterizării, pilotul comandant se asigură că, în conformitate cu informațiile de care dispune, condițiile meteorologice la aerodrom sau zona de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizate nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o întrerupere a apropierii în condiții de siguranță.

NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

- (a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.
- (b) În cazul în care valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:
 - (1) sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau
 - (2) în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.
- (c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi determinate prin conversia vizibilității raportate.
- (d) În cazul în care după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului valoarea RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată la DA/H sau MDA/H.
- (e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată cu condiția ca referința vizuală adecvată pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista preconizată să fie stabilită la DA/H sau MDA/H și să fie menținută.
- (f) RVR pentru zona de contact se controlează în permanență.

Capitolul C — Performanțele aeronavelor și restricțiile privind operarea acestora

NCC.POL.100 Restricții de operare — toate aeronavele

- (a) În orice fază de operare, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei sunt conforme cu orice restricție specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele restricții de operare prevăzute în AFM pentru prezentare vizuală se afișează în aeronavă.

NCC.POL.105 Masa și centrajul, încărcarea

- (a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de introducerea inițială în circulație. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului se justifică și se documentează în mod corespunzător. Aeronavele se recântăresc atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se efectuează de către producătorul aeronavei sau de către o organizație de întreținere autorizată.
- (c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, inclusiv toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Se determină influența poziției lor asupra CG al avionului. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie aplicate următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a avionului gol:
 - (1) 85 kg, inclusiv bagajul de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și
 - (2) 75 kg pentru membrii echipajului de cabină.
- (d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:
 - (1) cântărire efectivă;
 - (2) determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau

- (3) calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații personale sau în numele fiecărui pasager și adăugarea unei mese prestabilite reprezentând bagajele de mână și îmbrăcămintea, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile pe aeronavă este:
- (i) sub 10 pentru avioane; sau
 - (ii) sub șase pentru elicoptere.
- (e) Atunci când se utilizează mase standard, se utilizează următoarele valori ale masei:
- (1) pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa unui copil de vârstă mică transportat de un adult pe un scaun pentru pasageri:

Tabelul 1: Mase standard pentru pasageri — aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Locuri pentru pasageri:	20 sau mai mult		30 sau mai mult
	Bărbați	Femei	Toți adulții
Adulți	88 kg	70 kg	84 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

Tabelul 2: Mase standard pentru pasageri — aeronave cu un număr total de locuri pentru pasageri de 19 sau mai puțin

Locuri pentru pasageri	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Bărbați	104 kg	96 kg	92 kg
Femei	86 kg	78 kg	74 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) pentru bagaje:
 - (i) pentru avioane, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în avion este de 20 sau mai mult, valorile standard ale masei pentru bagajele verificate din tabelul 3;

Tabelul 3: Mase standard pentru bagaje — avioane cu un număr total de locuri pentru pasageri de 20 sau mai mult

Tip de zbor	Masă standard bagaje
Intern	11 kg
În regiunea europeană	13 kg
Intercontinental	15 kg
Toate celelalte	13 kg

- (ii) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicoptere este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagajele verificate de 13 kg;
- (f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puțin, masa reală a bagajului verificat se stabilește:
- (1) prin cântărire; sau
 - (2) prin calcul, pe baza unei declarații a fiecărui pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru este impracticabil, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg.
- (g) Operatorul stabilește proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată în conformitate cu o metodă specificată în manualul de operațiuni.
- (h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:
- (1) aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și
 - (2) încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrului aeronavei.
- (i) Operatorul stabilește proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi restricțiile privind rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare compartiment de marfă și limita maximă de locuri.
- (j) Operatorul specifică, în manualul de operațiuni, principiile și metodele implicate în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj, care îndeplinesc cerințele de la literalele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni preconizate.

NCC.POL.110 Documentația și datele privind masa și centrajul

- (a) Operatorul stabilește datele privind masa și centrajul și întocmește documentația privind masa și centrajul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și distribuția acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrajul conține următoarele informații:
- (1) înmatricularea și tipul aeronavei,
 - (2) numărul de identificare a zborului și data, după caz,
 - (3) numele pilotului comandant,
 - (4) numele persoanei care a întocmit documentul,
 - (5) masa operațională a avionului gol și CG corespunzător al aeronavei,
 - (6) masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru cursă,
 - (7) masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul,
 - (8) componentele încărcăturii, inclusiv pasagerii, bagajele, marfa și balastul,
 - (9) masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil,
 - (10) pozițiile CG aplicabile ale aeronavei și
 - (11) valorile limită ale masei și ale CG.
- (b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrajul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul verifică integritatea datelor rezultate.
- (c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei confirmă prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și distribuția acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrajul întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant indică acceptul său prin semnătură sau o metodă echivalentă.
- (d) Operatorul specifică procedurile pentru schimbările de ultim moment ale încărcăturii, pentru a se asigura că:
- (1) în cazul în care după finalizarea documentației privind masa și centrajul apar schimbări de ultim moment, acestea sunt introduse în documentele de planificare a zborului care cuprind masa și centrajul;
 - (2) limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală, care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment, este specificată; și
 - (3) în cazul în care se depășește această valoare maximă, trebuie întocmită o nouă documentație privind masa și centrajul.

NCC.POL.111 Documentația și datele privind masa și centrajul — cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la NCC.POL.110 litera (a) punctul (5), poziția CG poate să nu apară în documentația privind masa și centrajul dacă distribuția încărcăturii este conformă cu un tabel al centrajului calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că pentru operațiunile planificate poate fi asigurat un centraj corect, oricare ar fi încărcătura reală.

NCC.POL.115 Performanța — generalități

- (a) Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma normelor aviatice aplicabile și oricăror altor restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor sau zonelor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor oricăror diagrame și hărți utilizate.
- (b) Pilotul comandant nu operează aeronava deasupra zonelor aglomerate ale orașelor, localităților sau așezărilor sau deasupra unor adunări de persoane în aer liber dacă în cazul defectării unui motor nu se poate executa o aterizare fără a pune în pericol nejustificat persoanele sau bunurile de la sol.

NCC.POL.120 Restricții privind masa la decolare — avioane

Operatorul se asigură că:

- (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitele masei:
 - (1) la decolare, așa cum prevede NCC.POL.125;
 - (2) la zborul pe rută cu un motor inoperant (OEI), așa cum prevede NCC.POL.130; și
 - (3) la aterizare, așa cum prevede NCC.POL.135.

permițând reducerile de masă preconizate pe parcursul desfășurării zborului și largarea combustibilului.

- (b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau zonei de operare, iar dacă este utilizată ca un parametru de stabilire a masei maxime la decolare, orice altă condiție atmosferică locală; și
- (c) masa estimată pentru momentul preconizat al aterizării la aerodromul sau zona de operare prevăzut(ă) pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau zone de operare, iar dacă este utilizată ca un parametru de stabilire a masei maxime la aterizare, orice altă condiție atmosferică locală.

NCC.POL.125 Decolarea — avioane

- (a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:
- (1) distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a părții degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare pentru decolare disponibilă;
 - (2) distanța de rulare pentru decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare pentru decolare disponibilă;
 - (3) se utilizează o singură valoare a V_1 în caz de abandonare sau continuare a decolării, dacă este specificată o V_1 în AFM; și
 - (4) pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru o decolare de pe o pistă uscată în aceleași condiții.
- (b) În cazul defectării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant se asigură că:
- (1) pentru avionul în cazul căruia este specificată o V_1 în AFM, avionul este capabil de a întrerupe decolarea și a se opri în distanța de accelerare-oprire disponibilă; și
 - (2) pentru avionul în cazul căruia o traiectorie reală la decolare este specificată în AFM, avionul este capabil să continue decolarea și să depășească toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul este în măsură să se conformeze cu NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Zborul pe rută — un motor inoperant — avioane

Pilotul comandant se asigură că în eventualitatea unui motor inoperant în orice punct de-a lungul rutei un avion multimotor este capabil să continue zborul către un aerodrom sau o zonă de operare adecvat(ă) fără a zbura la o altitudine inferioară celei minime de depășire a obstacolelor în orice punct.

NCC.POL.135 Aterizarea — avioane

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau zonă de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, poate să ajungă la o viteză suficient de scăzută, în cadrul distanței de aterizare disponibile. Se permit marje pentru variațiile preconizate în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care permiterea unor marje nu s-a făcut la programarea datelor de performanță.

Capitolul D — Instrumente, date și echipamente

Secțiunea 1 — Avioane

NCC.IDE.A.100 Instrumente și echipamente — generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele impuse prin prezentul capitol sunt aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
- (1) utilizate de către echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor, în vederea conformării cu NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250; sau
 - (2) instalate în avion.
- (b) Următoarele articole, atunci când sunt prevăzute de prezentul capitol, nu necesită aprobare privind echipamentele:
- (1) siguranțe de rezervă,
 - (2) lămpi portabile separate,
 - (3) un mijloc precis de indicare a timpului,
 - (4) suport pentru hărți,
 - (5) truse de prim ajutor,
 - (6) echipamente de supraviețuire și echipamente de semnalizare,
 - (7) o ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare și
 - (8) dispozitive de reținere a copiilor.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt prevăzute în prezentul capitol, precum și alte echipamente care nu sunt prevăzute în alte anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, sunt conforme cu următoarele:
- (1) informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250; și
 - (2) instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, chiar și în cazul defectării sau proastei funcționări.

- (d) Instrumentele și echipamentele sunt operabile imediat sau ușor accesibile de la locul unde este așezat membrul echipajului care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt utilizate de un membru al echipajului de zbor sunt dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă a poziției și a direcției privirii pe care o adoptă în mod normal când se uită în față în direcția de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență impuse sunt ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Un zbor nu se inițiază atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul prevăzut sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL); sau
- (c) avionul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele sunt echipate cu siguranțe electrice de rezervă având puterile nominale necesare pentru protecția integrală a circuitului, în vederea înlocuirii acelor siguranțe care pot fi înlocuite în zbor.

NCC.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte sunt echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) o lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a avionului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;

- (f) o lampă electrică portabilă independentă pentru fiecare post al unui membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru respectarea reglementărilor internaționale privind prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este operat ca hidroavion.

NCC.IDE.A.120 Operațiuni în condiții de zbor VFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

- (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi se echipează cu un dispozitiv de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (1) capul-compas magnetic,
 - (2) timpul în ore, minute și secunde,
 - (3) altitudinea barometrică,
 - (4) viteza de zbor indicată,
 - (5) glisada și
 - (6) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.
- (b) Avioanele operate în condiții VMC deasupra apei și fără vederea țărmului sau în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a utiliza unul sau mai multe instrumente suplimentare sunt echipate adițional față de litera (a) cu:
 - (1) un dispozitiv de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) virajul și glisada,
 - (ii) atitudinea,
 - (iii) viteza verticală și
 - (iv) capul-compas stabilizat,
 - (2) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare și
 - (3) un mijloc de prevenire a defectării sistemului de indicare a vitezei de zbor prevăzut la litera (a) punctul (4) din cauza condensului sau givrajului.
- (c) În cazul în care pentru o operațiune sunt necesari doi piloți, avioanele se echipează cu un mijloc suplimentar separat de afișare a următoarelor:
 - (1) altitudinea barometrică,

- (2) viteza de zbor indicată,
- (3) glisada sau virajul și glisada, după caz,
- (4) atitudinea, dacă este cazul,
- (5) viteza verticală, dacă este cazul,
- (6) capul-compass stabilizat, dacă este cazul, și
- (7) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

NCC.IDE.A.125 Operațiuni în condiții de zbor IFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Avioanele operate în condiții IFR se echipează cu:

- (a) un dispozitiv de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (1) capul-compass magnetic,
 - (2) timpul în ore, minute și secunde,
 - (3) altitudinea barometrică,
 - (4) viteza de zbor indicată,
 - (5) viteza verticală,
 - (6) virajul și glisada,
 - (7) atitudinea,
 - (8) capul-compass stabilizat,
 - (9) temperatura aerului exterior și
 - (10) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) în cazul în care pentru o operațiune sunt necesari doi piloți, un dispozitiv suplimentare de afișare pentru al doilea pilot pentru:
 - (1) altitudinea barometrică,
 - (2) viteza de zbor indicată,

- (3) viteza verticală,
 - (4) virajul și glisada,
 - (5) atitudinea,
 - (6) capul-compass stabilizat și
 - (7) numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul;
- (d) un mijloc de prevenire a defectării sistemelor de indicare a vitezei de zbor prevăzute la litera (a) punctul (4) și la litera (c) punctul (2) din cauza condensului sau givrajului;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;
- (g) un dispozitiv de rezervă independent pentru măsurarea și afișarea altitudinii și
- (h) o sursă de alimentare de urgență cu curent electric, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii pentru o perioadă de minimum 30 de minute. Alimentarea de urgență cu curent electric intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument se semnalează în mod clar faptul că indicatorul de altitudine este operat prin alimentarea de urgență.

NCC.IDE.A.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții IFR cu un singur pilot

Avioanele operate în condiții IFR cu un singur pilot se echipează cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.

NCC.IDE.A.135 Sistemul de avertizare și de informare asupra configurației terenului (TAWS)

Avioanele cu motor cu turbină cu o masă maximă certificată la decolare (MCTOM) de peste 5 700 kg sau o configurație operațională maximă certificată a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri pentru pasageri se echipează cu un TAWS care îndeplinește cerințele necesare pentru:

- (a) echipamente de clasă A, așa cum se specifică într-un standard acceptabil, în cazul avioanelor pentru care certificatul de navigabilitate (CofA) individual inițial a fost emis după 1 ianuarie 2011; sau
- (b) echipamente de clasă B, așa cum este specificat într-un standard acceptabil, în cazul avioanelor pentru care CofA individual inițial a fost emis la 1 ianuarie 2011 sau după această dată.

NCC.IDE.A.140 Sistemul de evitare a coliziunii în zbor (ACAS)

Cu excepția cazului în care Regulamentul (UE) nr. 1332/2011 prevede altceva, avioanele cu motor cu turbină cu un MCTOM de peste 5 700 kg sau un MOPSC de peste 19 locuri pentru pasageri se echipează cu ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Următoarele avioane se echipează cu un echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care furtunile sau alte condiții meteorologice potențial periculoase, considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic aflat la bord, pot fi prognozate de-a lungul rutei:

- (a) avioane presurizate;
- (b) avioane nepresurizate cu un MCTOM mai mare de 5 700 kg și
- (b) avioane nepresurizate cu un MOPSC de peste nouă locuri pentru pasageri.

NCC.IDE.A.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte

- (a) Avioanele operate în condiții de posibilă formare sau de existență a givrajului pe timp de noapte se echipează cu mijloace de iluminare sau detectare a givrajului.
- (b) Mijloacele de iluminare a givrajului trebuie să fie de un tip care să nu producă orbirea sau reflexia, efecte care ar împiedica membrii echipajului de zbor să-și îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.A.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de o persoană se echipează cu sistem interfon pentru echipajul de zbor incluzând căști cu microfon cu braț și microfoane care să fie utilizate de toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj

- (a) Următoarele avioane se echipează cu un CVR:
 - (1) avioanele cu un MCTOM de peste 27 000 kg și pentru care s-a emis un CofA individual inițial la sau după 1 ianuarie 2016 și
 - (2) avioanele cu un MCTOM de peste 2 250 kg:
 - (i) certificate pentru operarea cu un echipaj minim format din cel puțin 2 piloți;

Anexa VI „Partea NCC”

- (ii) echipate cu unul sau mai multe turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor și
 - (iii) pentru care s-a emis un certificat de tip inițial la sau după 1 ianuarie 2016.
- (b) CVR este capabil să stocheze datele înregistrate pentru o perioadă de cel puțin 2 ore.
- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
- (1) comunicațiile prin voce transmise din sau recepționate în cabina de pilotaj prin radio;
 - (2) comunicațiile prin voce ale membrilor echipajului de zbor folosind sistemul interfon și sistemul de adresare pasageri, dacă sunt instalate;
 - (3) mediul sonor din cabina de pilotaj, inclusiv, fără întreruperi, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon cu braț și microfon al măștilor de oxigen în uz și
 - (4) semnale vocale sau audio de identificare a mijloacelor de navigație sau apropiere transmise într-o cască cu microfon cu braț sau un difuzor.
- (d) CVR începe să înregistreze automat, înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii, și continuă înregistrarea până la terminarea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR începe să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din cabina de pilotaj dinaintea pornirii motoarelor la începutul zborului, până la verificările din cabina de pilotaj ce urmează imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.
- (f) CVR dispune de un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor

- (a) Avioanele cu un MCTOM de peste 5 700 kg și pentru care s-a emis un CofA individual inițial la data de sau după 1 ianuarie 2016 se echipează cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu precizie a traiectoriei de zbor a avionului, precum și a vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și operării acestuia și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 25 de ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit o corelare exactă cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.

- (d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca avionul să fie capabil să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) FDR dispune de un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

NCC.IDE.A.170 Înregistrarea legăturilor de date

- (a) Avioanele cu un CofA individual inițial emis la sau după 1 ianuarie 2016, care au capacitatea de a opera comunicații de legături de date și care se impune să fie echipate cu un CVR, înregistrează pe un înregistrator, dacă este posibil:
 - (1) mesaje cu comunicații de legături de date referitoare la comunicațiile ATS către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor –pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, hărțile;
 - (2) informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicațiile de legături de date și păstrate separat de avion; și
 - (3) informații privind timpul și prioritatea mesajelor cu comunicații de legături de date, ținând cont de arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și a informațiilor și o metodă de recuperare imediată a acestor date. Metoda de înregistrare permite datelor să corespundă celor înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul este capabil să rețină date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă ca cea stabilită pentru CVR în NCC.IDE.A.160.
- (d) Înregistratorul dispune de un dispozitiv care să ajute la localizarea acestuia în apă.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse în NCC.IDE.A.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.A.175 Înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj

Respectarea cerințelor privind CVR și a celor privind FDR poate fi realizată:

- (a) printr-un înregistrator combinat de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau
- (b) prin două înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

NCC.IDE.A.180 Scaunele, centurile de siguranță ale scaunelor, sistemele de reținere și dispozitivele de reținere a copiilor

- (a) Avioanele se echipează cu:
 - (1) un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord care are vârsta de 24 de luni sau mai mult;
 - (2) o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și centuri de reținere pentru fiecare cușetă;
 - (3) un dispozitiv de reținere a copiilor (CRD) pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 - (4) o centură de siguranță cu sistem de reținere pentru bust cu un dispozitiv care reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide:
 - (i) pe fiecare scaun al echipajului de zbor și pe orice scaun alăturat scaunului pilotului; și
 - (ii) pe fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul pentru echipajul de zbor;
 - și
 - (5) o centură de siguranță cu un sistem de reținere pentru bust pe scaunele pentru echipajul de cabină minim necesar, în cazul avioanelor pentru care s-a emis un CofA individual inițial după 31 decembrie 1980.
- (b) O centură de siguranță cu un sistem de reținere pentru bust:
 - (1) are un singur punct de eliberare; și
 - (2) pe scaunele echipajului de zbor, pe orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pe scaunele echipajului de cabină minim necesar, include două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi utilizate independent.

NCC.IDE.A.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Avioanele în care nu toate scaunele pentru pasageri sunt vizibile de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor se echipează cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor

(a) Avioanele se echipează cu truse de prim ajutor în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1: Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor necesare
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 și peste	6

(b) Trusele de prim ajutor sunt:

- (1) accesibile rapid pentru utilizare; și
- (2) completate la intervale regulate.

NCC.IDE.A.195 Oxigenul suplimentar — avioane presurizate

(a) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor pentru care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), se dotează cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen impusă.

(b) Avioanele presurizate, operate la altitudini de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri este mai mare de 10 000 ft, transportă oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (1) toți membrii echipajului și:

Anexa VI „Partea NCC”

- (i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă când altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 de minute;
 - (ii) cel puțin 30% din pasageri, pentru orice perioadă în care, în caz de depresurizare și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și
 - (iii) cel puțin 10% din pasageri pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;
- (2) toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, pentru cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în 4 minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.
- (c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft se echipează suplimentar cu:
- (1) un dispozitiv care asigură alertarea echipajului de zbor în legătură cu orice depresurizare; și
 - (2) măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor;

NCC.IDE.A.200 Oxigenul suplimentar — avioane nepresurizate

- (a) Avioanele nepresurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), se dotează cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen impusă.
- (b) Avioanele nepresurizate, operate la altitudini de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri este mai mare de 10 000 ft, transportă oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:
- (1) toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se situează între 10 000 ft și 13 000 ft; și
 - (2) toți membrii echipajului și pasagerii pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri se situează peste 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Stingătoarele manuale de incendiu

- (a) Avioanele se echipează cu cel puțin un stingător manual de incendiu:
- (1) în compartimentul echipajului de zbor; și

- (2) în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele impuse sunt adecvate pentru tipurile de incendii probabile a se produce în compartimentul pentru care stingătorul este destinat a fi utilizat și pentru reducerea riscului de acumulare a gazelor toxice în compartimentele ocupate de persoane.

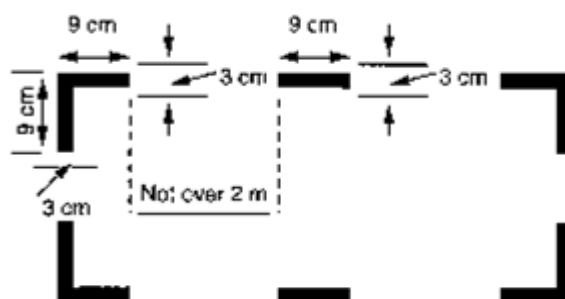
NCC.IDE.A.206 Topoarele de siguranță și rǎngile de fier

- (a) Avioanele cu un MCTOM de peste 5 700 kg sau cu un MOPSC de peste nouă locuri pentru pasageri se echipează cu cel puțin un topor de siguranță sau o rǎngă de fier în compartimentul pentru echipajul de zbor.
- (b) În cazul avioanelor cu un MOPSC de peste 200 de locuri pentru pasageri, un topor de siguranță suplimentar sau o rǎngă de fier suplimentară trebuie amplasat(ă) în sau lângă cea mai din spate zonă a bucătăriei.
- (c) Topoarele de siguranță și rǎngile de fier din compartimentul pasagerilor nu sunt vizibile pentru pasageri.

NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă zonele din fuzelajul avionului desemnate a fi adecvate pentru spargerea de către echipele de salvare în cazuri de urgență sunt marcate, atunci aceste zone sunt marcate astfel cum se indică în figura 1.

Figura 1: Marcarea punctelor de spargere



NCC.IDE.A.215 Emițătorul pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Avioanele pentru care s-a emis un CofA individual inițial la data sau înainte de 1 iulie 2008 se echipează cu un ELT de orice tip.

- (b) Avioanele pentru care s-a emis un CofA individual inițial după 1 iulie 2008 se echipează cu un ELT automat.
- (c) Un ELT de orice tip este capabil să transmită simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei

- (a) Următoarele avioane se echipează cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual echivalent de flotabilitate pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de sub 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):
 - (1) avioanele terestre operate peste apă la o distanță de peste 50 NM de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau o zonă de operare la care, în opinia pilotului comandat, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei, astfel încât există probabilitatea unei amerizări; și
 - (2) hidroavioanele operate deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual echivalent de flotabilitate este echipat(ă) cu mijloace de iluminare electrică în scopul facilitării localizării persoanelor.
- (c) Hidroavioanele operate deasupra apei se echipează cu:
 - (1) o ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
 - (2) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în regulamentele internaționale pentru prevenirea coliziunii pe mare, după caz.
- (d) Pilotul comandant al unui avion operat la o anumită distanță de țărm unde este posibilă o aterizare de urgență mai mare decât cea corespunzătoare cu 30 minute la viteza normală de croazieră sau 50 NM, oricare dintre acestea este mai mică, determină riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea amerizării, pe baza cărora decide transportul de:
 - (1) echipamente pentru a produce semnale în caz de accident;
 - (2) suficiente bărci de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
 - (3) echipamente de salvare care asigură mijloace de supraviețuire adecvate naturii zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.A.230 Echipamentul de supraviețuire

- (a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile se echipează cu:
 - (1) echipament de semnalizare pentru a produce semnale în caz de accident;
 - (2) cel puțin un ELT(S) de supraviețuire; și
 - (3) echipament de supraviețuire suplimentar pentru ruta pe care urmează să se zboare luând în considerare numărul persoanelor aflate la bord.
- (b) Nu este necesar ca echipamentul de supraviețuire suplimentar specificat la litera (a) punctul (3) să fie transportat când avionul:
 - (1) rămâne la o distanță la care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, corespunzătoare cu:
 - (i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele capabile să continue zborul către un aerodrom cu motorul/motoarele posibil inoperant(e) în orice punct al rutei sau al rerutărilor planificate; sau
 - (ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau
 - (2) rămâne la o distanță nu mai mare decât cea corespunzătoare cu 90 de minute de zbor la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru o aterizare de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

NCC.IDE.A.240 Casca cu microfon cu braț

- (a) Avioanele se echipează cu o cască cu microfon cu braț sau un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor la postul de lucru desemnat în compartimentul pentru echipajul de zbor.
- (b) Avioanele operate în condiții IFR pe timp de noapte se echipează cu un buton de transmisie pe dispozitivul de comandă manuală a pasului elicei și a rulajului pentru fiecare membru al echipajului de zbor impus.

NCC.IDE.A.245 Echipamentul de comunicații radio

- (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele aplicabile ale spațiului aerian, se dotează cu echipament de comunicații radio care, în condițiile normale de propagare a undelor radioelectrice, este capabil de:
 - (1) desfășurarea de comunicații bilaterale în scopul controlului la aerodrom;

Anexa VI „Partea NCC”

- (2) recepționarea de informații meteorologice în orice moment în timpul zborului;
 - (3) desfășurarea de comunicații bilaterale în orice moment în timpul zborului cu acele stații aeronautice și pe acele frecvențe prevăzute de către autoritatea competentă; și
 - (4) asigurarea de comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate este independentă față de cealaltă sau celelalte, în măsura în care o defecțiune a uneia nu provoacă defectarea alteia.

NCC.IDE.A.250 Echipamentul de navigație

- (a) Avioanele se dotează cu echipament de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:
- (1) planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
 - (2) cerințele aplicabile spațiului aerian.
- (b) Avioanele dispun de suficient echipament de navigație pentru a se asigura că în eventualitatea defectării unui articol de echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni în caz de urgență.
- (c) Avioanele operate pe rute de zbor în care se prevede aterizarea în condiții IMC se dotează cu echipament corespunzător, care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după referințe vizuale. Acest echipament este capabil de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom prevăzut pentru aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

NCC.IDE.A.255 Transponderul

Avioanele se echipează cu un transponder radar secundar de supraveghere care raportează altitudinea (SSR) și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pe ruta de zbor.

NCC.IDE.A.260 Managementul datelor sistemelor electronice de navigație

- (a) Operatorul utilizează doar produse de date electronice de navigație care suportă o aplicație de navigație conformă standardelor de integritate adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.
- (b) În cazul în care produsele de date electronice de navigație suportă o aplicație de navigație necesară pentru o operațiune pentru care anexa V (partea SPA) la Regulamentul nr. xxx/XXXX prevede o aprobare, operatorul demonstrează autorității

Anexa VI „Partea NCC”

competente că procesul aplicat și produsele livrate sunt conforme cu standardele de integritate adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.

- (c) Operatorul monitorizează permanent atât procesul cât și produsele, fie direct, fie prin monitorizarea conformității furnizorilor terți.
- (d) Operatorul asigură distribuția și introducerea la timp a datelor electronice de navigație actuale și nealterate către toate avioanele care necesită acest lucru.

Secțiunea 2 — Elicoptere

NCC.IDE.H.100 Instrumente și echipamente — generalități

- (a) Instrumentele și echipamentele impuse prin prezentul capitol sunt aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
 - (1) utilizate de către echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor, în vederea conformării cu NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250; sau
 - (2) instalate în elicopter.
- (b) Următoarele elemente, atunci când sunt prevăzute de prezentul capitol, nu necesită o aprobare privind echipamentele:
 - (1) lămpi portabile separate,
 - (2) un mijloc precis de indicare a timpului,
 - (3) suport pentru hărți,
 - (4) trusă de prim ajutor,
 - (5) echipamente de supraviețuire și echipamente de semnalizare,
 - (6) o ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare și
 - (7) dispozitive de reținere a copiilor.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt prevăzute în prezentul capitol, precum și alte echipamente care nu sunt prevăzute în alte anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, sunt conforme cu următoarele:
 - (1) informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma anexei I la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 sau NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250; și
 - (2) instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, chiar și în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele sunt operabile imediat sau ușor accesibile de la locul unde este așezat membrul echipajului care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt utilizate de un membru al echipajului de zbor sunt dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu o deviere minimă a poziției și a direcției privirii pe care o adoptă în mod normal când se uită în față în direcția de zbor.

- (f) Toate echipamentele de urgență impuse sunt ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Un zbor nu se inițiază atunci când oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul prevăzut sunt inoperante sau lipsesc, cu excepția cazului în care:

- (a) elicopterul se operează în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;
- (b) operatorul are aprobarea autorității competente de a opera elicopterul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL); sau
- (c) elicopterul dispune de o autorizație de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.H.115 Luminile de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte sunt echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) o lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru funcționarea în siguranță a elicopterului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lampă electrică portabilă independentă pentru fiecare post al unui membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru respectarea reglementărilor internaționale privind prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

NCC.IDE.H.120 Operațiuni în condiții de zbor VFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

- (a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi se echipează un dispozitiv de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (1) capul-compass magnetic,

Anexa VI „Partea NCC”

- (2) timpul în ore, minute și secunde,
 - (3) altitudinea barometrică,
 - (4) viteza de zbor indicată și
 - (5) glisada.
- (b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei și fără vederea țărmului sau în condiții VMC pe timp de noapte sau dacă vizibilitatea este sub 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a utiliza unul sau mai multe instrumente suplimentare sunt echipate adițional față de litera (a) cu:
- (1) un dispozitiv de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) atitudinea,
 - (ii) viteza verticală și
 - (iii) capul-compass stabilizat,
 - (2) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare și
 - (3) un mijloc de prevenire a defectării sistemului de indicare a vitezei de zbor prevăzut la litera (a) punctul (4) din cauza condensului sau givrajului.
- (c) În cazul în care pentru o operațiune sunt necesari doi piloți, elicopterele se echipează cu un mijloc suplimentar separat de afișare a următoarelor:
- (1) altitudinea barometrică,
 - (2) viteza de zbor indicată,
 - (3) glisada,
 - (4) atitudinea, dacă este cazul,
 - (5) viteza verticală, dacă este cazul, și
 - (6) capul-compass stabilizat, dacă este cazul.

NCC.IDE.H.125 Operațiuni în condiții de zbor IFR — instrumente de zbor și navigație și echipamente asociate

Elicopterele operate în condiții IFR se echipează cu:

- (a) un dispozitiv de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (1) capul-compass magnetic,

Anexa VI „Partea NCC”

- (2) timpul în ore, minute și secunde,
 - (3) altitudinea barometrică,
 - (4) viteza de zbor indicată,
 - (5) viteza verticală,
 - (6) glisada,
 - (7) atitudinea,
 - (8) capul-compas stabilizat și
 - (9) temperatura aerului exterior;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) în cazul în care pentru o operațiune sunt necesari doi piloți, un dispozitiv suplimentare de afișare pentru următoarele:
- (1) altitudinea barometrică,
 - (2) viteza de zbor indicată,
 - (3) viteza verticală,
 - (4) glisada,
 - (5) atitudinea și
 - (6) capul-compas stabilizat;
- (d) un mijloc de prevenire a defectării sistemelor de indicare a vitezei de zbor prevăzute la litera (a) punctul (4) și la litera (c) punctul (2) din cauza condensului sau givrajului;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; și
- (g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii ca un instrument de rezervă.

NCC.IDE.H.130 Echipamente suplimentare pentru operațiuni IFR cu un singur pilot

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot se echipează cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compas.

NCC.IDE.H.145 Echipamentul radar meteorologic la bord

Elicopterele cu o MOPSC de peste 9 locuri pentru pasageri și operate în condiții IFR sau pe timp de noapte se echipează cu un echipament radar meteorologic la bord dacă rapoartele meteorologice actuale indică furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase prognozate de-a lungul rutei, considerate a fi detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic aflat la bord.

NCC.IDE.H.150 Echipamente suplimentare pentru operațiuni în condiții de givraj pe timp de noapte

- (a) Elicopterele operate în condiții de posibilă formare sau de existență a givrajului pe timp de noapte se echipează cu mijloace de iluminare sau detectare a givrajului.
- (b) Mijloacele de iluminare a givrajului trebuie să fie de un tip care să nu producă orbirea sau reflexia, efecte care ar împiedica membrii echipajului de zbor să-și îndeplinească sarcinile.

NCC.IDE.H.155 Sistemul interfon al echipajului de zbor

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de o persoană se echipează cu sistem interfon pentru echipajul de zbor incluzând căști cu microfon cu braț și microfoane care să fie utilizate de toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din cabina de pilotaj

- (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg și pentru care s-a emis un certificat de navigabilitate individual inițial la data de sau după 1 ianuarie 2016 se echipează cu un CVR.
- (b) CVR este capabil să stocheze datele înregistrate pentru o perioadă de cel puțin 2 ore.
- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
 - (1) comunicațiile prin voce transmise din sau recepționate în cabina de pilotaj prin radio;
 - (2) comunicațiile prin voce ale membrilor echipajului de zbor folosind sistemul interfon și sistemul de adresare pasageri, dacă sunt instalate;
 - (3) mediul sonor din cabina de pilotaj, inclusiv semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și
 - (4) semnale vocale sau audio de identificare a mijloacelor de navigație sau apropiere transmise într-o casă cu microfon cu braț sau un difuzor.

- (d) CVR începe să înregistreze automat, înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii, și continuă înregistrarea până la terminarea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR începe să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din cabina de pilotaj dinaintea pornirii motoarelor la începutul zborului, până la verificările din cabina de pilotaj ce urmează imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.
- (f) CVR dispune de un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

NCC.IDE.H.165 Înregistratorul de date de zbor

- (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg și pentru care s-a emis un CofA individual inițial la data de sau după 1 ianuarie 2016 se echipează cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR înregistrează parametrii necesari pentru determinarea cu precizie a traiectoriei de zbor a elicopterului, precum și a vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și operării acestuia și are capacitatea să rețină informațiile înregistrate cel puțin pentru ultimele 10 ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit o corelare exactă cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.
- (d) FDR începe să înregistreze automat datele înainte ca elicopterul să fie capabil să se deplaseze prin mijloace proprii și se oprește automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) FDR dispune de un dispozitiv care să ajute la localizarea înregistratorului în apă.

NCC.IDE.H.170 Înregistrarea legăturilor de date

- (a) Elicopterele cu un CofA individual inițial emis la sau după 1 ianuarie 2016, care au capacitatea de a opera comunicații de legături de date și care se impune să fie echipate cu un CVR, înregistrează pe un înregistrator, dacă este posibil:
 - (1) mesaje cu comunicații de legături de date referitoare la comunicațiile ATS către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor –pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) informații referitoare la zbor;

Anexa VI „Partea NCC”

- (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, hărțile;
- (2) informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările de legături de date și păstrate separat de elicopter; și
 - (3) informații privind timpul și prioritatea mesajelor cu comunicări de legături de date, ținând cont de arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și a informațiilor și o metodă de recuperare imediată a acestor date. Metoda de înregistrare permite datelor să corespundă celor înregistrate la sol.
 - (c) Înregistratorul este capabil să rețină date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă ca cea stabilită pentru CVR în NCC.IDE.H.160.
 - (d) Înregistratorul dispune de un dispozitiv care să ajute la localizarea acestuia în apă.
 - (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse în NCC.IDE.H.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.H.175 Înregistratoare combinate de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat de date de zbor și de voce în cabina de pilotaj.

NCC.IDE.H.180 Scaunele, centurile de siguranță ale scaunelor, sistemele de reținere și dispozitivele de reținere a copiilor

- (a) Elicopterele se echipează cu:
 - (1) un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană aflată la bord care are vârsta de 24 de luni sau mai mult;
 - (2) o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și centuri de reținere pentru fiecare cușetă;
 - (3) pentru elicopterele pentru care s-a emis un CofA individual inițial după 31 iulie 1999, o centură de siguranță cu un sistem de reținere pentru bust pentru fiecare pasager în vârstă de 24 de luni și peste;

- (4) un dispozitiv de reținere a copiilor (CRD) pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 - (5) o centură de siguranță cu un sistem de reținere pentru bust incluzând un dispozitiv care va reține automat bustul ocupantului în cazul decelerării rapide pe fiecare scaun al echipajului de zbor;
 - (6) o centură de siguranță cu un sistem de reținere pentru bust pe scaunele pentru echipajul de cabină minim necesar, în cazul elicopterelor pentru care s-a emis un CofA individual inițial după 31 decembrie 1980.
- (b) O centură de siguranță cu un sistem de reținere pentru bust:
- (1) are un singur punct de eliberare; și
 - (2) pe scaunele echipajului de zbor, pe orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pe scaunele echipajului de cabină minim necesar, include două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi utilizate independent.

NCC.IDE.H.185 Indicatoarele de cuplare a centurilor de siguranță și de interzicere a fumatului

Elicopterele în care nu toate scaunele pentru pasageri sunt vizibile de pe scaunul (scaunele) echipajului de zbor se echipează cu un mijloc care să indice tuturor pasagerilor și echipajului de cabină când trebuie să își cupleze centurile de siguranță și când fumatul nu este permis.

NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor

- (a) Elicopterele se echipează cu cel puțin o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusa (trusele) de prim ajutor este (sunt):
 - (1) accesibilă (accesibile) rapid pentru utilizare; și
 - (2) (completată) completate la intervale regulate.

NCC.IDE.H.200 Oxigenul suplimentar — elicoptere nepresurizate

- (a) Elicopterele nepresurizate, operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b), se dotează cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen impusă.
- (b) Elicopterele nepresurizate, operate la altitudini de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri este mai mare de 10 000 ft, transportă oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:

- (1) toți membrii echipajului și cel puțin 10 % din pasageri pentru orice perioadă care depășește 30 de minute, atunci când altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri va fi între 10 000 ft și 13 000 ft; și
- (2) toți membrii echipajului și pasagerii pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa peste 13 000 ft.

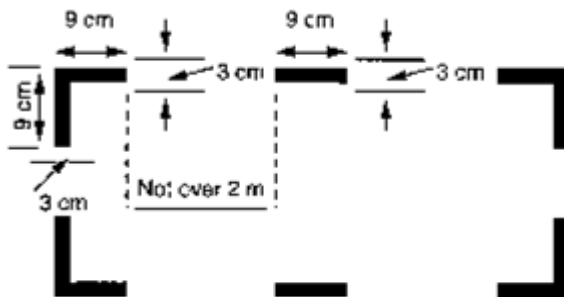
NCC.IDE.H.205 Stingătoarele manuale de incendiu

- (a) Elicopterele se echipează cu cel puțin un stingător manual de incendiu:
 - (1) în compartimentul echipajului de zbor; și
 - (2) în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele impuse sunt adecvate pentru tipurile de incendii probabile a se produce în compartimentul pentru care stingătorul este destinat a fi utilizat și pentru reducerea riscului de acumulare a gazelor toxice în compartimentele ocupate de persoane.

NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă zonele din fuzelajul elicopterului desemnate a fi adecvate pentru spargerea de către echipele de salvare în cazuri de urgență sunt marcate, atunci aceste zone sunt marcate astfel cum se indică în figura 1.

Figura 1: Marcarea punctelor de spargere



NCC.IDE.H.215 Emițătorul pentru localizarea în caz de urgență (ELT)

- (a) Elicopterele se echipează cu cel puțin un ELT automat.
- (b) Elicoptere operate într-un zbor deasupra apei în sprijinul unor operațiuni pe mare, într-un mediu ostil și la o distanță de țărăm corespunzătoare cu peste 10 minute timp de

zbor la viteza normală de croazieră, unde în cazul unei defecțiuni critice a motorului elicopterul este capabil să-și mențină nivelul în zbor, se echează cu un ELT cu declanșare automată (ELT (AD)).

- (c) Un ELT de orice tip este capabil să transmită simultan pe 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Vestele de salvare

- (a) Elicopterele se echează cu o vestă de salvare pentru fiecare persoană aflată la bord sau cu un dispozitiv individual echivalent de flotabilitate pentru fiecare persoană aflată la bord cu vârsta de sub 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție accesibilă imediat de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinată, atunci când:
- (1) operează într-un zbor deasupra apei la o distanță de țărm corespunzătoare cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde în cazul defectării critice a motorului elicopterul este capabil să-și mențină nivelul în zbor;
 - (2) operează într-un zbor deasupra apei, dincolo de distanța în autorotație față de țărm, unde în cazul unei defecțiuni critice a motorului elicopterul nu este capabil să-și mențină nivelul în zbor; sau
 - (3) decolează sau aterizează la un aerodrom sau o zonă de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual echivalent de flotabilitate este echipat(ă) cu mijloace de iluminare electrică în scopul facilitării localizării persoanelor.

NCC.IDE.H.226 Costumele de supraviețuire pentru echipaj

Fiecare membru al echipajului poartă un costum de supraviețuire atunci când:

- (a) operează într-un zbor deasupra apei în sprijinul unor operațiuni pe mare, la o distanță de țărm corespunzătoare cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde în cazul defectării critice a motorului elicopterul este capabil să-și mențină nivelul în zbor și unde:
- (1) rapoartele meteorologice sau prognozele aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului, sau
 - (2) timpul de salvare estimat depășește timpul de supraviețuire estimat;
- sau
- (b) dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:
- (1) zboruri deasupra mării dincolo de distanța în autorotație sau distanța de aterizare forțată executată în siguranță față de țărm, unde în cazul unei defecțiuni critice a

motorului elicopterului nu este capabil să-și mențină nivelul în zbor, iar rapoartele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.

NCC.IDE.H.227 Bărcile de salvare, ELT de supraviețuire și echipamentul de supraviețuire pentru zborurile extinse peste apă

Elicopterele operate:

- (a) într-un zbor deasupra apei la o distanță de țărm corespunzătoare cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde în cazul defectării critice a motorului elicopterului este capabil să-și mențină nivelul în zbor; sau
- (b) într-un zbor deasupra apei la o distanță corespunzătoare cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 3 minute, unde în cazul defectării critice a motorului elicopterului nu este capabil să-și mențină nivelul în zbor, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor, se echipează cu:
 - (1) în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o barcă de salvare cu o capacitate nu mai mică decât numărul maxim de persoane aflate la bord, depozitată în așa fel încât să ușureze utilizarea imediată în caz de urgență;
 - (2) în cazul unui elicopter care transportă mai mult de 11 de persoane, cel puțin două bărci de salvare, depozitate în așa fel încât să ușureze utilizarea imediată în caz de urgență, împreună suficiente pentru a permite găzduirea tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord, iar dacă una se pierde, barca (bărcile) de salvare rămasă (rămase) are (au) capacitatea de supraîncărcare suficientă pentru a permite găzduirea tuturor persoanelor din elicopter;
 - (3) cel puțin un ELT (ELT(S)) de supraviețuire pentru fiecare barcă de salvare necesară; și
 - (4) echipamente de salvare, inclusiv mijloace de supraviețuire adecvate naturii zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.H.230 Echipamentul de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile se echipează cu:

- (a) echipament de semnalizare pentru a produce semnale în caz de accident;
- (b) cel puțin un ELT (ELT(S)) de supraviețuire; și
- (c) echipament de supraviețuire suplimentar pentru ruta pe care urmează să se zboare luând în considerare numărul persoanelor aflate la bord.

NCC.IDE.H.231 Cerințe suplimentare pentru elicopterele care desfășoară operațiuni într-o zonă ostilă de pe mare

Elicopterele operate în cadrul unor operațiuni într-o zonă ostilă pe mare, la o distanță față de țărm corespunzătoare cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, se conformează următoarelor cerințe:

- (a) Dacă rapoartele sau prognozele meteorologice aflate la dispoziția pilotului comandant indică o temperatură a apei mării mai mică de 10 °C pe durata zborului sau dacă timpul de salvare estimat depășește timpul de supraviețuire calculat sau zborul este planificat a fi executat în timpul nopții, toate persoanele aflate la bord poartă un costum de supraviețuire.
- (b) Toate bărcile de salvare transportate în conformitate cu NCC.IDE.H.227 se instalează în așa fel încât să fie utilizabile în condițiile de pe mare în care amerizează elicopterul, caracteristicile de flotabilitate și de balansare ale elicopterului au fost evaluate pentru conformarea cu cerințele de amerizare pentru certificare.
- (c) Elicopterul se echipează cu un sistem de iluminare în caz de urgență având o sursă de alimentare independentă cu curent electric, pentru a asigura iluminarea generală a cabinei în vederea facilitării evacuării elicopterului.
- (d) Toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipaj și mijloacele de deschidere a acestora sunt marcate în mod evident pentru ghidarea ocupanților care utilizează ieșirile la lumina zilei sau în întuneric. Marcajele de acest gen sunt proiectate să rămână vizibile dacă elicopterul este răsturnat și cabina este sub apă.
- (e) Toate ușile care nu se pot desprinde și care sunt proiectate ca ieșiri de urgență în caz de amerizare dispun de un mijloc de securizare în poziția deschisă, în așa fel încât să nu împiedice ieșirea ocupanților în toate condițiile de pe mare, până la nivelul maxim necesar a fi evaluat pentru amerizare și flotare.
- (f) Toate ușile, ferestrele sau alte deschizături din compartimentul pentru pasageri al căror scop este salvarea de sub apă sunt echipate în așa fel încât să poată fi operate în caz de urgență.
- (g) Vestele de salvare sunt purtate în permanență, cu excepția cazului când pasagerul sau membrul echipajului poartă un costum de supraviețuire integrat, care satisface cerințele combinate privind costumul de supraviețuire și vesta de salvare.

NCC.IDE.H.232 Elicoptere certificate pentru operațiuni deasupra apei — diverse echipamente

Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei se echipează cu:

- (a) o ancoră plutitoare sau alte echipamente necesare pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutatei și caracteristicilor sale de manevrare; și

- (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în regulamentele internaționale pentru prevenirea coliziunii pe mare, după caz.

NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele angajate în zboruri deasupra apei — amerizarea

Elicopterele sunt proiectate pentru aterizarea pe apă sau sunt certificate pentru amerizare în conformitate cu codul de navigabilitate relevant sau sunt dotate cu dispozitive care le asigură flotabilitatea în caz de urgență atunci când operează într-un zbor deasupra apei, într-un mediu ostil, la o distanță de țărnm corespunzătoare cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute.

NCC.IDE.H.240 Casca cu microfon cu braț

Ori de câte ori este necesar un sistem de comunicații radio și/sau un sistem de navigație radio, elicopterele se echipează cu o cască cu microfon cu braț sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmisie pe dispozitivele de comandă ale fiecărui pilot și/sau membru al echipajului, la postul său de lucru desemnat.

NCC.IDE.H.245 Echipamentul de comunicații radio

- (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele aplicabile ale spațiului aerian, se dotează cu echipament de comunicații radio care, în condițiile normale de propagare a undelor radioelectrice, este capabil de:
 - (1) desfășurarea de comunicații bilaterale în scopul controlului la aerodrom;
 - (2) recepționarea de informații meteorologice;
 - (3) desfășurarea de comunicații bilaterale în orice moment în timpul zborului cu acele stații aeronautice și pe acele frecvențe prevăzute de către autoritatea competentă; și
 - (4) asigurarea de comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate este independentă față de cealaltă sau celelalte, în măsura în care o defecțiune a uneia nu provoacă defectarea alteia.
- (c) Atunci când este necesar un sistem de comunicații radio și, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la NCC.IDE.H.155, elicopterele se echipează cu un buton de transmisie pe dispozitivele de comandă ale fiecărui pilot și membru al echipajului necesar, la postul său de lucru desemnat.

NCC.IDE.H.250 Echipamentul de navigație

- (a) Elicopterele se dotează cu echipament de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:
 - (1) planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
 - (2) cerințele aplicabile spațiului aerian.
- (b) Elicopterele dispun de suficient echipament de navigație pentru a se asigura că în eventualitatea defectării unui articol de echipament în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea sigură în conformitate litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni în caz de urgență.
- (c) Elicopterele operate pe rute de zbor în care se prevede aterizarea în condiții IMC se dotează cu echipament de navigare, care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după referințe vizuale. Acest echipament este capabil de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom prevăzut pentru aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.

NCC.IDE.H.255 Transponderul

Elicopterele se echipează cu un transponder radar secundar de supraveghere care raportează altitudinea (SSR) și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pe ruta de zbor.