



**Evropska agencija za varnost v
letalstvu**

**Priloga VI k osnutku uredbe Komisije
o „zračnih operacijah — OPS“**

Del NCC – IR

Priloga VI, del NCC

Kazalo

Del NCC – IR	7
Poddel A – Splošne zahteve	7
NCC.GEN.100 Pristojni organ	7
NCC.GEN.105 Odgovornosti posadke.....	7
NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova.....	8
NCC.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov	10
NCC.GEN.115 Skupni jezik	10
NCC.GEN.120 Vožnja letal po tleh	10
NCC.GEN.125 Uporaba rotorja	11
NCC.GEN.130 Prenosne elektronske naprave.....	11
NCC.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu	11
NCC.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu	11
NCC.GEN.145 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika letov	12
NCC.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga	13
Poddel B – Operativni postopki	14
NCC.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja.....	14
NCC.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala	14
NCC.OP.110 Letališki operativni minimumi – splošno	14
NCC.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I	15
NCC.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali.....	16
NCC.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem	17
NCC.OP.115 Postopki odleta in prileta	17
NCC.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa	18

Priloga VI, del NCC

NCC.OP.125	Najmanjše višine nad ovirami – leti IFR	18
NCC.OP.130	Zaloga goriva in olja – letala	18
NCC.OP.131	Zaloga goriva in olja – helikopterji	19
NCC.OP.135	Shranjevanje prtljage in tovora.....	20
NCC.OP.140	Dajanje navodil potnikom	20
NCC.OP.145	Priprava leta.....	20
NCC.OP.150	Nadomestna vzletna letališča – letala.....	21
NCC.OP.151	Nadomestna namembna letališča – letala.....	21
NCC.OP.152	Nadomestna namembna letališča –helikopterji.....	22
NCC.OP.155	Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem	22
NCC.OP.160	Uporaba slušalk	23
NCC.OP.165	Prevoz potnikov	23
NCC.OP.170	Zavarovanje potniške kabine in kuhinje (kuhinj)	23
NCC.OP.175	Kajenje na zrakoplovu	24
NCC.OP.180	Meteorološke razmere	24
NCC.OP.185	Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh	24
NCC.OP.190	Led in drugi kontaminanti – postopki med letom	24
NCC.OP.195	Pogoji za vzlet.....	25
NCC.OP.200	Simulirane neobičajne razmere med letom.....	25
NCC.OP.205	Upravljanje gorivamed letom	25
NCC.OP.210	Uporaba dodatnega kisika	25
NCC.OP.215	Zaznavanje bližine tal	26
NCC.OP.220	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)	26
NCC.OP.225	Pogoji pri priletu in pristanku	26
NCC.OP.230	Začetek in nadaljevanje prileta.....	26
Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov		27

Priloga VI, del NCC

NCC.POL.100	Operativne omejitve – vsi zrakoplovi	27
NCC.POL.105	Masa in ravnotežje, obremenitev	27
NCC.POL.110	Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju	29
NCC.POL.111	Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – olajšave	30
NCC.POL.115	Zmogljivost – splošno	30
NCC.OP.150	Omejitve vzletne mase – letala	31
NCC.POL.125	Vzlet– letala	31
NCC.POL.130	Na zračni poti –en nedelujoči motor – letala	32
NCC.POL.135	Pristanek – letala	32
Poddela D – Instrumenti, podatki in oprema		33
Oddelek 1– Letala		33
NCC.IDE.A.100	Instrumenti in oprema – splošno	33
NCC.IDE.A.105	Minimalna oprema za let	34
NCC.IDE.A.110	Rezervne električne varovalke	34
NCC.IDE.A.115	Operativne luči	34
NCC.IDE.A.120	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	35
NCC.IDE.A.125	Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	36
NCC.IDE.A.130	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR	37
NCC.IDE.A.135	Sistem opozarjanja na teren (TAWS)	37
NCC.IDE.A.140	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)	37
NCC.IDE.A.145	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer	37
NCC.IDE.A.150	Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi	38
NCC.IDE.A.155	Interfonski sistem za letalsko posadko	38
NCC.IDE.A.160	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini	38
NCC.IDE.A.165	Zapisovalnik letov	39

Priloga VI, del NCC

NCC.IDE.A.170	Zapisovanje prek podatkovnih zvez	39
NCC.IDE.A.175	Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini	40
NCC.IDE.A.180	Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave	41
NCC.IDE.A.185	Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje	41
NCC.IDE.A.190	Komplet za prvo pomoč	41
NCC.IDE.A.195	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom	42
NCC.IDE.A.200	Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom	43
NCC.IDE.A.205	Ročni gasilni aparati	43
NCC.IDE.A.206	Sekire in lomilke	43
NCC.IDE.A.210	Označitev točk prodora	44
NCC.IDE.A.215	Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)	44
NCC.IDE.A.220	Leti nad vodo	44
NCC.IDE.A.230	Oprema za preživetje	45
NCC.IDE.A.240	Slušalke	46
NCC.IDE.A.245	Radiokomunikacijska oprema	46
NCC.IDE.A.250	Navigacijska oprema	46
NCC.IDE.A.255	Radarski odzivnik	47
NCC.IDE.A.260	Upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov	47
Oddelek 2 – Helikopterji		48
NCC.IDE.H.100	Instrumenti in oprema – splošno	48
NCC.IDE.H.105	Minimalna oprema za let	49
NCC.IDE.H.115	Operativne luči	49
NCC.IDE.H.120	Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	49
NCC.IDE.H.125	Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	50
NCC.IDE.H.130	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR	51

Priloga VI, del NCC

NCC.IDE.H.145	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer	52
NCC.IDE.H.150	Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi	52
NCC.IDE.H.155	Interfonski sistem za letalsko posadko	52
NCC.IDE.H.160	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini	52
NCC.IDE.H.165	Zapisovalnik letov	53
NCC.IDE.H.170	Zapisovanje prek podatkovnih zvez	53
NCC.IDE.H.175	Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini	54
NCC.IDE.H.180	Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave	54
NCC.IDE.H.185	Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje	55
NCC.IDE.H.190	Komplet za prvo pomoč	55
NCC.IDE.H.200	Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom	55
NCC.IDE.H.205	Ročni gasilni aparati	56
NCC.IDE.H.210	Označitev točk prodora	56
NCC.IDE.H.215	Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)	56
NCC.IDE.H.225	Rešilni jopiči	57
NCC.IDE.H.226	Obleka za preživetje posadke	57
NCC.IDE.H.227	Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo	58
NCC.IDE.H.230	Oprema za preživetje	58
NCC.IDE.H.231	Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju	59
NCC.IDE.H.232	Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema	59
NCC.IDE.H.235	Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi	60
NCC.IDE.H.240	Slušalke	60
NCC.IDE.H.245	Radiokomunikacijska oprema	60
NCC.IDE.H.250	Navigacijska oprema	60
NCC.IDE.H.255	Radarski odzivnik	61

Del NCC – IR

Poddel A – Splošne zahteve

NCC.GEN.100 Pristojni organ

Pristojni organ je organ, ki ga imenuje država članica, v kateri ima operater glavni kraj poslovanja ali stalno bivališče.

NCC.GEN.105 Odgovornosti posadke

- (a) Član posadke je odgovoren za pravilno izvajanje svojih nalog, ki so:
 - (1) povezane z varnostjo zrakoplova in vseh oseb na njem ter
 - (2) opisane v navodilih in postopkih iz operativnega priročnika.
- (b) V ključnih fazah leta ali če se vodju zrakoplova to zdi potrebno zaradi varnosti, člani osebja sedijo na svojem dodeljenem mestu in izvajajo samo dejavnosti, ki so potrebne za varno delovanje zrakoplova.
- (c) Člani letalske posadke so med letom na svojem mestu z zapetimi varnostnimi pasovi.
- (d) Med letom je pri krmilu zrakoplova vedno najmanj en ustrezno usposobljen član letalske posadke.
- (e) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:
 - (1) če ve ali sumi, da je preutrujen, kot je navedeno v točki 7.f Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008¹, ali se sicer počuti tako nezmožnega za delo, da bi to lahko ogrozilo let ali
 - (2) če je pod vplivom psihoaktivnih snovi ali alkohola ali zaradi drugih vzrokov iz točke 7.g Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

¹ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

Priloga VI, del NCC

- (f) Član posadke, ki izvaja naloge za več operaterjev:
- (1) vodi posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu s poddelom FTL Priloge III (del ORO) k Uredbi (EU) št. xxx/XXXX; in
 - (2) vsakemu operaterju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami v zvezi z omejitvami trajanja letov in delovnega časa.
- (g) Član posadke obvesti vodjo zrakoplova o:
- (1) vsaki napaki, odpovedi, motnji v delovanju ali okvari, za katero meni, da lahko vpliva na plovnost ali varno delovanje zrakoplova, vključno s sistemi v sili; in
 - (2) vsakem incidentu, ki je ogrozil ali bi lahko ogrozil varnost operacije.

NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova

- (a) Vodja zrakoplova je odgovoren za:
- (1) varnost zrakoplova in vseh članov posadke, potnikov in tovora na zrakopovu med operacijami zrakoplova v skladu s točko 1.c Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
 - (2) začetek, nadaljevanje, končanje ali preusmeritev leta zaradi varnosti;
 - (3) zagotovitev, da se upoštevajo vsa navodila, operativni postopki in kontrolni sezname v skladu z operativnim priročnikom in točko 1.b Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008;
 - (4) let začne samo, če se prepriča, da so upoštevane vse naslednje operativne omejitve iz točke 2.a.3 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008:
 - (i) zrakoplov je ploven;
 - (ii) zrakoplov je ustrezno registriran;
 - (iii) instrumenti in oprema iz točke 5, potrebni za izvedbo zadevnega poleta, so vgrajeni v zrakoplov in delujoči, razen če seznam minimalne opreme (MEL) ali enakovredni dokument ne dovoljujeta delovanja z nedelujočo opremo v skladu z NCC.IDE.A.105 ali NCC.IDE.H.105;
 - (iv) masa zrakoplova in lega masnega središča sta taka, da omogočata izvajanje leta v okviru omejitev iz dokumentacije o plovnosti;
 - (v) ročna in oddana prtljaga ter tovor so pravilno naloženi in zavarovani;
 - (vi) operativne omejitve za zrakoplov iz letalskega priročnika zrakoplova (AFM) med letom ne bodo nikoli presežene;

Priloga VI, del NCC

- (vii) vsi člani letalske posadke imajo veljavno licenco v skladu z Uredbo (ES) št. 1178/2011;² in
 - (viii) člani letalske posadke imajo ustrezne ratinge ter izpolnjujejo zahteve glede usposobljenosti in nedavnih izkušenj;
- (5) ne začne leta, če kateri koli član letalske posadke ni sposoben opravljati nalog zaradi naslednjih razlogov: poškodbe, bolezni, utrujenosti ali ker je pod vplivom katere koli psihoaktivne snovi;
- (6) let nadaljuje samo do najbližjega vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, če se sposobnost katerega koli člana posadke za izvajanje nalog bistveno zmanjša zaradi utrujenosti, bolezni ali pomanjkanja kisika;
- (7) odloča o sprejetju zrakoplova z okvarami v skladu s seznamom dovoljenih odstopanj od konfiguracije (configuration deviation list – CDL) ali seznamom minimalne opreme (MEL), kot je ustrezno ;
- (8) zapiše podatke o uporabi in vse znane ali domnevne okvare na zrakoplovu ob koncu leta ali vrste letov v tehnično knjigo zrakoplova ali dnevnik potovanja za zrakoplov in
- (9) zagotovi, da zapisovalniki letov:
- (i) med letom niso onesposobljeni ali izključeni in
 - (ii) v primeru nesreče ali incidenta, za katerega velja obvezno poročanje:
 - (A) niso namerno izbrisani;
 - (B) se takoj po končanem letu deaktivirajo in
 - (C) se znova aktivirajo samo s soglasjem preiskovalnega organa.
- (b) Vodja zrakoplova je pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.
- (c) Vodja zrakoplova čim prej poroča pristojni enoti služb zračnega prometa (air traffic services – ATS) o nevarnih vremenskih razmerah ali pogojih letenja, na katere je naletel in bi lahko vplivali na varnost drugih zrakoplovov.
- (d) Brez poseganja v določbo iz točke (a)(6) pri operaciji z veččlansko posadko vodja zrakoplova lahko nadaljuje let prek najbližjega vremensko sprejemljivega letališča, če se vzpostavijo ustrezni blažitveni postopki.

² Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta . *UL L 311, 25.11.2011, str. 1.*

Priloga VI, del NCC

- (e) Vodja zrakoplova v izrednih razmerah, ki zahtevajo takojšnje odločitev in ukrepanje, ukrepa tako, kot je po njegovem mnenju v danih okoliščinah potrebno v skladu s točko 7.d Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008. V takih primerih lahko zaradi varnosti ne upošteva pravil, operativnih postopkov in metod.
- (f) Vodja zrakoplova nemudoma predloži pristojnemu organu poročilo o dejanju nezakonitega vmešavanja in obvesti imenovani lokalni organ.
- (g) Vodja zrakoplova obvesti najbližji ustreznemu organu na najhitrejši razpoložljiv način o vsaki nesreči, v katero je bil vpleten zrakoplov, ki je imela za posledico hudo poškodbo ali smrt katere koli osebe ali znatno poškodbo zrakoplova ali materialno škodo.

NCC.GEN.110 Upoštevanje zakonov, drugih predpisov in postopkov

- (a) Vodja zrakoplova upošteva zakone in druge predpise ter postopke držav, v katerih se izvajajo operacije.
- (b) Vodja zrakoplova se seznanja z zakoni in drugimi predpisi ter postopki, ki se nanašajo na opravljanje njegovih nalog in so določeni za območja, čez katera naj bi se letelo, za letališča ali območja delovanja, ki naj bi se uporabila, ter za s tem povezane letalske navigacijske naprave, v skladu s točko 1.a Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.

NCC.GEN.115 Skupni jezik

Operater zagotovi, da se vsi člani posadke lahko sporazumevajo v skupnem jeziku.

NCC.GEN.120 Vožnja letal po tleh

Operater zagotovi, da se letalo vozi po tleh na območju letališča, predvidenem za gibanje, samo če je oseba pri krmilu:

- (a) ustrezno usposobljen pilot ali
- (b) jo je imenoval operater in:
 - (1) je usposobljena za vožnjo letala po tleh;
 - (2) je usposobljena za uporabo radijske postaje, če se zahteva radijska komunikacija;
 - (3) je bila seznanjena z načrtom letališča, zračnimi potmi, znaki, označbami, lučmi, signali, navodili, frazeologijo in postopki kontrole zračnega prometa (KZP) ter
 - (4) je sposobna upoštevati operativne standarde, ki se zahtevajo za varno gibanje letala po letališču.

NCC.GEN.125 Uporaba rotorja

Rotor helikopterja je vključen za namen letenja samo, če je pri krmilu ustrezno usposobljen pilot.

NCC.GEN.130 Prenosne elektronske naprave

Operater nikomur na zrakoplovu ne dovoli uporabe prenosne elektronske naprave, ki lahko škodljivo vpliva na delovanje sistemov in opreme na zrakoplovu.

NCC.GEN.135 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu

Operater ima vedno na voljo sezname z informacijami o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu za takojšnje posredovanje reševalnim koordinacijskim centrom.

NCC.GEN.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu

- (a) Med vsakim letom so na zrakoplovu izvirniki ali kopije naslednjih dokumentov, priročnikov in informacij, razen če ni drugače določeno:
- (1) letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega(ih) dokumenta(ov);
 - (2) izvirnega potrdila o vpisu v register;
 - (3) izvirnega spričevala o plovnosti;
 - (4) spričevala o hrupu;
 - (5) izjave v skladu s Prilogo III (del ORO), ORO.DEC.100, k Uredbi (EU) št. xxx/XXXX;
 - (6) seznama posebnih dovoljenj, če je ustrezno;
 - (7) dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu, če je ustrezno;
 - (8) potrdila(-) o zavarovanju odgovornosti do tretjih oseb;
 - (9) dnevnika potovanja ali enakovrednega dokumenta za zrakoplov;
 - (10) podrobnosti iz oddanega načrta leta službe zračnega prometa, če je ustrezno;
 - (11) najnovejših in ustreznih letalskih navigacijskih kart za zračno pot predlaganega leta in vseh zračnih poti, na katere bi bil let lahko preusmerjen;
 - (12) postopkov in vizualnih signalov, ki jih uporabljajo prestrežni in prestreženi zrakoplovi;

Priloga VI, del NCC

- (13) informacij o službah za iskanje in reševanje za območje predvidenega leta;
 - (14) veljavnih delov operativnega priročnika, ki se nanašajo na naloge članov posadke in so članom posadke zlahka dosegljivi;
 - (15) seznama minimalne opreme (MEL) ali seznama dovoljenih odstopanj od konfiguracije (CDL);
 - (16) ustrezne dokumentacije NOTAM (obvestilo(a) pilotu) in AIS (letalske informacijske službe);
 - (17) ustreznih meteoroloških informacij;
 - (18) blagovnega in/ali potniškega manifesta, če je ustrezno, in
 - (19) vse druge dokumentacije, ki se lahko nanaša na let ali jo zahtevajo države, ki jih ta let zadeva.
- (b) V primeru izgube ali kraje dokumentov iz pododstavkov od (a)(2) do (a)(8) se operacija sme nadaljevati, dokler se ne doseže baza ali kraj, kjer je mogoče zagotoviti nadomestne dokumente.

NCC.GEN.145 Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika letov

- (a) Po nesreči ali incidentu, za katerega velja obvezno poročanje, operater zrakoplova hrani prvotno zapisane podatke 60 dni, razen če preiskovalni organ ne odredi drugače.
- (b) Operater opravi operativna preverjanja in vrednotenja zapisov zapisovalnika letov (FDR), zapisov zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (CVR) in zapisov podatkovnih zvez, da zagotovi stalno uporabnost zapisovalnikov.
- (c) Operater hrani zapise za obdobje časa delovanja zapisovalnika letov v skladu z zahtevami iz NCC.IDE.A.165 ali NCC.IDE.H.165, razen za testiranje in vzdrževanje zapisovalnikov letov, ko se lahko izbrišejo zapisi, nastali več kot eno uro po času testiranja.
- (d) Operater hrani in posodablja dokumentacijo, ki vsebuje informacije, potrebne za pretvorbo neobdelanih podatkov zapisovalnika letov v parametre, izražene v tehničnih enotah.
- (e) Operater da na voljo vse zapise zapisovalnika letov, ki so bili shranjeni, če tako določi pristojni organ.
- (f) Brez poseganja v veljavno nacionalno kazensko zakonodajo:
 - (1) se zapisi zapisovalnika zvoka v pilotski kabini uporabljajo samo za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, če s tem soglašajo vsi zadevni člani posadke in vzdrževalnega osebja in

Priloga VI, del NCC

- (2) se zapisi zapisovalnika letov in zapisi podatkovnih zvez uporabljajo samo za namene, ki niso preiskava nesreče ali incidenta, za katera velja obvezno poročanje, če take zapise:
- (i) operater uporablja samo za namene plovnosti ali vzdrževanja,
 - (ii) niso opredeljivi ali
 - (iii) če se razkrijejo po varnostnih postopkih.

NCC.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga

- (a) Zračni prevoz nevarnega blaga se izvaja v skladu s Prilogo 18 k Čikaški konvenciji, kakor je bila nazadnje spremenjena in razširjena s *tehničnimi navodili za varen zračni prevoz nevarnega blaga* (dokument ICAO 9284-AN/905), vključno z dodatki in vsemi drugimi dopolnitvami ali popravki.
- (b) Nevarno blago prevaža le operater, potrjen v skladu s poddelom G Priloge V (del SPA) k Uredbi (ES) št. xxx/XXXX, razen če:
- (1) zanj veljajo tehnična navodila v skladu z delom 1 navedenih navodil ali
 - (2) ga prenašajo potniki ali člani posadke ali je v prtljagi v skladu z delom 8 tehničnih navodil.
- (c) Operater določi postopke za zagotovitev, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi za preprečevanje nenamernega prevoza nevarnega blaga na zrakoplovu.
- (d) Operater zagotovi osebju potrebne informacije, ki mu omogočajo izvajanje njegovih obveznosti v skladu s tehničnimi navodili.
- (e) Operater v skladu s tehničnimi navodili pristojni organ in ustrezní organ države dogodka nemudoma obvesti o vseh nesrečah in incidentih, ki vključujejo nevarno blago.
- (f) Operater zagotovi, da se v skladu s tehničnimi navodili potnikom predložijo informacije o nevarnem blagu.
- (g) Operater zagotovi, da so v skladu s tehničnimi navodili na sprejemnih mestih za tovor na voljo obvestila o prevozu nevarnega blaga.

Poddel B – Operativni postopki

NCC.OP.100 Uporaba letališč in območij delovanja

Operater uporablja samo letališča in območja delovanja, ki ustrezajo zadevnemu tipu zrakoplova in vrsti operacije.

NCC.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala

Operater pri določitvi nadomestnih letališč in politike ravnanja z gorivom šteje letališče kot izolirano letališče, če znaša čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega namembnega letališča:

- (a) za letala z batnimi motorji več kot 60 minut;
- (b) za letala s turbinskimi motorji več kot 90 minut.

NCC.OP.110 Letališki operativni minimumi – splošno

- (a) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) operater določi operativne minimume za vsako odhodno, namembno in nadomestno letališče, ki ga namerava uporabiti. Ti minimumi niso:
 - (1) manjši od minimumov, ki jih določi država, v kateri je letališče, razen če jih navedena država posebej odobri in
 - (2) pri izvajanju operacij pri zmanjšani vidljivosti, jih odobri pristojni organ v skladu s poddel E Priloge V (del SPA) k Uredbi (EU) št. xxx/XXXX.
- (b) Operater pri določitvi letaliških operativnih minimumov upošteva:
 - (1) tip, zmogljivosti in značilnosti upravljanja zrakoplova;
 - (2) sestavo, usposobljenost in izkušnje letalske posadke;
 - (3) dimenzije in značilnosti vzletno-pristajalnih stez ter območij končnega prileta in vzleta (FATO), ki se lahko izberejo za uporabo;
 - (4) ustreznost in zmogljivost razpoložljivih vizualnih in nevizualnih zemeljskih pripomočkov;

Priloga VI, del NCC

- (5) opremo, ki je na zrakoplovu na voljo za navigacijo in/ali nadzor poti leta med vzletom, priletom, ravnanjem zrakoplova, pristankom, iztekom in neuspelim priletom;
 - (6) ovire na območjih prileta, neuspelega prileta in začetnega vzpenjanja, ki se zahtevajo za izvedbo postopkov v izrednih razmerah;
 - (7) najmanjšo nadmorsko/relativno višino nad ovirami za postopke instrumentalnega prileta;
 - (8) naprave za določitev in poročanje o meteoroloških razmerah ter
 - (9) tehniko letenja, ki jo je treba uporabljati med končnim priletom.
- (c) Minimumi za poseben postopek prileta in pristanka se uporabljajo samo, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
- (1) zemeljska oprema, ki se zahteva za predvideni postopek, deluje;
 - (2) sistemi na zrakoplovu, ki se zahtevajo za to vrsto prileta, delujejo;
 - (3) izpolnjena so zahtevana merila za zmogljivost zrakoplova in
 - (4) posadka je ustrezno usposobljena.

NCC.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I

- (a) Višina odločitve (DH), ki se uporabi za nenatančni prilet (NPA), ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem (CDFA), postopek prileta z vertikalnim vodenjem (APV) ali operacijo kategorije I (CAT I), ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
- (1) najmanjše višine, do katere se lahko uporablja sredstvo za prilet brez zahtevane vizualne reference;
 - (2) relativne višine nad ovirami (OCH) za kategorijo zrakoplova;
 - (3) višine odločitve objavljenega postopka prileta, če je ustrezno;
 - (4) minimuma sistema iz preglednice 1 ali
 - (5) najmanjše višine odločitve iz letalskega priročnika zrakoplova ali enakovrednega dokumenta, če je navedena.
- (b) Najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) za operacijo nenatančnega prileta, ki se izvaja s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem, ni manjša od največje od spodaj navedenih višin:
- (1) relativne višine nad ovirami za kategorijo zrakoplova;
 - (2) minimuma sistema iz preglednice 1 ali

- (3) najmanjše relativne višine spuščanja iz letalskega priročnika zrakoplova, če je navedena.

Preglednica 1: Sistemski minimumi

Naprava	Najmanjši DH/MDH (v ft)
Instrumentalni pristajalni sistem (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/ satelitski razširitveni sistem (SBAS) (bočna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (LPV))	200
GNSS (bočna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrska vertikalna navigacija (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Lokalizator (LOC), z merilnikom razdalje (DME) ali brez njega	250
Nadzorni priletni radar (SRA) (zaključek pri ½ NM)	250
SRA (zaključek pri 1 NM)	300
SRA (zaključek pri 2 NM ali več)	350
VHF vsesmerno radijsko območje (VOR)	300
VOR/DME	250
Neusmerjeni radijski svetilnik (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-naprava za iskanje smeri (VDF)	350

NCC.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali

- (a) Najmanjša relativna višina spuščanja za operacijo kroženja z letali ni manjša od največje od naslednjih višin:
- (1) objavljene relativne višine nad ovirami (OCH) za kroženje za kategorijo letala,
 - (2) najmanjše višine kroženja iz preglednice 1 ali
 - (3) DH/MDH predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

Priloga VI, del NCC

- (b) Najmanjša vidljivost za operacijo kroženja z letali je največja od naslednjih vidljivosti:
- (1) vidljivost pri kroženju za kategorijo letala, če je objavljena;
 - (2) najmanjša vidljivost iz preglednice 2 ali
 - (3) vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/pretvorjena meteorološka vidljivost (RVR/CMV) predhodnega postopka instrumentalnega prileta.

Preglednica 1: MDH in najmanjša vidljivost za kroženje glede na kategorijo letala

	Kategorija letala			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Najmanjša meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem

Višina MDH za operacijo kroženja s helikopterji na kopnem je najmanj 250 ft, meteorološka vidljivost pa najmanj 800 m.

NCC.OP.115 Postopki odleta in prileta

- (a) Vodja zrakoplova uporablja postopke odleta in prileta, ki jih je določila država letališča, če so bili taki postopki objavljeni za predvideno vzletno-pristajalno stezo ali območje končnega prileta in vzleta (FATO).
- (b) Brez poseganja v točko (a) vodja zrakoplova sprejme dovoljenje kontrole zračnega prometa (KZP) za odmik od objavljenega postopka samo, če:
 - (1) so izpolnjena merila glede višine leta nad ovirami in v celoti upoštevani obratovalni pogoji ali
 - (2) ga enota KZP usmerja prek radarja.
- (c) V obeh primerih se končni prilet izvede vizualno ali v skladu z objavljenimi postopki prileta.

NCC.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa

Operater razvije operativne postopke ob upoštevanju potrebe po čim večjem zmanjšanju vpliva hrupa zrakoplova ter hkrati zagotovi, da ima varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa.

NCC.OP.125 Najmanjše višine nad ovirami – leti IFR

- (a) Operater določi metodo za določitev najmanjših višin letenja, ki zagotavljajo zahtevano višino leta nad terenom, za vse predvidene segmente zračne poti, na katerih se bo letelo po pravilih IFR.
- (b) Na podlagi te metode vodja zrakoplova določi najmanjše višine letenja za vsak let. Najmanjše višine letenja niso manjše od višin, ki jih objavi država, prek katere se leti.

NCC.OP.130 Zaloga goriva in olja – letala

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na letalu dovolj goriva in olja za:
 - (1) za lete po pravilih vizualnega letenja (VFR):
 - (i) podnevi: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 30 minut letenja na običajni potovalni višini ali
 - (ii) ponoči: za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini;
 - (2) za lete po pravilih IFR:
 - (i) če se ne zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini ali
 - (ii) če se zahteva nadomestno namembno letališče, za let do letališča predvidenega pristanka, do nadomestnega letališča in nato najmanj še za 45 minut letenja na običajni potovalni višini.
- (b) Pri izračunu goriva, ki je potrebno, tudi za izredne razmere, se upoštevajo:
 - (1) napovedane meteorološke razmere;
 - (2) načrtovane zračne poti KZP in zamude v prometu;
 - (3) postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno in
 - (4) vse druge okoliščine, zaradi katerih je lahko odložen pristanek letala ali se poveča poraba goriva in/ali olja.

- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

NCC.OP.131 Zaloge goriva in olja – helikopterji

- (a) Vodja zrakoplova začne let samo, če je na helikopterju dovolj goriva in olja za:
- (1) za lete po pravilih VFR, letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato najmanj še za 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg in
 - (2) za lete po pravilih IFR:
 - (i) če se ne zahteva nadomestno letališče/območje delovanja ali če ni na voljo vremensko sprejemljivega nadomestnega letališča, za letenje do letališča/območja delovanja predvidenega pristanka in nato še za 30 minut letenja pri hitrosti čakanja 450 m (1 500 ft) nad namembnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek ali
 - (ii) če se zahteva nadomestno letališče/območje delovanja, za letenje do letališča/območja delovanja načrtovanega pristanka ter izvedbo prileta in neuspelega prileta ter nato:
 - (A) za letenje do določenega nadomestnega letališča/območja delovanja in
 - (B) za 30 minut letenja pri hitrosti čakaja 450 m (1 500 ft) nad nadomestnim letališčem/območjem delovanja v običajnih temperaturnih razmerah ter za prilet in pristanek.
- (b) Pri izračunu goriva, ki je potrebno, tudi za izredne razmere, se upoštevajo:
- (1) napovedane meteorološke razmere;
 - (2) načrtovane zračne poti KZP in zamude v prometu;
 - (3) postopki pri izgubi tlaka ali okvari enega motorja na zračni poti, če je ustrezno in
 - (4) vse druge okoliščine, zaradi katerih je lahko odložen pristanek zrakoplova ali ali se poveča poraba goriva in/ali olja.
- (c) Nič ne preprečuje spremembe načrta leta med letom za preusmeritev leta v drug namembni kraj, če so lahko izpolnjene vse zahteve od točke ponovnega načrtovanja leta.

NCC.OP.135 Shranjevanje prtljage in tovora

Operater določi postopke za zagotovitev, da:

- (a) se v potniško kabino sprejme samo ročna prtljaga, ki se lahko ustrezno in varno shrani ter
- (b) se vsa prtljaga in tovor na zrakoplovu, ki bi lahko ob premiku povzročila poškodbe oseb ali materialno škodo ali ovirala prehode in izhode, shranita tako, da se prepreči premikanje.

NCC.OP.140 Dajanje navodil potnikom

Vodja zrakoplova zagotovi, da:

- (a) se potniki pred vzletom seznanijo z lokacijo in uporabo:
 - (1) pasov sedežev,
 - (2) zasilnih izhodov in
 - (3) kartonov z varnostnimi navodili za potnikein, če je ustrezno:
 - (4) rešilnih jopičev,
 - (5) opreme za razdeljevanje kisika,
 - (6) rešilnih čolnov in
 - (7) druge reševalne opreme, namenjene individualni uporabi potnikovter
- (b) v izrednih razmerah med letom se potniki poučijo o ukrepih v primeru nevarnosti, ki lahko ustrezajo okoliščinam.

NCC.OP.145 Priprava leta

- (a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da naprave na zemlji in/ali vodi, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo in se neposredno zahtevajo na zadevnem letu za varno delovanje zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, s katero se bo izvajal let.
- (b) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova seznanj z vsemi razpoložljivimi meteorološkimi informacijami, pomembnimi za načrtovani let. Priprava na let stran od bližine odhodnega kraja in na vse lete po pravilih IFR vključuje:

Priloga VI, del NCC

- (1) preučitev razpoložljivih najnovejših vremenskih poročil in napovedi ter
- (2) načrt nadomestnega poteka ukrepov, da se predvidi možnost, da leta zaradi vremenskih razmer ne bo mogoče končati v skladu z načrtom.

NCC.OP.150 Nadomestna vzletna letališča – letala

- (a) Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno vzletno letališče, če so vremenske razmere na odhodnem letališču na ravni veljavnih letalskih operativnih minimumov ali pod njimi ali če se ne bi bilo mogoče vrniti na odhodno letališče zaradi drugih razlogov.
- (b) Nadomestno vzletno letališče je oddaljeno od odhodnega letališča največ:
 - (1) za dvomotorna letala: največ eno uro letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem pri standardnih razmerah v brezvetrju in
 - (2) za tri- in večmotorna letala: največ dve uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) v skladu z letalskim priročnikom zrakoplova pri standardnih razmerah v brezvetrju.
- (c) Za letališče, ki se določi kot nadomestno vzletno letališče, razpoložljive informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času uporabe razmere za zadevno operacijo na ravni letalskih operativnih minimumov ali nad njimi.

NCC.OP.151 Nadomestna namembna letališča – letala

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da se bosta v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do ene ure po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, prilet in pristane lahko izvajala v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka odročen in:
 - (1) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in
 - (2) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
 - (i) baza oblakov najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
 - (ii) vidljivost najmanj 5,5 km ali 4 km več od minimuma za postopek.

NCC.OP.152 Nadomestna namembna letališča –helikopterji

Za lete po pravilih IFR vodja zrakoplova v načrtu leta določi najmanj eno vremensko sprejemljivo nadomestno namembno letališče, razen če:

- (a) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta in razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, upošteva se krajše obdobje, naslednje vremenske razmere:
 - (1) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta in
 - (2) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek ali
- (b) je kraj predvidenega pristanka odročen in:
 - (1) je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta;
 - (2) razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem naslednje meteorološke razmere:
 - (i) baza oblakov najmanj 120 m (400 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;
 - (ii) vidljivost najmanj 1 500 m večja od minimuma za postopek ter
 - (3) je pri namembnem kraju na morju določena točka brez povratka (point of no return – PNR).

NCC.OP.155 Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem

- (a) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z gorivom avgas (letalski bencin) ali gorivom široke frakcije „wide-cut“ ali mešanico teh vrst goriv, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem.
- (b) Za vse druge vrste goriva se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.

NCC.OP.160 Uporaba slušalk

- (a) Vsi člani letalske posadke, ki opravljajo delo v pilotski kabini, nosijo slušalke z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo. Slušalke se uporabljajo kot glavna naprava za govorno sporazumevanje s službo zračnega prometa (ATS):
- (1) na tleh:
 - (i) pri prejemanju odletnega dovoljenja KZP prek govornega sporazumevanja in
 - (ii) kadar so prižgani motorji;
 - (2) med letom:
 - (i) pod nadmorsko višino prehoda ali
 - (ii) 10 000 ft, kar je večin
 - (3) kadar se vodju zrakoplova to zdi potrebno.
- (b) V pogojih iz odstavka (a) je usmerjeni mikrofoni ali enakovredna naprava v položaju, ki omogoča uporabo za dvosmerno radijsko komunikacijo.

NCC.OP.165 Prevoz potnikov

Operater določi postopke za zagotovitev, da:

- (a) potniki sedijo na mestih, na katerih lahko pri zahtevani evakuaciji v sili pomagajo in ne ovirajo evakuacije zrakoplova;
- (b) pred in med vožnjo po tleh, vzletom in pristankom ter kadar je po mnenju vodje zrakoplova to potrebno zaradi varnosti, so vsi potniki na zrakoplovu na svojih sedežih ali ležiščih s pravilno zapetimi varnostnimi pasovi ali zadrževalnimi napravami in
- (c) namestitev več oseb na enem sedežu se dovoli samo na določenih sedežih v zrakoplovu, na katerih sta lahko le ena odrasla oseba in dojenček, ki je ustrezno zavarovan z dodatnim pasom za dojenčka ali drugo zadrževalno napravo.

NCC.OP.170 Zavarovanje potniške kabine in kuhinje (kuhinj))

Vodja zrakoplova zagotovi, da:

- (a) so pred vožnjo po tleh, vzletom in pristankom vsi izhodi in poti pobega prehodni ter
- (b) sta pred vzletom in pristankom ter kadar se mu zdi to potrebno zaradi varnosti, vsa oprema in prtljaga ustrezno zavarovani.

NCC.OP.175 Kajenje na zrakoplovu

Vodja zrakoplova ne dovoli kajenja na zrakoplovu:

- (a) kadar meni, da je to potrebno zaradi varnosti;
- (b) med ponovnim polnjenjem rezervoarjev zrakoplova;
- (c) ko je zrakoplov na tleh, razen če je operater določil postopke za zmanjšanje tveganj med operacijami na tleh;
- (d) zunaj označenih območij za kajenje, v prehodu(ih) in stranišču(ih);
- (e) v prostoru za tovor in/ali drugih prostorih, v katerih se prevažata tovor, ki ni shranjen v ognjevarni embalaži ali pokrit z ognjevarnim platnom in
- (f) v tistih delih potniške kabine, v katere se dovaja kisik.

NCC.OP.180 Meteorološke razmere

- (a) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih VFR samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo vremenske razmere na poti in v predvidenem namembnem kraju ob predvidenem času uporabe na ravni veljavnih operativnih minimumov za lete po pravilih VFR ali nad njimi.
- (b) Vodja zrakoplova začne ali nadaljuje let po pravilih IFR do načrtovanega namembnega letališča samo, če najnovejše razpoložljive meteorološke informacije kažejo, da bodo ob predvidenem času prihoda vremenske razmere na namembnem letališču ali vsaj na enem od nadomestnih namembnih letališč na ravni veljavnih letalskih operativnih minimumov ali nad njimi.
- (c) Če let vključuje dele VFR in IFR, se meteorološke informacije iz točk (a) in (b) uporabljajo, če so pomembne.

NCC.OP.185 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh

- (a) Operater določi postopke, ki se izvajajo, ko je treba zrakoplove na letališču razledeniti in preprečiti njihovo zaledenitev ter opraviti s tem povezane inšpekcijske preglede, da se omogoči varno delovanje zrakoplovov.
- (b) Vodja zrakoplova začne vzlet šele, ko je zrakoplov brez vseh nanosov, ki bi lahko škodljivo vplivali na zmogljivost ali vodljivost zrakoplova, razen v skladu s postopki iz točke (a) in letalskim priročnikom zrakoplova.

NCC.OP.190 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom

- (a) Operater določi postopke za lete ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi.

Priloga VI, del NCC

- (b) Vodja zrakoplova začne let ali namerno leti v pričakovano ali dejansko zaledenitev, če je zrakoplov certificiran in opremljen za obvladovanje takih razmer v skladu s točko 2.a.5 Priloge IV k Uredbi (ES) št. 216/2008.
- (c) Če zaledenitev presega intenzivnost zaledenitve, za katero je zrakoplov certificiran, ali če zrakoplov, ki ni certificiran za letenje v znanih razmerah zaledenitve, naleti na zaledenitev, vodja zrakoplova nemudoma zapusti take razmere s spremembo nivoja letenja in/ali zračne poti ter po potrebi obvesti kontrolo zračnega prometa o nevarnosti.

NCC.OP.195 Pogoji za vzlet

Vodja zrakoplova se pred začetkom vzleta prepriča, da:

- (a) po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja in stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega vzleta in odhoda ter
- (b) bodo izpolnjeni veljavni letališki operativni minimumi.

NCC.OP.200 Simulirane neobičajne razmere med letom

- (a) Vodja zrakoplova zagotovi, da se pri prevozu potnikov ali tovora ne simulirajo neobičajne ali izredne razmere, za katere je potrebna uporaba postopkov v neobičajnih razmerah ali v sili ali let v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) z umetnimi sredstvi.
- (b) Brez poseganja v točko (a) se take razmere lahko simulirajo s študenti piloti na zrakoplovu med leti za usposabljanje, ki jih izvaja potrjena organizacija za usposabljanje.

NCC.OP.205 Upravljanje gorivamed letom

- (a) Operater zagotovi, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva.
- (b) Vodja zrakoplova redno preverja, ali količina preostalega uporabnega goriva na letu ni manjša od količine goriva, ki se zahteva za nadaljevanje leta do vremensko sprejemljivega letališča ali območja delovanja, pri čemer mora ostati načrtovana rezerva goriva v skladu z NCC.OP.130 in NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Uporaba dodatnega kisika

Vodja zrakoplova zagotovi, da on in člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.

NCC.OP.215 Zaznavanje bližine tal

Če član letalske posadke ali sistem za opozarjanje na bližino tal zazna neprimerno bližino tal, pilot, ki upravlja zrakoplov, nemudoma sprejme popravne ukrepe za vzpostavitev varnih pogojev letenja.

NCC.OP.220 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

Operater določi operativne postopke in programe usposabljanja za zagotovitev, da se sistem ACAS, če je vgrajen in deluje, uporablja v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Pogoji pri priletu in pristanku

Vodja zrakoplova se pred začetkom prileta za pristanek prepriča, da po podatkih, ki so mu na voljo, vreme na letališču ali območju delovanja ter stanje vzletno-pristajalne steze ali območja FATO, ki ju namerava uporabiti, ne bosta ovirala varnega prileta, pristanka ali neuspelega prileta.

NCC.OP.230 Začetek in nadaljevanje prileta

- (a) Vodja zrakoplova lahko začne instrumentalni prilet ne glede na javljeno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze/vidljivost (RVR/VIS).
- (b) Če je javljeni RVR/VIS manjši od veljavnega minimuma, se prilet ne nadaljuje:
 - (1) pod višino 1 000 ft nad letališčem ali
 - (2) v del končnega prileta, če je nadmorska/relativna višina odločitve (DA/H) ali najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja (MDA/H) več kot 1 000 ft nad letališčem.
- (c) Če RVR ni na voljo, se vrednosti RVR lahko dobijo s pretvorbo javljene vidljivosti.
- (d) Če se po prečkanju 1 000 ft nad letališčem javljeni RVR/VIS zmanjša pod veljavni minimum, se prilet lahko nadaljuje do DA/H ali MDA/H.
- (e) Prilet se lahko nadaljuje pod DA/H ali MDA/H in pristanek se lahko zaključi, če so pri DA/H ali MDA/H vzpostavljene in ohranjene vizualne reference, ki ustrezajo vrsti priletne operacije in predvideni vzletno-pristajalni stezi.
- (f) RVR cone dotika s tlemi je vedno kontrolni.

³ Uredba (EU) št. 1332/2011 o določitvi pogojev uporabe skupnega zračnega prostora in operativnih postopkov za izogibanje trčenj v zraku, UL L 336, 20.12.2011 str. 20.

Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov

NCC.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi

- (a) V kateri koli fazi operacije so obremenitev, masa in lega masnega središča zrakoplova v skladu z omejitvami iz letalskega priročnika zrakoplova ali operativnega priročnika, če je strožji.
- (b) Plakati, sezname, oznake instrumentov ali njihovi sestavi, ki vsebujejo navedene operativne omejitve iz letalskega priročnika zrakoplova za vizualno predstavitev, so prikazani na zrakoplovu.

NCC.POL.105 Masa in ravnotežje, obremenitev

- (a) Operater določi maso in masno središče vsakega zrakoplova z dejanskim tehtanjem pred začetkom njegove uporabe. Upoštevajo in ustrezno dokumentirajo se skupni učinki predelav in popravil na maso in ravnotežje. Zrakoplovi se znova stehtajo, če učinek predelav na maso in ravnotežje ni točno znan.
- (b) Tehtanje izvede proizvajalec zrakoplova ali potrjena organizacija za vzdrževanje.
- (c) Operater s tehtanjem ali na podlagi standardnih mas določi maso vseh operativnih delov in članov posadke, vključeno v suho operativno maso zrakoplova, vključno s prtljago posadke. Določi se vpliv njihovega položaja na masno središče zrakoplova. Če se uporabijo standardne mase, se za določitev suhe operativne mase uporabijo naslednje masne vrednosti:
 - (1) 85 kg, vključno za ročno prtljago, za člane letalske posadke/ tehničnega osebja in
 - (2) 75 kg za člane kabinskega osebja.
- (d) Operater določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso prometnega tovora, vključno z balastom, z:
 - (1) dejanskim tehtanjem;
 - (2) določitvijo mase prometnega tovora v skladu s standardnimi masami za potnike in prtljago ali
 - (3) izračunom mase potnikov na podlagi izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu, ki se ji prišteje vnaprej določena masa zaradi upoštevanja

Priloga VI, del NCC

ročne prtljage in obleke, če je število razpoložljivih potniških sedežev na zrakoplovu:

- (i) manj kot deset za letala in
 - (ii) manj kot šest za helikopterje.
- (e) Če se uporabijo standardne mase, se uporabijo naslednje masne vrednosti:
- (1) za potnike vrednosti iz preglednic 1 in 2, pri čemer sta vključeni ročna prtljaga in masa vseh dojenčkov, ki potujejo z odraslo osebo na istem potniškem sedežu:

Preglednica 1: Standardne mase za potnike – zrakoplovi s skupnim številom potniških sedežev 20 ali več

Potniški sedeži:	20 in več		30 in več
	Moški	Ženske	Vsi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

Preglednica 2: Standardne mase za potnike – zrakoplovi s skupnim številom potniških sedežev 19 ali manj

Potniški sedeži	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Moški	104 kg	96 kg	92 kg
Ženske	86 kg	78 kg	74 kg
Otroci	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) za prtljago:
 - (i) za letala, če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na letalu 20 ali več, standardne masne vrednosti za prijavljeno prtljago iz preglednice 3;

Preglednica 3: Standardne mase za prtljago – letala s skupnim številom potniških sedežev 20 ali več

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Notranji	11 kg

Priloga VI, del NCC

Znotraj evropskega prostora	13 kg
Medcelinski	15 kg
Vsi drugi	13 kg

- (ii) za helikopterje, če znaša skupno število razpoložljivih potniških sedežev na helikopterju 20 ali več, standardna masna vrednost za prijavljeno prtljago, ki je 13 kg.
- (f) Za zrakoplove z 19 potniškimi sedeži ali manj se dejanska masa prijavljene prtljage določi:
- (1) s tehtanjem ali
 - (2) z izračunom na podlagi izjave posameznih potnikov ali izjave v njihovem imenu. Če to ni izvedljivo, se uporabi najmanjša standardna masa, ki znaša 13 kg.
- (g) Operater določi postopke, po katerih vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva na podlagi dejanske gostote, če ta ni znana, pa na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.
- (h) Vodja zrakoplova zagotovi, da natovarjanje:
- (1) zrakoplovov poteka pod nadzorom usposobljenega osebja in
 - (2) da je prometni tovor v skladu s podatki, uporabljenimi za izračun mase in ravnotežja zrakoplova.
- (i) Operater določi postopke, na podlagi katerih vodja zrakoplova lahko upošteva dodatne konstrukcijske omejitve, kot so omejitve glede trdnosti tal, največja obremenitev na tekoči meter, največja masa na prostor za tovor in omejitve največjega števila sedežev.
- (j) Operater v operativnem priročniku navede načela in postopke, ki se nanašajo na nakladanje ter sistem mase in ravnotežja, ki izpolnjuje zahteve iz točk od (a) do (i). Ta sistem zajema vse vrste predvidenih operacij.

NCC.POL.110 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju

- (a) Operater pred vsakim letom določi podatke o masi in ravnotežju ter pripravi dokumentacijo o masi in ravnotežju, v kateri sta navedena tovor in njegova porazdelitev, tako da omejitve zrakoplova za maso in ravnotežje niso presežene. Dokumentacija o masi in ravnotežju vsebuje naslednje informacije:
- (1) registracijo in tip zrakoplova,
 - (2) identifikacijsko številko in datum leta, če je ustrezno,
 - (3) ime vodje zrakoplova,

Priloga VI, del NCC

- (4) ime osebe, ki je pripravila dokument,
 - (5) suho operativno maso in ustrezno masno središče zrakoplova,
 - (6) maso goriva ob vzletu in maso goriva za potovanje,
 - (7) maso drugega potrošnega materiala razen goriva, če je ustrezno,
 - (8) sestavne dele tovora, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom,
 - (9) vzletno in pristajalno maso ter maso zrakoplova brez goriva,
 - (10) lege masnega središča zrakoplova, ki se uporabljajo, ter
 - (11) mejne vrednosti mase in masnega središča.
- (b) Če se podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju pripravljajo z računalniško podprtimi sistemi za maso in ravnotežje, operater preveri celovitost izhodnih podatkov.
- (c) Če vodja zrakoplova ne nadzoruje natovarjanja zrakoplova, oseba, ki nadzoruje natovarjanje zrakoplova, z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi, da sta tovor in njegova porazdelitev v skladu z dokumentacijo o masi in ravnotežju, ki jo je določil vodja zrakoplova. Vodja zrakoplova z lastnoročnim podpisom ali na enakovreden način potrdi prejem.
- (d) Operater določi postopke za spremembo tovora v zadnjem trenutku za zagotovitev, da:
- (1) se vse spremembe v zadnjem trenutku po izpolnitvi dokumentacije o masi in ravnotežju vnesejo v dokumente za načrtovanje leta, ki vključujejo dokumentacijo o masi in ravnotežju;
 - (2) je opredeljena največja dovoljena sprememba števila potnikov ali tovora v zadnjem trenutku in
 - (3) da se pripravi nova dokumentacija o masi in ravnotežju, če je to največje število preseženo.

NCC.POL.111 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – olajšave

Brez poseganja v NCC.POL.110 (a)(5) lege masnega središča morda ni treba navesti v dokumentaciji o masi in ravnotežju, če je porazdelitev tovora v skladu z vnaprej izračunano preglednico o ravnotežju ali če je mogoče dokazati, da je za načrtovane operacije mogoče zagotoviti ustrezno ravnotežje, ne glede na dejanski tovor.

NCC.POL.115 Zmogljivost – splošno

- (a) Vodja zrakoplova upravlja zrakoplov samo, če zmogljivost zrakoplova omogoča upoštevanje veljavnih pravil letenja in vseh drugih omejitev, ki se uporabljajo za let,

Priloga VI, del NCC

uporabljeni zračni prostor ali letališča ali območja delovanja, ob upoštevanju natančnosti vseh uporabljenih kart in zemljevidov.

- (b) Vodja zrakoplova ne upravlja zrakoplova nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij ali nad območjem, kjer je na prostem zbrano veliko ljudi, če pri okvari motorja ne bi bilo mogoče pristati brez nepotrebnega ogrožanja oseb ali imetja na tleh.

NCC.OP.150 Omejitve vzletne mase – letala

Operater zagotovi, da:

- (a) masa letala na začetku vzleta ne presega omejitev mase:
 - (1) ob vzletu v skladu z zahtevami iz NCC.POL.125;
 - (2) na poti z enim nedelujočim motorjem v skladu z zahtevami iz NCC.POL.130 in
 - (3) ob pristanku v skladu z zahtevami iz NCC.POL.135,pri čemer upošteva pričakovano zmanjšanje mase med letom in izpuščanje goriva v zrak;
- (b) masa na začetku vzleta nikoli ne presega največje vzletne mase iz letalskega priročnika zrakoplova za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini letališča ali območja delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje vzletne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram in
- (c) načrtovana masa ob predvidenem času pristanka na letališču ali območju delovanja predvidenega pristanka in na katerem koli nadomestnem namembnem letališču nikoli ne presega največje pristajalne mase iz letalskega priročnika zrakoplov za tlačno višino, ki ustreza nadmorski višini navedenih letališč ali območij delovanja, če se uporabi kot merilo za določitev največje pristajalne mase, pa katerim koli drugim lokalnim atmosferskim razmeram.

NCC.POL.125 Vzlet– letala

- (a) Pri določitvi največje vzletne mase vodja zrakoplova upošteva:
 - (1) izračunana vzletna razdalja ne presega razpoložljive vzletne razdalje, pri čemer razdalja čistine ne presega polovice dolžine razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
 - (2) izračunani vzletni zalet ne presega razpoložljive razdalje vzletnega zaleta;
 - (3) enotna vrednost V_1 se uporablja za zaustavljeni in neprekinjeni vzlet, pri čemer je vrednost V_1 navedena v letalskem priročniku zrakoplova in
 - (4) na mokri ali kontaminirani vzletno-pristajalni stezi vzletna masa ne presega mase, dovoljene za vzlet na suhi vzletno-pristajalni stezi pri enakih pogojih.

- (b) Pri odpovedi motorja med vzletom vodja zrakoplova zagotovi, da:
- (1) za letalo, za katero je vrednost V_1 navedena v letalskem priročniku zrakoplova, letalo lahko prekine vzlet in se ustavi v okviru razpoložljive razdalje pospeševanja in zaustavljanja in
 - (2) za letalo, za katero je v letalskem priročniku zrakoplova navedena neto vzletna pot leta, da letalo lahko nadaljuje vzlet in do konca vzletne poti leti v ustrezni razdalji nad vsemi ovirami, dokler ni mogoče izpolniti zahtev iz NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Na zračni poti –en nedelujoči motor – letala

Vodja zrakoplova zagotovi, da pri odpovedi motorja na kateri koli točki zračne poti večmotorno letalo lahko nadaljuje let do ustreznega letališča ali območja delovanja in nikoli ne leti pod najmanjšo nadmorsko višino nad ovirami.

NCC.POL.135 Pristanek – letala

Vodja zrakoplova zagotovi, da na vsakem letališču ali območju delovanja, potem ko preleti pot prileta v varni razdalji nad vsemi ovirami, letalo lahko pristane in se zaustavi, vodno letalo pa ustrezno zmanjša hitrost v okviru razpoložljive pristajalne razdalje. Upoštevajo se odstopanja zaradi pričakovanih razlik v tehnikah za prilet in pristanek, če niso bila upoštevana že pri načrtovanju podatkov o zmogljivosti.

Poddel D – Instrumenti, podatki in oprema

Oddelek 1– Letala

NCC.IDE.A.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem delu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
 - (1) jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta v skladu z NCC.IDE.A.245 in NCC.IDE.A.250 ali
 - (2) so vgrajeni na letalu.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - (1) rezervne varovalke,
 - (2) samostojne prenosne svetilke,
 - (3) točni časomer,
 - (4) držalo za karte,
 - (5) komplete za prvo pomoč,
 - (6) opremo za preživetje in signaliziranje,
 - (7) vodno sidro in opremo za privez ter
 - (8) otroško zadrževalno napravo.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
 - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCC.IDE.A.245 in NCC.IDE.A.250 ter
 - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost letala, niti pri okvarah ali napakah.

Priloga VI, del NCC

- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jo mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom s položaja in vidne črte, ki ju ponavadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij letala, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se letalo uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operaterja;
- (b) je pristojni organ odobril operaterja za uporabo letala v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali
- (c) ima letalo dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

NCC.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke

Letala so opremljena z rezervnimi električnimi varovalkami ratingov, ki so potrebni za popolno zaščito električnega kroga, za zamenjavo varovalk, ki jih je dovoljeno zamenjati med letom.

NCC.IDE.A.115 Operativne luči

Letala, ki se uporabljajo ponoči, so opremljena s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnemu žarometu;
- (d) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje letala;
- (e) razsvetljavo, ki se napaja iz električnega sistema letala, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če se letalo uporablja kot vodno letalo.

NCC.IDE.A.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

- (a) Letala, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljena z napravo za merjenje in prikazovanje:
- (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti,
 - (5) zdrsa in
 - (6) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom.
- (b) Letala, ki se uporabljajo v razmerah VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
- (1) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (i) zavoja in zdrsa,
 - (ii) položaja,
 - (iii) navpične hitrosti in
 - (iv) stabilizirane smeri,
 - (2) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo in
 - (3) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz pododstavka (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (c) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so letala opremljena z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
- (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) zdrsa ali zavoja in zdrsa, kot je ustrezno,
 - (4) položaja, če je ustrezno,
 - (5) navpične hitrosti, če je ustrezno,

Priloga VI, del NCC

- (6) stabilizirane smeri, če je ustrezno, in
- (7) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno.

NCC.IDE.A.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljena z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti,
 - (5) navpične hitrosti,
 - (6) zavoja in zdrsa,
 - (7) položaja,
 - (8) stabilizirane smeri,
 - (9) temperature zunanjega zraka in
 - (10) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za drugega pilota za prikazovanje:
 - (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) navpične hitrosti,
 - (4) zavoja in zdrsa,
 - (5) položaja,
 - (6) stabilizirane smeri in

Priloga VI, del NCC

- (7) Machovega števila, kadar so omejitve hitrosti izražene z Machovim številom, če je ustrezno;
- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;
- (e) nadomestnim virom statičnega tlaka;
- (f) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije;
- (g) drugo ločeno napravo za merjenje in prikazovanje višine ter
- (h) preskrbo z električno energijo v sili, neodvisno od glavnega sistema za pridobivanje električne energije, za delovanje in osvetlitev sistema za prikaz položaja za najmanj 30 minut. Preskrba z električno energijo v sili začne samodejno delovati po popolnem izpadu glavnega sistema za pridobivanje električne energije, na instrumentu pa se jasno prikaže, da se kazalnik položaja uporablja z zasilno energijo.

NCC.IDE.A.130 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR

Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljena z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

NCC.IDE.A.135 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)

Turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena s sistemom TAWS, ki izpolnjuje zahteve za:

- (a) opremo razreda A v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 1. januarju 2011 ali
- (b) opremo razreda B v skladu s sprejemljivim standardom pri letalih, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2011 ali pred tem.

NCC.IDE.A.140 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)

Razen če Uredba (EU) št. 1332/2011 ne določa drugače, so turbinska letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 19 opremljena s sistemom ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer

Naslednja letala so opremljena z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če se uporabljajo ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) na območjih, na

Priloga VI, del NCC

katerih se na zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer:

- (a) letala s kabino pod tlakom;
- (b) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ter
- (c) letala, ki nimajo kabine pod tlakom, z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet.

NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi

- (a) Letala, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljena z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.
- (b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju njihovih nalog.

NCC.IDE.A.155 Interfonski sistem za letalsko posadko

Letala, ki jih upravlja posadka z več kot enim članom, so opremljena z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani posadke.

NCC.IDE.A.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

- (a) Naslednja letala so opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini (CVR):
 - (1) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 27 000 kg, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 1. januarja 2016 ali pozneje in
 - (2) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 2 250 kg:
 - (i) certificirana za delovanje z minimalno posadko, ki jo sestavljata najmanj dva pilota;
 - (i) opremljena s turboreaktivnim(i) motorjem(i) ali več kot enim turbopropelerskim motorjem in
 - (iii) za katera je bil certifikat tipa prvič izdan 1. januarja 2016 ali pozneje.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:

Priloga VI, del NCC

- (1) govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;
 - (2) govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;
 - (3) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonom na palici in masknih mikrofonom v uporabi ter
 - (4) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.
- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se letalo začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

NCC.IDE.A.165 Zapisovalnik letov

- (a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljena z zapisovalnikom letov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik letov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja letala, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 25 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na letalu, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) Zapisovalnik letov začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se letalo lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se letalo ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Zapisovalnik letov ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

NCC.IDE.A.170 Zapisovanje prek podatkovnih zvez

- (a) Letala s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti

Priloga VI, del NCC

opremljena z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:

- (1) sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) letalu in sporočili, poslanimi z letala, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
 - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
 - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom letala;
 - (iii) usmerjeni nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad oddajanjem letala, če je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (vi) podatke o operativnem nadzoru letala, če je mogoče glede na strukturo sistema in
 - (vii) slikovni zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (2) informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od letala in
 - (3) informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
 - (c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v NCC.IDE.A.160 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.
 - (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
 - (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) NCC.IDE.A.160 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

NCC.IDE.A.175 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik letov je mogoče doseči z:

- (a) enim kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini ali zapisovalnikom podatkov o letu ali

- (b) dvema kombiniranim zapisovalnikoma podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini, če mora biti letalo opremljeno z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini in zapisovalnikom podatkov o letu.

NCC.IDE.A.180 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave

- (a) Letala so opremljena s:
- (1) sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;
 - (2) varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
 - (3) otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;
 - (4) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:
 - (i) na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža ter
 - (ii) na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabiniter
 - (5) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja pri letalih s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 1980.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa:
- (1) ima enotočkovno odpenjanje in
 - (2) na sedežih letalske posadke, vseh sedežih poleg pilotovega in sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja vključuje dva ramenska pasova in varnostni pas, ki ga je mogoče uporabljati samostojno.

NCC.IDE.A.185 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Letala, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljena z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

NCC.IDE.A.190 Komplet za prvo pomoč

- (a) Letala so opremljena s kompleti za prvo pomoč v skladu s preglednico 1.

Preglednica 1: Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč

Število vgrajenih potniških sedežev	Število zahtevanih kompletov za prvo pomoč
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 ali več	6

- (b) Kompleti za prvo pomoč so:
- (1) zlahka dostopni za uporabo in
 - (2) se redno dopolnjujejo.

NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom

- (a) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
- (1) vseh članov posadke in:
 - (i) 100 % potnikov za vsako obdobje, ko tlačna višina kabine presega 15 000 ft, nikakor pa ne za manj kot desetminutno oskrbo;
 - (ii) najmanj 30 % potnikov za vsako obdobje, ko bo pri izgubi tlaka in ob upoštevanju okoliščin leta tlačna višina v prostoru za potnike med 14 000 ft in 15 000 ft ter
 - (iii) najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 14 000 ft;
 - (2) vseh, ki so v prostoru za potnike za najmanj 10 minut pri letalih, ki se uporabljajo na zračnih višinah nad 25 000 ft ali pod navedeno višino, vendar v razmerah, ki jim ne omogočajo varnega spusta na tlačno višino 13 000 ft v štirih minutah.

Priloga VI, del NCC

- (c) Letala s kabino pod tlakom, ki se uporabljajo na višinah letenja nad 25 000 ft, so opremljena tudi z:
 - (1) napravo za opozarjanje letalske posadke o izgubi tlaka in
 - (2) maskami za člane letalske posadke, ki se lahko hitro nadenejo.

NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom

- (a) Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na letalih, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
 - (1) vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft ter
 - (2) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostorih za potnike nad 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ročni gasilni aparati

- (a) Letala so opremljena najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:
 - (1) v pilotski kabini in
 - (2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

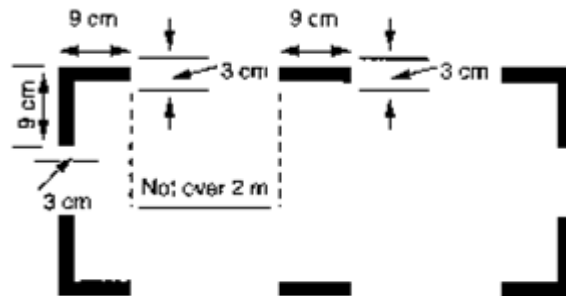
NCC.IDE.A.206 Sekire in lomilke

- (a) Letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 5 700 kg ali največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet so opremljena najmanj z eno sekiro ali lomilko, nameščeno v pilotski kabini.
- (b) Pri letalih z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 200 se v kuhinji, ki je najbolj zadaj v letalu, ali v njeni bližini namesti dodatna sekira ali lomilka.
- (c) Sekire in lomilke, nameščene v potniški kabini, potnikom niso vidne.

NCC.IDE.A.210 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa letala, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v letalo v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1: Označitev točk prodora



NCC.IDE.A.215 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Letala s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. julija 2008 ali pred tem so opremljena z oddajnikom ELT katere koli vrste.
- (b) Letala s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 1. juliju 2008 so opremljena s samodejnim oddajnikom ELT.
- (c) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Leti nad vodo

- (a) Naslednja letala so opremljena z rešilnimi jopiči za vse osebe na letalu ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev, zloženimi na mestih, na katerih jih osebe, za uporabo katerih so namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča:
 - (1) kopenska letala, ki se uporabljajo nad vodo na razdalji več kot 50 NM od obale ali vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem sta po mnenju vodje zrakoplova vzletna ali priletna pot speljani nad vodno gladino tako, da bi v primeru nesreče lahko prišlo do pristanka v sili na vodi in
 - (2) vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo.
- (b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.
- (c) Vodna letala, ki se uporabljajo nad vodo, so opremljena z:

Priloga VI, del NCC

- (1) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje vodnega letala na vodni površini, ki ustreza njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem in
 - (2) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov v skladu z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.
- (d) Vodja letala, ki se uporablja na razdalji od kopnega, primerne za pristanek v sili, ki presega 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti ali 50 NM, kar je manj, določi nevarnosti za preživele iz letala v primeru pristanka v sili na vodi, na podlagi katerih določi, da bo na letalu:
- (1) oprema za oddajanje signalov v sili;
 - (2) dovolj rešilnih čolnov, ki lahko sprejmejo vse osebe na letalu in so zloženi tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili in
 - (3) reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

NCC.IDE.A.230 Oprema za preživetje

- (a) Letala, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljena s:
- (1) signalno opremo za oddajanje signalov v sili;
 - (2) najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in
 - (3) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na letalu.
- (b) Na letalu ni treba imeti dodatne opreme za preživetje iz pododstavka (a)(3), če letalo:
- (1) ostane na takšni razdalji od območja, na katerem iskanje in reševanje nista posebej zahtevna, ki ustreza:
 - (i) 120 minutam letanja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI) za letala, ki lahko pri okvari ključnega motorja ali motorjev na kateri koli točki zračne poti ali poti načrtovanih preusmeritev nadaljujejo let do letališča ali
 - (ii) 30 minutam letanja pri potovalni hitrosti za vsa druga letala;ali
 - (2) ostane na razdalji, ki ne presega 90 minut letenja pri potovalni hitrosti, od območja, primerne za pristanek v sili, za letala, certificirana v skladu z veljavnim plovnostnim standardom.

NCC.IDE.A.240 Slušalke

- (a) Letala so opremljena s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo za vsakega člana letalske posadke na njegovem dodeljenem mestu v pilotski kabini.
- (b) Letala, ki se uporabljajo po pravili IFR ali ponoči, so opremljena z gumbom za oddajanje na napravi za ročno uravnavanje naklona in nagiba za vsakega zahtevanega člana letalske posadke.

NCC.IDE.A.245 Radiokomunikacijska oprema

- (a) Letala, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljena z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:
 - (1) izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;
 - (2) prejemajo meteorološke informacije kadar koli med letom;
 - (3) izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in frekvencami, ki jih določi ustrezn organ in
 - (4) omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.
- (b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

NCC.IDE.A.250 Navigacijska oprema

- (a) Letala so opremljena z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:
 - (1) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in
 - (2) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.
- (b) Letala imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.
- (c) Letala, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristank v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljena z ustrezno opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristank. Navedena oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristank v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

NCC.IDE.A.255 Radarski odzivnik

Letala so opremljena s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot.

NCC.IDE.A.260 Upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov

- (a) Operater uporablja samo podatkovne proizvode elektronske navigacije, ki podpirajo navigacijsko aplikacijo, skladno s standardi celovitosti, in ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (b) Če podatkovni proizvodi elektronske navigacije podpirajo navigacijsko aplikacijo, ki je potrebna za operacijo, za katero je v skladu s Prilogo V (del SPA) k Uredbi (ES) št. xxx/XXXX potrebna odobritev, operater pristojnemu organu dokaže, da so uporabljeni postopek in zagotovljeni proizvodi v skladu s standardi celovitosti, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (c) Operater nenehno spremlja postopek in proizvode in sicer neposredno ali s spremljanjem skladnosti izvajalcev, ki so tretje osebe.
- (d) Operater zagotovi pravočasno širjenje in vključevanje tekočih in nespremenjenih elektronskih navigacijskih podatkov vsem letalom, ki jih potrebujejo.

Oddelek 2 – Helikopterji

NCC.IDE.H.100 Instrumenti in oprema – splošno

- (a) Instrumenti in oprema, ki se zahtevajo v tem delu, seodobrijo v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti, če:
 - (1) jih uporablja letalska posadka za upravljanje poti leta v skladu z NCC.IDE.H.245 in NCC.IDE.H.250 ali
 - (2) so vgrajeni na helikopterju.
- (b) Za naslednje dele, če se zahtevajo v tem poddelu, se ne zahteva odobritev opreme:
 - (1) samostojno prenosno svetilko,
 - (2) točni časomer,
 - (3) držalo za karte,
 - (4) komplet za prvo pomoč,
 - (5) opremo za preživetje in signaliziranje,
 - (6) vodno sidro in opremo za privez ter
 - (7) otroško zadrževalno napravo.
- (c) Instrumenti in oprema, ki se v tem poddelu ne zahtevajo, ter katera koli druga oprema, ki se ne zahteva v drugih veljavnih prilogah, vendar so na zrakoplovu, izpolnjujejo naslednji zahtevi:
 - (1) informacij, ki jih zagotavljajo ti instrumenti, oprema ali pripomočki, letalska posadka ne uporablja za izpolnjevanje zahtev iz Priloge I k Uredbi (ES) št. 216/2008 ali NCC.IDE.H.245 in NCC.IDE.H.250 ter
 - (2) instrumenti in oprema ne vplivajo na plovnost helikopterja, niti pri okvarah ali napakah.
- (d) Instrumenti in oprema so zlahka na voljo za uporabo ali zlahka dosegljivi z mesta, na katerem sedi član letalske posadke, ki jih mora uporabljati.
- (e) Instrumenti, ki jih uporablja član letalske posadke, so razporejeni tako, da lahko član letalske posadke zlahka vidi prikaze že s svojega mesta z majhnim dejanskim odmikom iz položaja in vidne črte, ki ju po navadi zavzame pri gledanju naprej v smeri poti leta.
- (f) Vsa zahtevana reševalna oprema je zlahka dosegljiva za takojšnjo uporabo.

NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne začne, če kateri koli od instrumentov, delov opreme ali funkcij helikopterja, ki so potrebni za načrtovani let, ne deluje ali manjka, razen če:

- (a) se helikopter uporablja v skladu s seznamom minimalne opreme (MEL) operaterja;
- (b) je pristojni organ odobril operaterja za uporabo helikopterja v okviru omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) ali
- (c) ima helikopter dovoljenje za letenje, izdano v skladu z veljavnimi zahtevami glede plovnosti.

NCC.IDE.H.115 Operativne luči

Helikopterji, ki se uporabljajo ponoči, so opremljeni s:

- (a) sistemom luči proti trčenju;
- (b) navigacijskimi/pozicijskimi lučmi;
- (c) pristajalnim žarometom;
- (d) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje ustrezne osvetlitve vseh instrumentov in opreme, pomembnih za varno delovanje helikopterja;
- (e) razsvetljava, ki se napaja iz električnega sistema helikopterja, za zagotavljanje osvetlitve vseh prostorov za potnike;
- (f) samostojno prenosno svetilko za vsa mesta članov posadke in
- (g) lučmi zaradi uskladitve z mednarodnimi predpisi za preprečevanje trčenj na morju, če je helikopter amfibijski.

NCC.IDE.H.120 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

- (a) Helikopterji, ki se uporabljajo podnevi po pravilih VFR, so opremljeni z napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti in
 - (5) zdrsa.

Priloga VI, del NCC

- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v razmerah VMC nad vodo in zunaj vidnega dosega kopnega ali v razmerah VMC ponoči ali pri vidljivosti manj kot 1 500 m ali v razmerah, ko helikopterja ni mogoče zadržati na želeni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov, imajo poleg opreme iz točke (a) še naslednjo opremo:
- (1) napravo za merjenje in prikazovanje:
 - (i) položaja,
 - (ii) navpične hitrosti in
 - (iii) stabilizirane smeri,
 - (2) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo in
 - (3) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti iz pododstavka (a)(4) zaradi kondenzacije ali zaledenitve.
- (c) Če sta za operacijo potrebna dva pilota, so helikopterji opremljeni z dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
- (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) zdrsa,
 - (4) položaja, če je ustrezno,
 - (5) navpične hitrosti, če je ustrezno in
 - (6) stabilizirane smeri, če je ustrezno.

NCC.IDE.H.125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR, so opremljeni z:

- (a) napravo za merjenje in prikazovanje:
- (1) magnetne smeri,
 - (2) časa v urah, minutah in sekundah,
 - (3) tlačne višine,
 - (4) indicirane hitrosti,
 - (5) navpične hitrosti,

Priloga VI, del NCC

- (6) zdrsna,
 - (7) položaja,
 - (8) stabilizirane smeri in
 - (9) temperature zunanjega zraka;
- (b) napravo za prikazovanje, kdaj žiroskopski instrumenti niso ustrezno oskrbljeni z električno energijo;
- (c) če sta za operacijo potrebna dva pilota, dodatno ločeno napravo za prikazovanje:
- (1) tlačne višine,
 - (2) indicirane hitrosti,
 - (3) navpične hitrosti,
 - (4) zdrsna,
 - (5) položaja in
 - (6) stabilizirane smeri;
- (d) napravo za preprečevanje napak v delovanju sistemov za prikaz hitrosti iz pododstavkov (a)(4) in (c)(2) zaradi kondenzacije ali zaledenitve;
- (e) nadomestnim virom statičnega tlaka;
- (f) držalom za karte na mestu, na katerem se karte berejo brez težav in ki ga je mogoče osvetliti za nočne operacije in
- (g) dodatno napravo za merjenje in prikazovanje položaja, kot pomožnim instrumentom.

NCC.IDE.H.130 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR

Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR z enim pilotom, so opremljeni z avtopilotom, ki zadrži vsaj višino in smer leta.

NCC.IDE.H.145 Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer

Helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, so opremljeni z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer, če najnovejša vremenska poročila kažejo, da se na predvideni zračni poti lahko pričakujejo nevihte ali druge potencialno nevarne vremenske razmere, za katere se šteje, da jih je mogoče zaznati z letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer.

NCC.IDE.H.150 Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi

- (a) Helikopterji, ki se ponoči uporabljajo ob predvideni ali dejanski zaledenitvi, so opremljeni z napravami za osvetlitev ali zaznavanje zaledenitve.
- (b) Naprave za osvetlitev zaledenitve ne povzročajo bleščanja ali odsevanja, ki bi člane letalske posadke oviralo pri opravljanju nalog.

NCC.IDE.H.155 Interfonski sistem za letalsko posadko

Helikopterji, ki jih upravlja letalska posadka z več kot enim članom, so opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko, vključno s slušalkami in mikrofoni, ki jih uporabljajo vsi člani letalske posadke.

NCC.IDE.H.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini

- (a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 7 000 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini.
- (b) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini lahko shrani podatke, zapisane vsaj v zadnjih dveh urah.
- (c) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ob upoštevanju časovnih presledkov zapisuje:
 - (1) govorno sporazumevanje, ki se po radiu oddaja iz pilotske kabine ali vanjo sprejema;
 - (2) govorno sporazumevanje članov letalske posadke po interfonskem sistemu in sistemu za obveščanje potnikov, če sta vgrajena;
 - (3) zvočno okolje pilotske kabine, vključno, brez prekinitev, z zvočnimi signali, prejetimi z vseh mikrofonov posadke in
 - (4) glasovne ali zvočne signale za prepoznavanje navigacijskih in priletnih navodil, ki se pošljejo v slušalke ali zvočnik.

Priloga VI, del NCC

- (d) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini samodejno začne zapisovanje, preden se helikopter začne premikati s svojo močjo, in ga nadaljuje do zaključka leta, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Poleg zahtev iz odstavka (d) zapisovalnik zvoka v pilotski kabini, odvisno od razpoložljivosti električne energije, začne zapisovanje čim prej med preverjanji v pilotski kabini pred zagonom motorjev na začetku leta in ga nadaljuje do preverjanj v pilotski kabini, ki sledijo takoj po zaustavitvi motorjev na koncu leta.
- (f) Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

NCC.IDE.H.165 Zapisovalnik letov

- (a) Helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, so opremljeni z zapisovalnikom letov, ki uporablja digitalni način zapisovanja in shranjevanja podatkov in za katerega je na voljo postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov iz pomnilnika.
- (b) Zapisovalnik letov zapisuje parametre, potrebne za natančno določitev poti leta, hitrosti, položaja, moči motorja, konfiguracije in delovanja helikopterja, ter je zmožen shraniti podatke, zapisane vsaj v zadnjih 10 urah.
- (c) Podatki se pridobijo iz virov na helikopterju, ki omogočajo točno povezavo z informacijami, prikazanimi letalski posadki.
- (d) Zapisovalnik letov začne samodejno zapisovanje podatkov, preden se helikopter lahko začne premikati s svojo močjo, in ga samodejno preneha, ko se helikopter ne more več premikati s svojo močjo.
- (e) Zapisovalnik letov ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.

NCC.IDE.H.170 Zapisovanje prek podatkovnih zvez

- (a) Helikopterji s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti 1. januarja 2016 ali pozneje, ki imajo zmogljivost komunikacije prek podatkovnih zvez in morajo biti opremljeni z zapisovalnikom zvoka v pilotski kabini, če je ustrezno, z zapisovalnikom zapisujejo:
 - (1) sporočila iz komunikacije prek podatkovnih zvez, povezana s sporočili službe zračnega prometa (ATS) helikopterju in sporočili, poslanimi iz helikopterja, vključno s sporočili, ki se nanašajo na naslednje aplikacije:
 - (i) vzpostavitev podatkovne zveze;
 - (ii) komunikacije med kontrolorjem in pilotom helikopterja;
 - (iii) usmerjeni nadzor;

Priloga VI, del NCC

- (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad oddajanjem zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema;
 - (vi) podatke o operativnem nadzoru zrakoplova, če je mogoče glede na strukturo sistema in
 - (vii) slikovni zapis podatkov, če je mogoče glede na strukturo sistema;
- (2) informacije, ki omogočajo povezanost z vsemi povezanimi zapisi v zvezi s komunikacijo prek podatkovne zveze, ki se hranijo ločeno od helikopterja in
 - (3) informacije o času in prednostni obravnavi sporočil iz komunikacije prek podatkovne zveze, ob upoštevanju strukture sistema.
- (b) Zapisovalnik digitalno zapisuje in shranjuje podatke in informacije ter uporablja digitalni postopek za takojšnjo pridobitev teh podatkov. Način zapisovanja omogoča povezovanje s podatki, zapisanimi na tleh.
 - (c) Zapisovalnik lahko hrani zapisane podatke vsaj tako dolgo, kot je v NCC.IDE.H.160 določeno za zapisovalnike zvoka v pilotski kabini.
 - (d) Zapisovalnik ima napravo, ki pomaga pri njegovem lociranju v vodi.
 - (e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem delovanja zapisovalnika so enake kot zahteve, ki so v točkah (d) in (e) NCC.IDE.H.160 navedene za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini.

NCC.IDE.H.175 Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini

Skladnost z zahtevami za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini in zapisovalnik letov je mogoče doseči s kombiniranim zapisovalnikom podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini.

NCC.IDE.H.180 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave

- (a) Helikopterji so opremljeni s:
 - (1) sedeži ali ležišči za vse osebe na letalu, stare 24 mesecev ali več;
 - (2) varnostnim pasom na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi za vsako ležišče;
 - (3) za helikopterje s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. juliju 1999, varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa za vsakega potnika, starega 24 mesecev ali več;
 - (4) otroško zadrževalno napravo za vse osebe na letalu, mlajše od 24 mesecev;

Priloga VI, del NCC

- (5) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta, na vsakem sedežu letalske posadke in
 - (6) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na sedežih najmanjšega zahtevanega števila članov kabinskega osebja pri helikopterjih s prvič izdanim individualnim spričevalom o plovnosti po 31. decembru 1980.
- (b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa:
- (1) ima enotočkovno odpenjanje in
 - (2) na sedežih letalske posadke, vseh sedežih poleg pilotovega in sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja vključuje dva ramenska pasova in varnostni pas, ki ga je mogoče uporabljati samostojno.

NCC.IDE.H.185 Znaka pripnite varnostne pasove in prepovedano kajenje

Helikopterji, na katerih niso vsi potniški sedeži vidni s sedežev letalske posadke, so opremljeni z znakom za prikaz vsem potnikom in kabinskemu osebju, kdaj morajo biti pasovi sedežev pripeti in kdaj kajenje ni dovoljeno.

NCC.IDE.H.190 Komplet za prvo pomoč

- (a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim kompletom za prvo pomoč.
- (b) Komplet(i) za prvo pomoč je (so):
 - (1) zlahka dostopen(ni) za uporabo in
 - (2) se redno dopolnjuje(jo).

NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom

- (a) Helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo na višinah letenja, za katere se zahteva oskrba s kisikom v skladu s točko (b), so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.
- (b) Na helikopterjih, na katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo nad višinami letenja, na katerih je tlačna višina v prostorih za potnike nad 10 000 ft, je dovolj kisika za dihanje za oskrbo:
 - (1) vseh članov posadke in najmanj 10 % potnikov za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft ter

- (2) vseh članov posadke in potnikov za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.

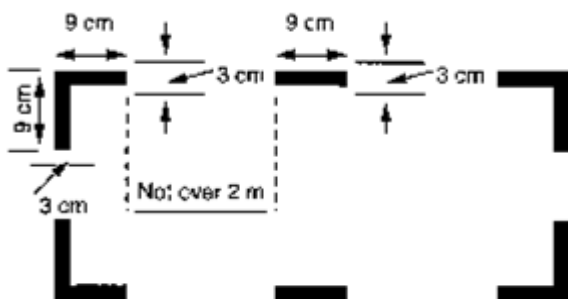
NCC.IDE.H.205 Ročni gasilni aparati

- (a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim ročnim gasilnim aparatom:
 - (1) v pilotski kabini in
 - (2) v vsakem prostoru za potnike, ki je ločen od pilotske kabine, razen če je ta prostor zlahka dostopen za letalsko posadko.
- (b) Vrsta in količina sredstva za gašenje za zahtevane gasilne aparate ustrezata vrsti požarov, ki se lahko z večjo verjetnostjo pripetijo v prostoru, v katerem se predvideva uporaba gasilnega aparata, v prostorih, v katerih so osebe, pa morata čim bolj zmanjšati nevarnost koncentracije strupenih plinov.

NCC.IDE.H.210 Označitev točk prodora

Če so predeli trupa helikopterja, ki so primerni za vdor reševalnih ekip v helikopter v sili, označeni, se ti predeli označijo v skladu s prikazom 1.

Prikaz 1: Označitev točk prodora



NCC.IDE.H.215 Oddajnik signala na kraju nesreče (ELT)

- (a) Helikopterji so opremljeni najmanj z enim samodejnim oddajnikom signala na kraju nesreče (ELT).
- (b) Helikopterji, ki se uporabljajo v operacijah na morju za lete nad vodo v neprijaznem okolju in v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let, so opremljeni z oddajnikom ELT (ELT(AD)), ki se samodejno aktivira.
- (c) Oddajnik ELT katere koli vrste lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Rešilni jopiči

- (a) Helikopterji so opremljeni z rešilnimi jopiči za vse osebe na helikopterju ali enakovrednimi individualno napihljivimi napravami za vse osebe na helikopterju, mlajše od 24 mesecev, ki so zloženi na mestih, na katerih jih osebe, ki so jim namenjeni, zlahka dosežejo s svojega sedeža ali ležišča, če:
- (1) se uporabljajo za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let;
 - (2) se uporabljajo za lete nad vodo prek avtorotacijske razdalje od kopnega, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta ali
 - (3) vzletajo ali pristajajo na letališču ali območju delovanja, na katerem poteka vzletna ali priletna pot nad vodo.
- (b) Vsak rešilni jopič ali enakovredna individualno napihljiva naprava je opremljena z virom električne osvetlitve za lažje lociranje oseb.

NCC.IDE.H.226 Obleka za preživetje posadke

Vsak član posadke ima na sebi obleko za preživetje:

- (a) pri izvajanju operacij na letih nad vodo v podporo operacijam na morju v oddaljenosti od kopnega, ki presega 10 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let in če:
- (1) vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C ali
 - (2) predvideni čas reševanja presega predvideni čas preživetja
- ali
- (b) tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:
- (1) leti nad vodo prek avtorotacijske razdalje ali razdalje za varen pristanek v sili, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati ravnega leta in vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.

NCC.IDE.H.227 Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo

Helikopterji, ki se uporabljajo:

- (a) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja lahko zadrži vodoravni let ali
- (b) za lete nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega tri minute letenja pri običajni potovalni hitrosti, ko helikopter pri odpovedi ključnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta, in če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja, so opremljeni z:
 - (1) pri helikopterjih, na katerih je manj kot 12 oseb, najmanj enim rešilnim čolnom z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju, zloženim tako, da omogoča takojšnjo uporabo v sili;
 - (2) pri helikopterjih, na katerih je več kot 11 oseb, najmanj dvema rešilnima čolnoma, zloženima tako, da omogočata takojšnjo uporabo v sili, ki lahko skupaj sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju, pri izgubi enega pa ima(jo) preostali čoln(i) ustrezno preobremenitveno zmogljivost za sprejem vseh oseb na helikopterju;
 - (3) najmanj enim oddajnikom ELT (ELT(S)) za preživele za vsak zahtevani rešilni čoln in
 - (4) reševalno opremo, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja in ustreza predvidenemu letu.

NCC.IDE.H.230 Oprema za preživetje

Helikopterji, ki se uporabljajo nad območji, na katerih bi bila iskanje in reševanje posebej zahtevna, so opremljeni s:

- (a) signalno opremo za oddajanje signalov v sili,
- (b) najmanj enim oddajnikom ELT(S) za preživele in
- (c) dodatno opremo za preživetje za predvideno zračno pot, ob upoštevanju števila oseb na helikopterju.

NCC.IDE.H.231 Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju

Helikopterji, ki se uporabljajo za operacije na morju na neprijaznem morskem območju v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti, izpolnjujejo naslednje zahteve:

- (a) če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodju zrakoplova, kažejo, da bo temperatura morja med pod 10 °C, ali če predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja, ali če se načrtuje nočno izvajanje leta, imajo vse osebe na helikopterju na sebi obleko za preživetje;
- (b) vsi rešilni čolni, ki so na helikopterju v skladu z NCC.IDE.H.227, so nameščeni tako, da so uporabni v razmerah na morju, v katerih so bile ocenjene lastnosti helikopterja pri pristanku v sili na vodi ter njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem, zaradi izpolnitve zahtev glede pristanka v sili na vodi za certificiranje;
- (c) helikopter je opremljen s sistemom razsvetljave v sili z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja;
- (d) vsi izhodi v sili, vključno z izhodi v sili za posadko, in njihove naprave za odpiranje so vidno označeni za vodenje oseb na helikopterju, ki uporabljajo izhode pri dnevni svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne in kabina potopi;
- (e) vsa vrata, ki jih ni mogoče odvreči in so označena kot izhodi v sili pri pristanku v sili na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh razmerah na morju, vse do najzahtevnejših, ki jih je treba oceniti za pristanek v sili na vodi in plovnost;
- (f) vsa vrata, okna in druge odprtine v prostoru za potnike, ki so bili ocenjeni za ustrezne za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v nevarnosti;
- (g) rešilni jopiči se nosijo ves čas, razen če nima potnik ali član posadke na sebi integrirane obleke za preživetje, ki izpolnjuje skupne zahteve za obleko za preživetje in rešilni jopič.

NCC.IDE.H.232 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopterji, certificirani za operacije na vodi, so opremljeni z:

- (a) vodnim sidrom in drugo opremo, potrebno za lažji privez, sidranje ali manevriranje helikopterja na vodni površini, ki ustrežata njegovi velikosti, teži in značilnostim v zvezi z njegovim upravljanjem, ter
- (b) opremo za ustvarjanje zvočnih signalov iz mednarodnih predpisov za preprečevanje trčenj na morju, če je ustrezno.

NCC.IDE.H.235 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi

Helikopterji so zasnovani za pristanek na vodi ali certificirani za pristanek v sili na vodi v skladu z ustrežno plovnostno kodo ali opremljeni z reševalno opremo za lebdenje v vodi, če se uporabljajo za lete nad vodo v neprijaznem okolju v oddaljenosti od kopnega, ki presega deset minut letenja pri običajni potovalni hitrosti.

NCC.IDE.H.240 Slušalke

Če se zahteva radiokomunikacijski in/ali radionavigacijski sistem, je helikopter opremljen s slušalkami z usmerjenim mikrofonom ali enakovredno napravo in gumbom za oddajanje na krmilu vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

NCC.IDE.H.245 Radiokomunikacijska oprema

(a) Helikopterji, ki se uporabljajo po pravilih IFR ali ponoči, ali če je to v skladu z veljavnimi zahtevami za zračni prostor, so opremljeni z radiokomunikacijsko opremo, s katero se v običajnih pogojih radijskega prenosa lahko:

(1) izvaja dvosmerna komunikacija za namene letališke kontrole;

(2) sprejemajo meteorološke informacije;

(3) izvaja dvosmerna komunikacija kadar koli med letom z aeronavtičnimi postajami in na frekvencah, ki jih določi ustrezeni organ in

(4) omogoča komuniciranje na letalski frekvenci 121,5 MHz za pomoč v sili.

(b) Če se zahteva več komunikacijskih oprem, so te med seboj toliko ločene, da okvara ene ne povzroči okvare druge.

(c) Če se zahteva radiokomunikacijski sistem, so helikopterji opremljeni z interfonskim sistemom za letalsko posadko iz NCO.IDE.H.135 in gumbom za oddajanje na krmilu za vsakega zahtevanega pilota in/ali člana posadke na njegovem dodeljenem mestu.

NCC.IDE.H.250 Navigacijska oprema

(a) Helikopterji so opremljeni z navigacijsko opremo, ki jim omogoča nadaljevanje leta v skladu z:

(1) načrtom leta ATS, če je ustrezno, in

(2) veljavnimi zahtevami za zračni prostor.

(b) Helikopterji imajo zadostno navigacijsko opremo za zagotovitev, da v primeru okvare enega dela opreme v kateri koli fazi leta preostala oprema omogoča varno navigacijo v skladu s točko (a) ali varno izvedbo ustreznega ukrepa za izredne razmere.

- (c) Helikopterji, ki se uporabljajo za lete, pri katerih se načrtuje pristanek v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), so opremljeni z navigacijsko opremo, ki lahko zagotavlja vodenje do točke, s katere je mogoče izvesti vizualni pristanek. Navedena oprema lahko zagotavlja tako vodenje za vsako letališče, na katerem je predviden pristanek v razmerah IMC, in vsa določena nadomestna letališča.

NCC.IDE.H.255 Radarski odzivnik

Helikopterji so opremljeni s sekundarnim nadzorovalnim radarskim odzivnikom (SSR), ki sporoča tlačno višino, in vsemi drugimi zmogljivostmi radarskega odzivnika SSR, ki se zahtevajo za predvideno zračno pot.