



Euroopa Lennundusohutusamet

**Komisjoni määruse eelnõu VI lisa
„Lennutegevus – OPS”**

NCC-osa – IR

Sisukord

NCC-osa – IR	7
A-alajagu – Üldnõuded	7
NCC.GEN.100 Pädev asutus	7
NCC.GEN.105 Meeskonna kohustused	7
NCC.GEN.106 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused	8
NCC.GEN.110 Seaduste, eeskirjade ja protseduuride täitmine	10
NCC.GEN.115 Ühine suhtlemiskeel	10
NCC.GEN.120 Lennukite ruleerimine	10
NCC.GEN.125 Rootori sisselülitamine	11
NCC.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed.....	11
NCC.GEN.135 Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta.....	11
NCC.GEN.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave	11
NCC.GEN.145 Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine	12
NCC.GEN.150 Ohtlike kaupade vedu	13
B-alajagu – Käitamisprotseduurid	14
NCC.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine	14
NCC.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid	14
NCC.OP.110 Lennuvälja käitamismiinimumid – üldist	14
NCC.OP.111 Lennuvälja käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud	15
NCC.OP.112 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringilt lähenemine	16
NCC.OP.113 Lennuvälja käitamismiinimumid – kopterite ringilt lähenemine maismaal	17
NCC.OP.115 Väljumis- ja lähenemisprotseduurid	17
NCC.OP.120 Müra vähendamise protseduurid	18
NCC.OP.125 Takistustest ülelennu miinimumkõrgused – IFR-lennud	18

VI lisa „NCC-osa”

NCC.OP.130	Kütuse- ja õlivaru – lennukid	18
NCC.OP.131	Kütuse- ja õlivaru – kopterid	19
NCC.OP.135	Pagasi ja lasti paigutamine	20
NCC.OP.140	Reisijate teavitamine.....	20
NCC.OP.145	Lennu ettevalmistus	20
NCC.OP.150	Stardi varulennuväljad – lennukid	21
NCC.OP.151	Varusihlennuväljad – lennukid	21
NCC.OP.152	Varusihlennuväljad – kopterid	22
NCC.OP.155	Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal	22
NCC.OP.160	Kõrvaklappide kasutamine	22
NCC.OP.165	Reisijatevedu	23
NCC.OP.170	Salongi ja kambüüsi(de) kindlustamine)	23
NCC.OP.175	Suitsetamine pardal	23
NCC.OP.180	Ilmastikutingimused	24
NCC.OP.185	Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid	24
NCC.OP.190	Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal	24
NCC.OP.195	Starditingimused	25
NCC.OP.200	Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal.....	25
NCC.OP.205	Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal	25
NCC.OP.210	Lisahapniku kasutamine	25
NCC.OP.215	Maapinna ohtliku läheduse tuvastamine	26
NCC.OP.220	Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)	26
NCC.OP.225	Lähenemise ja maandumise tingimused	26
NCC.OP.230	Lähenemise alustamine ja jätkamine	26
C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispirangud		27
NCC.POL.100	Käitamispirangud – kõik õhusõidukid	27
NCC.POL.105	Mass ja balansseering ning last.....	27

VI lisa „NCC-osa”

NCC.POL.110	Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid	29
NCC.POL.111	Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – leevendused	30
NCC.POL.115	Suutlikkus – üldist	30
NCC.POL.120	Stardimassi piirangud – lennukid	31
NCC.POL.125	Start – lennukid.....	31
NCC.POL.130	Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga – lennukid	32
NCC.POL.135	Maandumine – lennukid	32
D-alajagu – Mõõteriistad, andmed ja seadmed		33
1. jaotis – Lennukid		33
NCC.IDE.A.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldist	33
NCC.IDE.A.105	Lennu minimaalvarustus.....	34
NCC.IDE.A.110	Elektrisüsteemi varukaitsmed	34
NCC.IDE.A.115	Lennuvalgustus.....	34
NCC.IDE.A.120	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	35
NCC.IDE.A.125	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	36
NCC.IDE.A.130	Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	37
NCC.IDE.A.135	Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS).....	37
NCC.IDE.A.140	Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS).....	37
NCC.IDE.A.145	Pardailmaradar	38
NCC.IDE.A.150	Lisavarustus õisteks lendudeks jäätumistingimustes	38
NCC.IDE.A.155	Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem.....	38
NCC.IDE.A.160	Kabiini helisalvesti	38
NCC.IDE.A.165	Pardaregistraator	39
NCC.IDE.A.170	Andmeside salvestamine	39
NCC.IDE.A.175	Kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvesti	40

VI lisa „NCC-osa”

NCC.IDE.A.180	Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid	41
NCC.IDE.A.185	Tablood „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”	41
NCC.IDE.A.190	Esmaabikomplekt	41
NCC.IDE.A.195	Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid	42
NCC.IDE.A.200	Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid	43
NCC.IDE.A.205	Käsitulekustutid	43
NCC.IDE.A.206	Kirves ja raudkang	43
NCC.IDE.A.210	Sissemurdmispunktide märgistus	43
NCC.IDE.A.215	Avariimajakas (ELT)	44
NCC.IDE.A.220	Lendamine veekogu kohal	44
NCC.IDE.A.230	Päästevarustus	45
NCC.IDE.A.240	Kõrvaklapid	46
NCC.IDE.A.245	Raadioseadmed	46
NCC.IDE.A.250	Navigatsiooniseadmed	46
NCC.IDE.A.255	Transponder	47
NCC.IDE.A.260	Elektrooniliste navigatsioonandmete haldamine	47
2. jaotis – Kopterid		48
NCC.IDE.H.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldist	48
NCC.IDE.H.105	Lennu minimaalvarustus	49
NCC.IDE.H.115	Lennuvalgustus	49
NCC.IDE.H.120	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	49
NCC.IDE.H.125	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	50
NCC.IDE.H.130	Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	51
NCC.IDE.H.145	Pardailmaradar	52
NCC.IDE.H.150	Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes	52

VI lisa „NCC-osa”

NCC.IDE.H.155	Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem.....	52
NCC.IDE.H.160	Kabiini helisalvesti	52
NCC.IDE.H.165	Pardaregistraator	53
NCC.IDE.H.170	Andmeside salvestamine	53
NCC.IDE.H.175	Kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvesti	54
NCC.IDE.H.180	Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid	54
NCC.IDE.H.185	Tablood „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”	55
NCC.IDE.H.190	Esmaabikomplekt	55
NCC.IDE.H.200	Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid.....	55
NCC.IDE.H.205	Käsitulekustutid	55
NCC.IDE.H.210	Sissemurdmispunktide märgistus	56
NCC.IDE.H.215	Avariimajakas (ELT)	56
NCC.IDE.H.225	Päästevestid	56
NCC.IDE.H.226	Meeskonna kaitseülkonnad	57
NCC.IDE.H.227	Päästeparved, pääste-avariimajakad ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal	57
NCC.IDE.H.230	Päästevarustus	58
NCC.IDE.H.231	Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu merealal kohal	58
NCC.IDE.H.232	Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus.....	59
NCC.IDE.H.235	Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette.....	59
NCC.IDE.H.240	Kõrvaklapid	59
NCC.IDE.H.245	Raadioseadmed.....	59
NCC.IDE.H.250	Navigatsiooniseadmed	60
NCC.IDE.H.255	Transponder	60

NCC-osa – IR

A-alajagu – Üldnõuded

NCC.GEN.100 Pädev asutus

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub käitaja peamine tegevuskoht või elukoht.

NCC.GEN.105 Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige vastutab oma tööülesannete nõuetekohase täitmise eest, mis:
 - 1) on seotud õhusõiduki ja selles viibijate ohutusega ja
 - 2) on ette nähtud lennutegevuskäsiraamatu juhiste ja protseduuridega.
- b) Lennu kriitilistel etappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, peab meeskonnaliige istuma talle määratud töökohal ega tohi täita muid ülesandeid peale õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavate.
- c) Lennu ajal tuleb oma töökohal oleval lennumeeskonna liikmel hoida turvavöö kinnitatuna.
- d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud meeskonnaliige olema alati õhusõiduki juhikohal.
- e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukiga tööülesandeid täita:
 - 1) kui ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008¹ IV lisa punkti 7.f tähenduses või tunneb, et ta tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu, või
 - 2) kui ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või kui esineb muid määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 7.g nimetatud põhjusi.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1). Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

- f) Meeskonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe käitaja juures, peab:
- 1) säilitama andmeid oma lennu- ja tööaja ning puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr xxx/XXXX III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ja
 - 2) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt kohaldatavatele lennu- ja tööaja piirangutele.
- g) Meeskonnaliige peab kandma õhusõiduki kaptenile ette:
- 1) kõikidest vigadest, riketest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada lennuki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas ka riketest avariisüsteemides ja
 - 2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevuse ohutust.

NCC.GEN.106 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

- a) Kapten vastutab:
- 1) kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest lennutegevuse ajal vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 1.c viidatule;
 - 2) lennu algatamise, jätkamise, lõpetamise või ümbersuunamise eest ohutuse huvides;
 - 3) kõikide juhiste, käitamisprotseduuride ja kontrollkaartide täitmise tagamise eest vastavalt lennutegevuskäsiraamatule ning määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 1.b viidatule;
 - 4) et lendu alustatakse üksnes juhul, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3. viidatud käitamispääangud, ning:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks nõutavad instrumendid ja seadmed ja need on töökorras, välja arvatud juhul, kui NCC.IDE.A.105 või NCC.IDE.H.105 kohase minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;
 - iv) õhusõiduki mass ja raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;

VI lisa „NCC-osa”

- v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud;
 - vi) lennu ajal ei ületata kordagi õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud õhusõiduki käitamispääsmeid;
 - vii) igal meeskonnaliikmel on määruse (EÜ) nr 1178/2011² kohane kehtiv luba ja
 - viii) lennumeeskonna liikmetel on sobivad pädevused ning nad vastavad pädevus- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele;
- 5) et lendu ei alustata, kui mõni meeskonnaliige on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
 - 6) et juhul, kui mõne meeskonnaliikme töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;
 - 7) otsuse eest, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt varustuse muudatuste loetelule (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL);
 - 8) kasutamise seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus registreerimise eest lennu või lendude seeria lõppemisel; ja
 - 9) selle tagamise eest, et pardaregistraatorid:
 - i) ei ole lennu ajal töökorras ära või välja lülitatud ja
 - ii) teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi korral:
 - A) andmeid sihilikult ei kustutata;
 - B) pardaregistraatorid inaktiveeritakse lennu lõppedes viivitamatult; ja
 - C) reaktiveeritakse üksnes uurimisorgani loal.
- b) Kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või saata pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa pagasist või lastist, kes/mis võivad kujutada potentsiaalset ohtu õhusõiduki või selles viibijate ohutusele.
 - c) Kapten teatab niipea kui võimalik asjaomasele lennuliiklusteenistuse üksusele ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad kahjustada teiste õhusõidukite ohutust.

² Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EÜ) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008. *ELT L 311, 25.11.2011, lk 1.*

VI lisa „NCC-osa”

- d) Olenemata punkti a alapunktist 6 võib kapten mitme piloodiga meeskonnaga lendamisel jätkata lendu lähimast ilmastikutingimuste poolest sobivast lennuväljast kaugemale, kui kasutatakse piisavaid riskileevendusmeetmeid.
- e) Kapten peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaohuolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- f) Kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.
- g) Kapten peab lähimat lennuametit kiireimal võimalikul viisil teavitama õhusõidukiga seotud mis tahes õnnetusest, millega kaasnes inimes(t)e raske kehavigastus või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

NCC.GEN.110 Seaduste, eeskirjade ja protseduuride täitmine

- a) Kapten peab täitma nende riikide seadusi, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.
- b) Kapten peab tundma oma kohustuste täitmisega seotud ning läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 1.a. viidatule.

NCC.GEN.115 Ühine suhtlemiskeel

Käitaja tagab, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

NCC.GEN.120 Lennukite ruleerimine

Käitaja tagab, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik:

- a) on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) on käitaja poolt määratud ning:
 - 1) on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, juhul kui on nõutav raadioside kasutamine;
 - 3) on saanud juhised lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennuliiklusteenistuse signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuride kohta ja

4) suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid norme.

NCC.GEN.125 Rootori sisselülitamine

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes lendamiseks kvalifitseeritud piloodiga juhikohal.

NCC.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi lennuki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid, mis võivad lennuki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

NCC.GEN.135 Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta

Käitaja tagab, et tal on alati pardal oleva avari- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele.

NCC.GEN.140 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiaatena, kui ei ole ette nähtud teisiti:
- 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimistunnistuse originaal;
 - 3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;
 - 4) mürasertifikaat;
 - 5) määruse (EL) nr xxx/XXXX III lisa (ORO-osa) punktis ORO.DEC.100 sätestatud deklaratsioon;
 - 6) erilubade loend, kui see on olemas;
 - 7) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;
 - 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
 - 10) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
 - 11) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudist ning kõikidest marsruutidest, kuhu lennu ümbersuunamist võib mõistlikult eeldada;
 - 12) info eskortiva ja eskortitava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;

VI lisa „NCC-osa”

- 13) info kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta;
 - 14) kehtiva lennutegevuskäsiraamatu meeskonna tööülesandeid käsitlevad osad, mis peavad olema meeskonnale hõlpsasti kättesaadavad;
 - 15) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või varustatuse muudatuste loetelu (CDL);
 - 16) vajalikud teatised lenduritele (NOTAM) ning lennundusteabeteenuste (AIS) teabedokumendid;
 - 17) asjakohane meteoroloogiline teave;
 - 18) lasti- ja/või reisijatemanifest, kui see on olemas ja
 - 19) muud lennuga seoses vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.
- b) Punkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral võib lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus saab dokumendid asendada.

NCC.GEN.145 Pardaregistraatori salvestiste säilitamine, esitamine ja kasutamine

- a) Teatamiskohustuse alla kuuluva õnnetuse või intsidendi järel peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva jooksul, kui uurimisorgan ei ole ette näinud teisiti.
- b) Käitaja teostab pardaregistraatorite (FDR) salvestiste, kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste ja andmeside salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada salvestusseadmete jätkuv töökorras olek.
- c) Käitaja säilitab kõik käitamisaaja jooksul pardaregistraatoriga salvestatud andmed vastavalt NCC.IDE.A.165 või NCC.IDE.H.165 nõuetele, välja arvatud pardaregistraatorite katsetamise või hooldamise korral, kui võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja säilitab ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad teavet pardaregistraatori algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Käitaja teeb pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorite salvestised.
- f) Olenemata kohaldatavast siseriiklikust kriminaalõigusest:
 - 1) tohib kabiini helisalvestusseadmete salvestisi kasutada muudel eesmärkidel peale õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimise üksnes kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete ja hooldustöötajate nõusolekul; ja
 - 2) tohib pardaregistraatori helisalvestisi või andmeühenduse salvestisi kasutada muudel eesmärkidel peale õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidendi uurimise üksnes juhul, kui:

VI lisa „NCC-osa”

- i) neid salvestisi kasutab ettevõtja üksnes lennukõlblikkuse või hoolduse eesmärgil;
- ii) salvestised on anonümiseeritud või
- iii) salvestised avalikustatakse turvalisust tagaval viisil.

NCC.GEN.150 Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga, nagu seda on viimati muudetud, ning seda täiendava *Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilise juhendi* (ICAO dokument 9284-AN/905) uusima kehtiva väljaandega koos selle lisade ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupu võib vedada üksnes määruse (EÜ) nr xxx/XXXX V lisa (SPA-osa) G-alajao kohase sertifikaadiga käitaja, välja arvatud juhul, kui:
 - 1) kaubad ei kuulu tehnilise juhendi alla tulenevalt nimetatud juhendi 1. osast või
 - 2) kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- c) Käitaja kehtestab protseduurid, et tagada kõik võimalikud meetmed vältimaks ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
- d) Käitaja annab töötajatele vajalikku teavet võimaldamaks neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.
- e) Käitaja teatab vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevale asutusele ja toimumisriigile kõikidest ohtlike kaupadega seotud õnnetustest ja intsidentidest.
- f) Käitaja tagab reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.
- g) Käitaja tagab, et lasti vastuvõtmise kohtades oleks esitatud tehnilise juhendiga ettenähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

B-alajagu – Käitamisprotseduurid

NCC.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Käitaja kasutab üksnes lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse laadile.

NCC.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

Varulennuväljade ja kütusepoliitika valimisel peab käitaja lennuvälja käsitama eraldatud lennuväljana, juhul kui lennuaeg lähima sobiva sihtlennuväljani on:

- a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või
- b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.

NCC.OP.110 Lennuvälja käitamismiinimumid – üldist

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimival lennul määrab käitaja iga lähte-, siht- või varulennuvälja osas, mida kasutada kavatsetakse, kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid. Need miinimumid:
 - 1) ei tohi olla väiksemad käitamismiinimumidest, mille on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimetatud riigi eriluba, ja
 - 2) peavad ohtlike kaupade veo puhul olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud vastavalt määruse (EÜ) nr xxx/XXXX V lisa (SPA-osa) E-alajaole.
- b) Lennuvälja käitamismiinimumide kehtestamisel võtab käitaja arvesse järgmist:
 - 1) õhusõiduki tüüpi, lennutehnilisi ja käitamisomadusi;
 - 2) lennumeeskonna koosseisu, pädevust ja kogemusi;
 - 3) võimalike lennuradade ning lähenemis- ja stardialade mõõtmeid ja omadusi;
 - 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasust ja töövõimet;
 - 5) õhusõidukil olemasolevaid navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;

VI lisa „NCC-osa”

- 6) takistusi hädaolukorra protseduuride rakendamiseks vajalikes lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades;
 - 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalikku takistustest ülelennu kõrgust/suhtelist kõrgust;
 - 8) vahendeid meteoroloogiliste tingimuste määramiseks ja nendest teatamiseks ja
 - 9) lõplähenemisel kasutatavat lennutehnikat.
- c) Konkreetset tüüpi lähenemis- ja maandumisprotseduuri miinimume kasutatakse üksnes juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõiduki süsteemid on töökorras;
 - 3) õhusõiduki nõutavad lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ja
 - 4) meeskonnal on nõuetekohane kvalifikatsioon.

NCC.OP.111 Lennuvälja käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud

- a) Otsusekõrgus (DH) pideva laskumisega lõplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemise (NPA), glissaadiinfoga lähenemisprotseduuri (APV) ja I kategooria (CAT I) lennu puhul ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemisvarustust;
 - 2) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ettenähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH);
 - 3) lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus, kui see on olemas;
 - 4) tabelis 1 esitatud süsteemi miinimum või
 - 5) lennukikäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud.
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ei tohi ilma pideva laskumisega lõplähenemiseta (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA) lennu puhul olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ettenähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH);
 - 2) tabelis 1 esitatud süsteemi miinimum või

- 3) lennukäsiraamatus toodud minimaalne laskumiskõrgus, kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1. Süsteemi miinimumid

Seadmed	Madalaim otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)	200
Ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) / satelliidipõhine korrigeerimissüsteem (SBAS) (Lateraalne täppislähenemine glissaadiinfo (LPV))	200
GNSS (lateraalnavigatsioon (LNAV))	250
GNSS/barovertikaalnavigatsioon (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kursimajakas (LOC) kaugusemõõturiga (DME) või ilma	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni 1/2 meremiili)	250
SRA (kauguseni 1 meremiil)	300
SRA (kauguseni 2 meremiili või rohkem)	350
Ringsuunalised VHF-raadioseadmed (VOR)	300
VOR/DME	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

NCC.OP.112 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringilt lähenemine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringilt lähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) ringilt lähenemise puhul;

- 2) ringilt lähenemise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või
 - 3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- b) Minimaalne nähtavus lennukite ringilt lähenemisel peab olema suurim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki ringilt lähenemise nähtavus, kui see on avaldatud;
 - 2) minimaalne nähtavus, mis on tuletatud tabelist 2, või
 - 3) nähtavus rajal / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) eelnenud instrumentaallähenemisprotseduuris.

Tabel 1. Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringilt lähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Lennuvälja käitamismiinimumid – kopterite ringilt lähenemine maismaal

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringilt lähenemisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 m.

NCC.OP.115 Väljumis- ja lähenemisprotseduurid

- a) Õhusõiduki kapten kasutab lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduure, juhul kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardiala puhul avaldatud.
- b) Olenemata punktist a võtab kapten lennuliiklusteenistuse loa avaldatud protseduurist kõrvalekaldumiseks vastu üksnes juhul, kui:
 - 1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult või
 - 2) lennuliiklusteenistus annab talle radarvektorid.

- c) Lõpplähenemise segmendi peab igal juhul lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale lähenemisprotseduurile.

NCC.OP.120 Müra vähendamise protseduurid

Käitaja töötab käitamisprotseduurid välja õhusõidukimüra mõju vähendamise vajadust arvesse võttes, tagades samas ohutuse ülimuslikkuse müra vähendamise suhtes.

NCC.OP.125 Takistustest ülelennu miinimumkõrgused – IFR-lennud

- a) Käitaja määrab kindlaks minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrab nõutavad kõrgused maapinnast kõikideks instrumentaallennureeglite järgi lennatavateks marsruudisegmentideks.
- b) Selle meetodi alusel määrab kapten igaks lennuks minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatutest väiksemad.

NCC.OP.130 Kütuse- ja õlivaru – lennukid

- a) Kapten alustab lendu üksnes juhul, kui lennukis on piisavalt kütust ja õli, et:
- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohastel lendudel:
 - i) päeva ajal lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 30 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) öisel ajal lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel;
 - 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) kui varusihtlennuväli ei ole nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) juhul kui varusihtlennuväli on nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale, siis varulennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel.
- b) Ettenägematuteks juhtudeks nõutava kütuse arvutamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) prognoositavad meteoroloogilised tingimused;
 - 2) eeldatavad lennujuhtimisteenistuse (ATC) ümbersuunamised ja liiklusummikud;
 - 3) protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil, kui need on olemas, ja

VI lisa „NCC-osa”

- 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse lennuki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.
- c) Lennuplaani võib lennu ajal vabalt muuta, et lennata teise sihtkohta, juhul kui lennu ümberplaanimise punktist alates on võimalik kõik nõuded täita.

NCC.OP.131 Kütuse- ja õlivaru – kopterid

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kopteris on piisavalt kütust ja õli, et:
- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohastel lendudel lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ning seejärel vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel ja
 - 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) juhul kui varusihthlennuväli ei ole nõutav või ilmastikutingimuste poolest sobivat varulennuvälja ei ole, lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ning seejärel lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel vähemalt 30 minutit 450 m (1500 jala) kõrgusel maandumislennuväljast/käitamiskohast ning läheneda ja maanduda või
 - ii) kui varulennuväli on nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ja sooritada seal lähenemine ja katkestatud lähenemine ning seejärel:
 - A) lennata ettenähtud varulennuväljale ja
 - B) lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel 30 minutit 1500 jala (450 m) kõrgusel varulennuväljast/käitamiskohast ning läheneda ja maanduda.
- b) Ettenägematuteks juhtudeks nõutava kütuse arvutamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) prognoositavad meteoroloogilised tingimused;
 - 2) eeldatavad lennujuhtimisteenistuse (ATC) ümbersuunamised ja liiklusummikud;
 - 3) protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil, kui need on olemas, ja
 - 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse õhusõiduki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.
- c) Lennuplaani võib lennu ajal vabalt muuta, et lennata teise sihtkohta, juhul kui lennu ümberplaanimise punktist alates on võimalik kõik nõuded täita.

NCC.OP.135 Pagasi ja lasti paigutamine

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

- a) salongi tuuakse üksnes käsipagasi, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada, ja
- b) kogu pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes põhjustada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike või väljapääse, paigutatakse nende liikumist vältival viisil.

NCC.OP.140 Reisijate teavitamine

Kapten tagab, et:

- a) enne starti on reisijatele tutvustatud, kus asuvad ja kuidas kasutatakse:
 - 1) turvavöösid,
 - 2) avariiväljapääse ja
 - 3) reisijate ohutusinfoga kaartening, kui need on olemas:
 - 4) päästeveste,
 - 5) hapnikuvarustusseadmeid,
 - 6) päästeparvesid ja
 - 7) muud reisijatele individuaalseks kasutamiseks ettenähtud avariivarustustja
- b) lennu ajal tekkinud ohuolukorra puhul teavitatakse reisijaid nendest ohuolukorras vajalikest tegevustest, mis on antud hetkel kõige sobivamad.

NCC.OP.145 Lennu ettevalmistus

- a) Enne lennu alustamist kontrollib kapten kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, et maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas olemasolevad ning õhusõiduki ohutuks lennuks otseselt vajalikud sidevahendid ja navigatsioonivahendid, on kavandatavat liiki lennutegevuse jaoks sobivad.
- b) Enne lennu alustamist peab kapten olema tutvunud kõikide saadaolevate kavandatavaks lennuks vajalike meteoroloogiliste andmetega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude ettevalmistus peab sisaldama järgmist:

VI lisa „NCC-osa”

- 1) saadaolevate jooksvate ilmaandmete ja ilmaprognoosidega tutvumine ja
- 2) varutegevuskava koostamist juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

NCC.OP.150 Stardi varulennuväljad – lennukid

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten lennuplaanis määrama vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva stardi varulennuvälja, juhuks kui ilmastikutingimused lähtelennuväljal on lennuvälja käitamismiinimumide tasemel või halvemad või lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muudel põhjustel võimalik.
- b) Stardi varulennuväli peab lähtelennuvälja suhtes asuma järgmisel kaugusel:
 - 1) kahemootoriliste lennukite puhul mitte kaugemal kui 1-tunnine lend ühe mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes ja
 - 2) kolme- ja enamamootoriliste lennukite puhul mitte kaugemal kui 2-tunnine lend ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes vastavalt lennukäsiraamatule.
- c) Stardi varulennuväljaks valimiseks peavad lennuvälja kohta saadaolevad andmed näitama, et arvestuslikul kasutamisajal on tingimused lennuvälja antud liiki lennutegevuseks ettenähtud käitamismiinimumide tasemel või paremad.

NCC.OP.151 Varusihtlennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten määrama lennuplaanis vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varusihtlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumise või tegelikust väljumisajast kuni ajani 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennu ilma tingimustes (VMC) lähenemine ja maandumine või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine ja
 - 2) saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus vähemalt 300 m (1000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumi ja
 - ii) nähtavus vähemalt 5,5 km või 4 km üle protseduuriks ettenähtud miinimumi.

NCC.OP.152 Varusihlennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten määrama lennuplaanis vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varusihlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine ning saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumise või tegelikust väljumisajast kuni ajani 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - 1) pilvede alumise piiri kõrgus vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumi ja
 - 2) nähtavus vähemalt 1500 m üle protseduuriks ettenähtud miinimumi või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine;
 - 2) saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumi;
 - ii) nähtavus vähemalt 1500 m üle protseduuriks ettenähtud miinimumi ja
 - 3) on kindlaks määratud tagasipöördumispunkt (PNR), juhul kui sihtkoht asub avamerel.

NCC.OP.155 Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

- a) Õhusõidukit ei tangita lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga ajal, kui reisijad sisenevad, väljuvad või on pardal.
- b) Kõikide muude kütuseliikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab olema kvalifitseeritud personal õhusõiduki evakueerimise algatamiseks ja läbiviimiseks praktilisimal ja kiireimal viisil.

NCC.OP.160 Kõrvaklappide kasutamine

- a) Kõik kabiini tööle määratud lennumeeskonna liikmed peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on lennuliiklusteenistusega suhtlemisel peamiseks suulise teabeedastuse vahendiks:
 - 1) maapinnal:

VI lisa „NCC-osa”

- i) lennuliiklusteenistuselt väljumisloa saamisel suulise teatena ja
 - ii) kui mootorid töötavad;
- 2) lennu ajal:
- i) allpool üleminekukõrgust või
 - ii) madalamal kui 10 000 jalga, olenevalt sellest, kumb on kõrgem
ja
- 3) kui kapten seda vajalikuks peab.
- b) Punktis a sätestatud olukordades peab suumikrofon või samaväärne seade olema kahepoolset sidet võimaldavas asendis.

NCC.OP.165 Reisijatevedu

Käitaja kehtestab protseduurid, millega tagatakse, et:

- a) reisijad istuvad kohtadel, kust nad evakueerimise korral ohuolukorras saaksid õhusõiduki evakueerimisele kõige paremini kaasa aidata ning mitte seda takistada;
- b) enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmetel või magamisasemetel ning turvavöö või kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud ja
- c) spetsiaalselt selleks ettenähtud istmele lubatakse korraga mitu isikut üksnes juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja teine lisarihma või muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

NCC.OP.170 Salongi ja kambüüsi(de) kindlustamine)

Kapten tagab, et:

- a) kõik väljapääsud ja evakueerimisteed on enne ruleerimist, starti ja maandumist takistustest vabad ja
- b) enne starti ja maandumist ning alati, kui see on ohutuse huvides vajalik, on kogu varustus ja pagas nõuetekohaselt kinnitatud.

NCC.OP.175 Suitsetamine pardal

Kapten keelab pardal suitsetamise:

- a) kui see on ohutuse huvides vajalik;

VI lisa „NCC-osa”

- b) õhusõiduki tankimise ajaks;
- c) ajaks, millal õhusõiduk on maapinnal, välja arvatud juhul, kui käitaja ei ole kehtestanud protseduurid riskide maandamiseks maapealsete toimingute ajal;
- d) väljaspool ettenähtud suitsetamispiirkondi, vahekäigus/vahekäikudes ja tualettruumi(de)s;
- e) lastiruumides ja/või teistes piirkondades, kus on last, mida ei hoita tulekindlates konteinerites või mis ei ole kaetud tulekindla materjaliga ja
- f) salongi neis piirkondades, kuhu parajasti antakse hapnikku.

NCC.OP.180 Ilmastikutingimused

- a) Kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu üksnes juhul, kui värskeim saadaolev ilmateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas arvestuslikul kasutamisel on kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) käitamismiinimumide tasemel või paremad.
- b) Kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu või jätkab lendu planeeritud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui värskeim saadaolev ilmateave näitab, et arvestuslikul saabumisel on ilmatutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel varusihthlennuväljal kohaldatavate lennuvälja käitamismiinimumide tasemel või paremad.
- c) Kui lennul on visuaal- ja instrumentaalsegmente, kasutatakse punktides a ja b nimetatud ilmteavet vastavalt olukorrale.

NCC.OP.185 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

- a) Käitaja kehtestab õhusõiduki ohutuks käitamiseks protseduurid, mida tuleb järgida, kui on tarvis maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning nendega seotud õhusõidukite ülevaatus.
- b) Kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud punktis a viidatud ja lennukäsiraamatu kohaste protseduuride korral lubatud juhtudel.

NCC.OP.190 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Käitaja kehtestab protseduurid lendudeks oodatavates või tegelikes jäätumistingimustes.
- b) Kapten alustab lendu või lendab tahtlikult oodatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud

sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.5 viidatule.

- c) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, väljub kapten viivitamata jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise teel, saates vajadusel lennuliiklusteenistusele hädaolukorra teate.

NCC.OP.195 Starditingimused

Enne stardi alustamist peab kapten olema veendunud, et:

- a) teadaolevatel andmetel ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks kavandatud raja või lähenemis- ja stardiala olukord ohutut starti ja väljumist ja
- b) kohaldatavad lennuvälja käitamismiinimumid on täidetud.

NCC.OP.200 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

- a) Kui pardal on reisijad või last, ei jäljenda kapten ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduure, ega jäljenda kunstlikult instrumentaallennuilma (IMC) tingimusi.
- b) Olenemata punktist a võib neid olukordi simuleerida sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatavatel õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

NCC.OP.205 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

- a) Käitaja tagab kütuse kontrollimise ja kütusekulu jälgimise lennu ajal.
- b) Kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütuse jääk oleks lennu ajal suurem kui kütuse kogus, mis on vajalik ilmastikutingimuste poolest sobivale lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles NCC.OP.130 ja NCC.OP.131 kohane lõplik kütusevaru.

NCC.OP.210 Lisahapniku kasutamine

Kapten tagab, et tema ise ning lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku juhul, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCC.OP.215 Maapinna ohtliku läheduse tuvastamine

Kui mõni meeskonnaliige tuvastab või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, võtab piloteeriv piloot viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.

NCC.OP.220 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

Käitaja kehtestab käitamisprotseduurid ning koolituskavad tagamaks, et töökorras ACASi olemasolu korral kasutatakse seda vastavalt määrusele (EL) nr 1332/2011.³

NCC.OP.225 Lähenemise ja maandumise tingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutada kavatsetava lennuvälja või lähenemis- ja stardiala seisukord ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

NCC.OP.230 Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Kapten võib alustada instrumentaallähenemist olenemata teatatud nähtavusest rajal/nähtavusest (RVR/VIS).
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumi, ei jätkata lähenemist:
 - 1) madalamale kui 1000 jalga lennuväljast või
 - 2) lõpplähenemise segmenti, juhul kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on kõrgem kui 1000 jalga lennuväljast.
- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib nähtavuse rajal tuletada teatatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimum, võib lähenemist jätkata otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui antud lähenemisliigi ja kavandatava raja osas nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.
- f) Maandumisala nähtavus rajal on alati määrav.

³ Määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks, ELT L 336, 20.12.2011, lk 20.

C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispäärangud

NCC.POL.100 Käitamispäärangud – kõik õhusõidukid

- a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskeskme paiknemine peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus või lennutegevuskäsiraamatus sätestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, kumma tingimused on rangemad.
- b) Õhusõiduk varustatakse neid lennukäsiraamatus sätestatud käitamispääranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsioonidega.

NCC.POL.105 Mass ja balansseering ning last

- a) Enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule pole täpselt teada.
- b) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.
- c) Käitaja peab kaalumisega kindlaks määrama kõigi käitamisseadmete ja meeskonnaliikmete ja vajadusel nende pagasi massi, mis kuulub õhusõiduki tühja käitamismassi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele. Käitaja kasutab tühja käitamismassi määramiseks järgmisi massi väärtusi:
 - 1) lennumeeskonna/tehnilise meeskonna liikme mass 85 kg, mis sisaldab käsipagasit, ja
 - 2) salongipersonali liikme mass 75 kg.
- d) Käitaja kehtestab protseduuri, mis võimaldab kaptenil kindlaks määrata tegeliku lasti massi koos kogu ballasti massiga:
 - 1) kaalumise teel;
 - 2) tegeliku lasti reisijate ja pagasi standardmassi alusel kindlaksmääramise teel või
 - 3) reisijate massi kõikide reisijate suuliste ütluste või nende eest öeldu põhjal kindlakstegemise teel, millele pagasi ja riiete kaalu arvestamiseks lisatakse kindlaksmääratud konstant, juhul kui õhusõiduki reisijakohtade arv on:

VI lisa „NCC-osa”

- i) lennukite puhul alla 10 või
 - ii) kopterite puhul alla 6.
- e) Standardmasside kasutamisel kasutatakse järgmisi masse:
- 1) reisijate puhul tabelites 1 ja 2 esitatud väärtusi, mis sisaldavad käsipagasi ning täiskasvanud reisijaga samal istmel veetava imiku massi:

Tabel 1. Reisijate standardmassid – õhusõidukid reisijate istekohtade koguarvuga 20 või rohkem

Reisijate istekohti:	20 ja rohkem		30 ja rohkem
	Mehed	Naised	Kõik täiskasvanud
Täiskasvanud	88 kg	70 kg	84 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

Tabel 2. Reisijate standardmassid – õhusõidukid reisijate istekohtade koguarvuga 19 või vähem

Reisijate istekohti	1–5	6–9	10–19
Mehed	104 kg	96 kg	92 kg
Naised	86 kg	78 kg	74 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) pagasi puhul:
 - i) lennukitel, kus on kokku 20 või rohkem reisijate istekohta, kasutatakse registreeritud pagasi suhtes tabelis 3 toodud standardmasse;

Tabel 3. Pagasi standardmassid – lennukid reisijate istekohtade koguarvuga 20 või rohkem

Lennu liik	Pagasi standardmass
Riigisisene	11 kg
Euroopa-sisene	13 kg

VI lisa „NCC-osa”

Kontinentidevaheline	15 kg
Muu	13 kg

- ii) kopteritel, kus on kokku 20 või rohkem reisijate istekohta, on registreeritud pagasi standardmassiks 13 kg;
- f) Õhusõidukitel, milles on 19 reisijate istekohta või vähem, määratakse registreeritud pagasi tegelik mass:
 - 1) kaalumise teel või
 - 2) iga reisija poolt või tema nimel teatatu järgi arvutamise teel. Kui see ei ole võimalik, võetakse minimaalseks standardmassiks 13 kg.
- g) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mis võimaldavad kaptenil kindlaks määrata kütusekoguse massi tegeliku tiheduse alusel või, kui see ei ole teada, lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.
- h) Kapten peab tagama, et:
 - 1) õhusõiduki lastimine toimub kvalifitseeritud töötajate järelevalve all; ja
 - 2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.
- i) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mis võimaldavad kaptenil järgida konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu põranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv.
- j) Käitaja määrab lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad punktide a–i nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

NCC.POL.110 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid

- a) Käitaja peab enne iga lendu määrama massi ja balansseeringu andmed ning täitma massi ja balansseeringu dokumendid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta selliselt, et ei ületataks õhusõiduki massi ja balansseeringu piirväärtusi. Massi ja balansseeringu dokumendid peavad sisaldama järgmist teavet:
 - 1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;
 - 2) lennu andmed, number ja kuupäev, kui need on olemas;
 - 3) kapteni nimi,;
 - 4) dokumendi koostaja nimi;

VI lisa „NCC-osa”

- 5) õhusõiduki tühi käitamismass ja vastav raskuskese;
 - 6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
 - 7) muude kuluainete mass peale kütuse, kui neid on;
 - 8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;
 - 9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
 - 10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme positsioonid ja
 - 11) massi ja raskuskeskme piirväärtused.
- b) Kui massi ja balansseeringu dokumente koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljundandmete õigsust.
- c) Kui õhusõiduki lastimine ei toimu kapteni järelevalve all, peab õhusõiduki lastimist kontrollinud isik oma allkirjaga või samaväärsel viisil kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad kaptenil olevate massi ja balansseeringu dokumentide andmetele. Kapten peab andma oma heakskiidu omakäelise allkirjaga või samaväärsel viisil.
- d) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada:
- 1) viimase hetke muudatuste registreerimine lennuplaneerimisdokumentides sisalduvates massi ja balansseeringu dokumentides;
 - 2) reisijate arvu või registreeritud lasti maksimaalse lubatava viimase hetke muudatuse piirmäära kindlaksmääratus ja
 - 3) nimetatud maksimumi ületamise korral uute massi ja balansseeringu dokumentide koostamine.

NCC.POL.111 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – leevendused

Olenemata NCC.POL.110 punkti a alapunktist 5 ei pea raskuskeskme asukoht olema massi ja balansseeringu dokumentides märgitud, juhul kui lasti jaotus vastab eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses saab tagada õige balansseeringu olenemata tegelikust lastist.

NCC.POL.115 Suutlikkus – üldist

- a) Kapten käitab õhusõidukit üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureeglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.

- b) Kapten ei tohi käitada õhusõidukit linnade ja muude asulate tihedalt asustatud piirkondade ega inimeste vabaõhukogunemiste kohal, juhul kui mootoririkke korral ei ole maandumine võimalik maapinnal olevaid inimesi või vara liigselt ohtu seadmata.

NCC.POL.120 Stardimassi piirangud – lennukid

Käitaja tagab, et:

- a) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel ei ületa stardimassi piiranguid:

- 1) startimisel NCC.POL.125 kohaselt;
- 2) marsruudil ühe mittetöötava mootoriga NCC.POL.130 kohaselt ja
- 3) maandumisel NCC.POL.135 kohaselt,

lubades mööndusi oodatava massi lennu käigus vähenemise ning kütuse väljalaskmise osas;

- b) mass stardi hoovõtu alguses ei tohi ühelgi juhul ületada õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud maksimaalset stardimassi lennuväljale või käitamiskohale vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, juhul kui neid maksimaalse stardimassi määramiseks kasutatakse, ja
- c) arvestuslik mass kavandataval lennuväljal või käitamiskohas ja varusihlennuväljal maandumise ajal ei tohi ühelgi juhul ületada õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud maksimaalset maandumismassi neile lennuväljadele või käitamiskohtadele vastaval rõhkkõrgusel ning muudes kohalikes atmosfääritingimustes, juhul kui neid maksimaalse maandumismassi määramiseks kasutatakse.

NCC.POL.125 Start – lennukid

- a) Maksimaalse stardimassi kindlaksmääramisel võtab kapten arvesse järgmist:

- 1) arvestusliku stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi;
- 2) arvestuslik hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;
- 3) stardi katkestamisel ja stardi jätkamisel kasutatakse sama V_1 väärtust ning see V_1 sätestatakse õhusõiduki lennukäsiraamatus ja
- 4) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

- b) Stardiaegse mootoririkke korral peab kapten tagama, et:

VI lisa „NCC-osa”

- 1) kui tegemist on lennukiga, mille V_1 on sätestatud lennukäsiraamatus, peab lennuk suutma starti katkestada ja peatuda olemasoleva kiirenduspidurdusdistsantsi piires ja
- 2) kui tegemist on lennukiga, mille tegelik startitrajektor on sätestatud lennukäsiraamatus, peab lennuk suutma starti jätkata ning kõik tõusutrajektoril olevatest takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõuab NCC.POL.130 järgimist võimaldavasse positsiooni.

NCC.POL.130 Lend marsruudil ühe mittetöötava mootoriga – lennukid

Kapten peab tagama, et ühe mootori marsruudi mis tahes punktis rikkimineku korral oleks mitmemootoriline lennuk suuteline jätkama lendu kuni sobiva lennuvälja või käitamiskohani, ilma et kordagi laskutaks allapoole takistustest ülelennu miinimumkõrgust.

NCC.POL.135 Maandumine – lennukid

Kapten peab tagama, et lennuk on lennuväljal või käitamiskohas pärast ohutul kõrgusel ülelendu kõikidest lähenemistrajektoori takistustest suuteline olemasoleva maandumisdistantsi piires maanduma ja peatuma või, kui tegemist on vesilennukiga, piisavalt aeglustama. Võib teha oodatavatest lähenemis- ja maandumisvõtete muudatustest tulenevaid mööndusi, juhul kui suutlikkusandmete kindlaksmääramisel ei ole selliseid mööndusi tehtud.

D-alajagu – Mõõteriistad, andmed ja seadmed

1. jaotis – Lennukid

NCC.IDE.A.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Selle alajaga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita NCC.IDE.A.245 ja NCC.IDE.A.250 nõudeid, või
 - 2) need on lennukisse paigaldatud.
- b) Järgmised käesoleva alajaga ettenähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantavad valgustid;
 - 3) täppiskell;
 - 4) kaardihoidik;
 - 5) esmaabikomplektid;
 - 6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 7) mereankrud ja sildumisvahendid ning
 - 8) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende instrumentide, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või NCC.IDE.A.245 ja NCC.IDE.A.250 nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada lennuki lennukõlblikkust.

- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel lugeda nende näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCC.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL);
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires või
- c) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt väljaantud lennuluba.

NCC.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi kaitsevajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

NCC.IDE.A.115 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel lennukitel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- e) reisijate salongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ja
- g) vesilennukitena käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

NCC.IDE.A.120 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite järgi käitatavatel lennukitel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) magnetsuund;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirus;
 - 5) libisemine ja
 - 6) Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.
- b) Lennukitel, mida kasutatakse visuaallennuilma tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema:
- 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - i) pöörangut ja libisemist;
 - ii) asendit;
 - iii) vertikaalkiirust ja
 - iv) stabiliseeritud kurssi;
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav, ja
 - 3) vahend kondensatsioonist või jääumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab lennukil teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirus;
 - 3) pöörang ja libisemine, vastavalt vajadusele;
 - 4) asend, võimaluse korral;
 - 5) vertikaalne kiirus, võimaluse korral;
 - 6) stabiliseeritud kurss, võimaluse korral, ja

- 7) võimaluse korral Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

NCC.IDE.A.125 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite järgi käitatavatel lennukitel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirust;
 - 5) vertikaalset kiirust;
 - 6) pöörangut ja libisemist;
 - 7) asendit;
 - 8) stabiliseeritud kurssi;
 - 9) välisõhu temperatuuri ja
 - 10) Machi arvu, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav;
- c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:
 - 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirus;
 - 3) vertikaalne kiirus;
 - 4) pöörang ja libisemine;
 - 5) asend;
 - 6) stabiliseeritud kurss ja
 - 7) võimaluse korral Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

VI lisa „NCC-osa”

- d) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ja punkti c alapunktiga 2 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;
- e) alternatiivne staatilise rõhu allikas;
- f) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada;
- g) teine sõltumatu vahend, millega mõõdetakse ja kuvatakse kõrgust merepinnast, ja
- h) põhitoe süsteemist sõltumatu avariitoiteallikas, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoiteallikas peab põhitoe süsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoitel töötamine peab mõõteriistalt selgelt näha olema.

NCC.IDE.A.130 Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga lennukitel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

NCC.IDE.A.135 Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukitel maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab olema reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteem, mis vastab:

- a) aktsepteeritavas standardis sätestatud A-klassi seadmete nõuetele, kui tegemist on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või
- b) aktsepteeritavas standardis sätestatud B-klassi seadmete nõuetele, kui tegemist on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud enne 1. jaanuari 2011.

NCC.IDE.A.140 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole sätestatud teisiti, peab turbiinmootoriga lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle 19 olema ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Pardailmaradar

Järgmistel lennukitel peab olema pardailmaradar, kui neid kasutatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga piirkondades, kus marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida saab pardailmaradari abil tuvastada:

- a) rõhusüsteemiga lennukid;
- b) rõhusüsteemita lennukid maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg ja
- c) rõhusüsteemita lennukid suurima lubatava reisijakohtade arvuga üle üheksa.

NCC.IDE.A.150 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

- a) Lennukitel, mida kasutatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.
- b) Jäätেকেvalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

NCC.IDE.A.155 Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmaga kasutatavatel lennukitel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

NCC.IDE.A.160 Kabiini helisalvesti

- a) Kabiini helisalvesti (CVR) peab olema järgmistel lennukitel:
 - 1) lennukid maksimaalse stardimassiga üle 27 000 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, ja
 - 2) lennukid maksimaalse stardimassiga üle 2250 kg:
 - i) mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;
 - ii) millel on turboaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor ja
 - iii) mille esmane tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem.
- b) Kabiini helisalvesti peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud 2 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvesti peab ajalise järjestuses salvestama:

VI lisa „NCC-osa”

- 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastuvõetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaalid; ja
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvesti peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Lisaks punktile d peab elektritoite olemasolu korral kabiini helisalvesti käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

NCC.IDE.A.165 Pardaregistraator

- a) Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on olemas vahendid salvestatud andmete hõlpsaks andmekandjalt kättesaamiseks.
- b) Pardaregistraator peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse ja toimimise ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema lennuki allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui lennuk hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise.
- e) Pardaregistraatoril peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

NCC.IDE.A.170 Andmeside salvestamine

- a) Lennukites, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ja peab olema kabiini helisalvesti, peab salvesti vajadusel salvestama:

VI lisa „NCC-osa”

- 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenistusega sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuandmed;
 - v) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - vi) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed ja
 - vii) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;
 - 2) teavet, mis võimaldab kõik seonduvad salvestised viia korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ja
 - 3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete salvestamiseks ja säilitamiseks salvestis ning hilisemaks salvestist hõlpsalt kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab olema selline, et andmeid oleks võimalik sünkroniseerida maapinnal salvestatud andmetega.
 - c) Salvesti peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt NCC.IDE.A.160 kabiini helisalvesti nõuetes sätestatud aja jooksul.
 - d) Salvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.
 - e) Nõuded salvesti käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvesti käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud NCC.IDE.A.160 punktides d ja e.

NCC.IDE.A.175 Kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvesti

Kabiini helisalvesti ja pardaregistraatori nõuded võib täita:

- a) lennukitel, millel on nõutav kabiini helisalvesti või pardaregistraator, ühe kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvestiga või
- b) lennukitel, millel on nõutav kabiini helisalvesti või pardaregistraator, kahe kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvestiga.

NCC.IDE.A.180 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Lennukitel peavad olema:
- 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
 - 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 3) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;
 - 4) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja torsot järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:
 - i) igal lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ja
 - ii) igal kabiinis oleval vaatlejaistmelja
 - 5) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 31. detsembril 1980 või hiljem, turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel.
- b) Turvavööl koos torso ülaosa turvasüsteemiga peab olema:
- 1) üks avamispunkt ja
 - 2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

NCC.IDE.A.185 Tablood „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Lennukitel, milles kõik reisijate istmed pole lennumeeskonna istme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõiki reisijaid ja salongitöötajaid teavitada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal ei ole suitsetamine lubatud.

NCC.IDE.A.190 Esmaabikomplekt

- a) Lennukitel peavad olema esmaabikomplektid vastavalt tabelile 1.

Tabel 1. Nõutav esmaabikomplektide arv

Reisijate istekohtade arv

**Nõutav
esmaabikomplektide
arv**

VI lisa „NCC-osa”

0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 või rohkem	6

- b) Esmaabikomplektid peavad olema:
- 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadavad ja
 - 2) uuendatud.

NCC.IDE.A.195 Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid

- a) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat.
- b) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
- 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja:
 - i) 100% reisijatest kogu lennuaja, millal kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui 10 minuti varu;
 - ii) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades vähemalt 30% reisijatest kogu lennuaja, millal reisijatesalongi rõhkkõrgus on vahemikus 14 000–15 000 jalga, ja
 - iii) vähemalt 10% reisijatest kauem kui 30 minutit, juhul kui rõhkkõrgus reisijatesalongis on 10 000–14 000 jalga;
 - 2) kõiki reisijatesalongis viibijaid vähemalt 10 minutit, kui tegemist on lennukitega, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest allpool, kuid tingimustes, mis ei võimalda 4 minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.
- c) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse kõrgustel üle 25 000 jala, peavad olema:
- 1) seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul ja
 - 2) kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmetele.

NCC.IDE.A.200 Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid

- a) Rõhusüsteemita lennukitel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat.
- b) Rõhusüsteemita lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10% reisijatest kauem kui 30 minutit, juhul kui rõhkkõrgus reisijatesalongis on 10 000–13 000 jalga, ja
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCC.IDE.A.205 Käsitulekustutid

- a) Lennukitel peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
 - 1) kabiinis ja
 - 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.
- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.

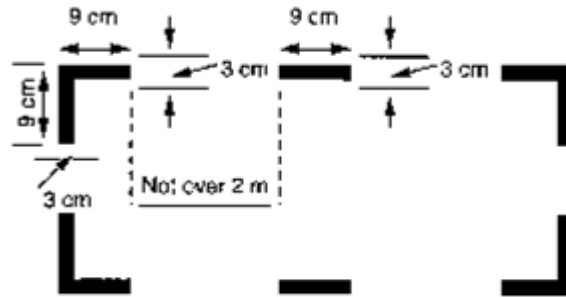
NCC.IDE.A.206 Kirves ja raudkang

- a) Lennukitel maksimaalse stardimassiga üle 5700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle üheksa peab kabiinis olema vähemalt üks kirves ja kang.
- b) Lennukitel suurima lubatud reisijakohtade arvuga üle 200 peab olema veel üks kirves ja raudkang kõige tagumises kambüüsis või selle lähedal.
- c) Reisijatesalongis asuvad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

NCC.IDE.A.210 Sissemurdmispunktide märgistus

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



NCC.IDE.A.215 Avariimajakas (ELT)

- a) Lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. juulil 2008 või varem, peab olema mis tahes tüüpi avariimajakas.
- b) Lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 1. juulit 2008, peab olema automaatne avariimajakas.
- c) Mis tahes liiki avariimajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Lendamine veekogu kohal

- a) Järgmistel lennukitel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud:
 - 1) maalennukid, millega lennatakse veekogu kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili või mis stardivad või maanduvad lennuväljal või käitamiskohas, kus kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektor vee kohal selliselt, et on võimalik hädamaandumine vette, ja
 - 2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
- c) Veekogu kohal käitatavatel vesilennukitel peab olema:

VI lisa „NCC-osa”

- 1) ankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamiskarakteristikutele vastav varustus, mida lennukil on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
 - 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ettenähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
- d) Lennuki kapten, mida käitatakse maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel 30 minuti teekond hädamaandumiseks sobivast kohast või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
- 1) vahendid hädasignaalide saatmiseks;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna selliselt, et neid saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ja
 - (3) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad elujäämisvahendid.

NCC.IDE.A.230 Päästevarustus

- a) Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:
- 1) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;
 - 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
 - 3) lennatavale marsruudile vastav täiendav pääste- ja avariivarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.
- b) Punkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevarustust ei pea olema, kui lennuk:
- 1) jääb lennu ajal sellest piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuaega reisilennu kiirusel ühe mittetöötava mootoriga sellise lennukiga, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil või
 - ii) 30 minutit lennuaega reisilennu kiirusel kõikide muude lennukite puhul või
 - 2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90-minutist reisilennukiirusel lennuaega hädamaandumiseks sobivast piirkonnast lennukite puhul, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

NCC.IDE.A.240 Kõrvaklapid

- a) Lennukitel peavad iga kabiinis määratud töökohal oleva lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suumikrofoni või samaväärse mikrofoniga.
- b) Lennukitel, mida kasutatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel, peab olema manuaalsel külg- ja pikiõõtsumise juhtseadisel saatenupp iga ettenähtud meeskonnaliikme jaoks.

NCC.IDE.A.245 Raadioseadmed

- a) Lennukitel, mida kasutatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel või millel see on kohaldatavate lennureeglite järgi kohustuslik, peavad olema raadioseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised:
 - 1) võimaldama kahe-suunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtma lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogilist teavet;
 - 3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahe-suunalist sidet asjaomase lennuameti määratud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel ja
 - 4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et neist ühe rike ei tooks kaasa ühegi teise riket.

NCC.IDE.A.250 Navigatsiooniseadmed

- a) Lennukitel peavad olema navigatsioonivahendid, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt:
 - 1) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui see on olemas, ja
 - 2) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.
- b) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt punktile a või vajaliku erakorralise olukorra toimumise ohutut teostamist.
- c) Lennukitel lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga (IMC), peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajadusel valitud varulennuväljadel.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Lennukitel peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarseireradari (SSR) transponder ning muud kavandataval marsruudil nõutavad SSR-transponderid.

NCC.IDE.A.260 Elektrooniliste navigatsiooniandmete haldamine

- a) Käitaja kasutab üksnes elektrooniliste navigatsiooniandmete tooteid, mille toetatav navigatsioonirakendus vastab andmete kavandatavaks kasutuseks nõutavatele andmete terviklusnormidele.
- b) Kui elektrooniliste navigatsiooniandmete tooted toetavad navigatsioonirakendust, mille jaoks on nõutav määruse (EÜ) nr xxx/XXXX V lisa (SPA-osa) kohane luba, peab käitaja pädevale asutusele tõendama kohaldatava protsessi ja tarnitud toodete vastavust andmete kavandatavaks kasutuseks nõutavatele andmete terviklusnormidele.
- c) Käitaja jälgib nii protsessi kui ka tooteid pidevalt kas vahetult või läbi kolmandatest isikutest teenusepakkujate nõuetelevastavuse seire.
- d) Käitaja tagab jooksvate ja muutmata elektrooniliste navigatsiooniandmete õigeaegse jaotamise ja sisestamise kõigisse õhusõidukitesse, mis neid vajavad.

2. jaotis – Kopterid

NCC.IDE.H.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Selle alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita NCC.IDE.H.245 ja NCC.IDE.H.250 nõudeid, või
 - 2) need on kopterisse paigaldatud.
- b) Järgmised käesoleva alajaoga ettenähtud seadmed ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) kaasaskantavad valgustid;
 - 2) täppiskell;
 - 3) kaardihoidik;
 - 4) esmaabikomplektid;
 - 5) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 6) mereankrud ja sildumisvahendid ja
 - 7) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) nende instrumentide, seadmete ja lisavarustuse abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või NCC.IDE.H.245 ja NCC.IDE.H.250 nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel lugeda nende näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.

- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCC.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) kopterit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule (MEL);
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit minimaalvarustuse põhiloetelu (MMEL) piires; või
- c) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt väljaantud lennuluba.

NCC.IDE.H.115 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ja
- g) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

NCC.IDE.H.120 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetsuund;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirus ja

VI lisa „NCC-osa”

- 5) libisemine.
- b) Kopteritel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilma tingimustes öösel või nähtavusega alla 1500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - i) asendit;
 - ii) vertikaalkiirust ja
 - iii) stabiliseeritud kurssi;
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav, ja
 - 3) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.
- c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab kopteril teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
 - 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirus;
 - 3) libisemine;
 - 4) asend, võimaluse korral;
 - 5) vertikaalne kiirus, võimaluse korral ja
 - 6) stabiliseeritud kurss, võimaluse korral.

NCC.IDE.H.125 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirust;
 - 5) vertikaalset kiirust;

- 6) libisemist;
 - 7) asendit;
 - 8) stabiliseeritud kurssi ja
 - 9) välisõhu temperatuuri;
- b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav;
- c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, eraldi vahend, millega teisele piloodile kuvatakse:
- 1) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 2) mõõdetud õhkkiirust;
 - 3) vertikaalset kiirust;
 - (4) libisemist;
 - 5) asendit ja
 - 6) stabiliseeritud kurssi;
- d) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ja punkti c alapunktiga 2 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;
- e) alternatiivne staatilise rõhu allikas;
- f) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidja, mida saab öiste lendude ajal valgustada, ja
- g) varu-aviohorisont, mida harilikult ei kasutata.

NCC.IDE.H.130 Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

NCC.IDE.H.145 Pardailmaradar

Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv on üle üheksa ja mida käitatakse öisel ajal instrumentaallennureeglite järgi, peab olema pardailmaradar, juhul kui jooksvad ilmaandmed osutavad, et kavandataval marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmatingimusi, mida saab pardailmaradari abil kindlaks teha.

NCC.IDE.H.150 Lisavarustus öisteks lendudeks jäätumistingimustes

- a) Kopteritel, mida käitatakse öisel ajal arvatavates või tegelikes jäätumistingimustes, peavad olema seadmed jäätumise valgustamiseks või tuvastamiseks.
- b) Jäätেকেvalgustus ei tohi põhjustada peegeldust ega pimestada meeskonnaliikmeid nende tööülesannete täitmisel.

NCC.IDE.H.155 Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel kopteritel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

NCC.IDE.H.160 Kabiini helisalvesti

- a) Kopteritel maksimaalse stardimassiga üle 7000 kg, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, peab olema kabiini helisalvesti.
- b) Kabiini helisalvesti peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud 2 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvesti peab ajalisel järjestuses salvestama:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastuvõetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) helikeskkonna meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide meeskonna mikrofonide helisignaalid; ja
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvesti peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.

- e) Lisaks punktile d peab elektritoite olemasolu korral kabiini helisalvesti käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu algul ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist tehtava piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

NCC.IDE.H.165 Pardaregistraator

- a) Kopteritel maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on olemas vahendid salvestatud andmete hõlpsaks andmekandjalt kättesaamiseks.
- b) Pardaregistraator peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha kopteri trajektoori, kiiruse, asendi, mootorite võimsuse ja toimimise ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 10 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema kopteri allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator peab hakkama automaatselt andmeid salvestama enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter on lõpetanud oma mootori jõul liikumise.
- e) Pardaregistraatoril peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

NCC.IDE.H.170 Andmeside salvestamine

- a) Kopteritel, mille individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem ning millel on andmesideühenduse kasutamise suutlikkus ja peab olema kabiini helisalvesti, peab salvesti vajadusel salvestama:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenistusega sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavaid sõnumeid, sealhulgas järgmisi sõnumeid:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuandmed;
 - v) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki raadiolevi seire;
 - vi) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed ja

VI lisa „NCC-osa”

- vii) kuivõrd süsteemi arhitektuur seda võimaldab, kuvarite graafika;
 - 2) teavet, mis võimaldab kõik seonduvad salvestised viia korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabega, mida säilitatakse kopierist eraldi, ja
 - 3) teavet andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi arhitektuuri.
- b) Andmete salvestamiseks ja säilitamiseks salvestis ning hilisemaks salvestist hõlpsalt kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalset meetodit. Salvestusmeetod peab olema selline, et andmeid oleks võimalik sünkroniseerida maapinnal salvestatud andmetega.
 - c) Salvesti peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt NCC.IDE.H.160 kabiini helisalvesti nõuetes sätestatud aja jooksul.
 - d) Salvestil peab olema seade, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.
 - e) Nõuded salvesti käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvesti käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud NCC.IDE.H.160 punktides d ja e.

NCC.IDE.H.175 Kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvesti

Kabiini helisalvesti ja pardaregistraatori nõuded võib täita ühe kombineeritud lennuandmete salvesti ja kabiini helisalvestiga.

NCC.IDE.H.180 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Kopteritel peavad olema:
 - 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
 - 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 3) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga kõigil reisijate istmetel igale üle 24 kuu vanusele reisijale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. juulit 1999;
 - 4) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule;
 - 5) igal lennumeeskonna istmel turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja torsot järsu pidurdamise korral automaatselt paigal, ja
 - 6) kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. detsembrist 1980, turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel.
- b) Turvavööl koos torso ülaosa turvasüsteemiga peab olema:

- 1) üks avamispunkt ja
- 2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning minimaalse nõutava suurusega salongipersonali istmetel kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumatult.

NCC.IDE.H.185 Tablood „Kinnitage turvavööd!” ja „Suitsetamine keelatud!”

Kopteritel, milles kõik reisijate istmed pole lennumeeskonna istmetelt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõiki reisijaid ja salongitöötajaid teavitada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal ei ole suitsetamine lubatud.

NCC.IDE.H.190 Esmaabikomplekt

- a) Kopteritel peab olema vähemalt üks esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplektid peavad olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadavad ja
 - 2) uuendatud.

NCC.IDE.H.200 Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid

- a) Rõhusüsteemita kopteritel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Rõhusüsteemita kopteritel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10% reisijatest kauem kui 30 minutit, juhul kui rõhkkõrgus reisijatesalongis on 10 000–13 000 jalga ja
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCC.IDE.H.205 Käsitulekustutid

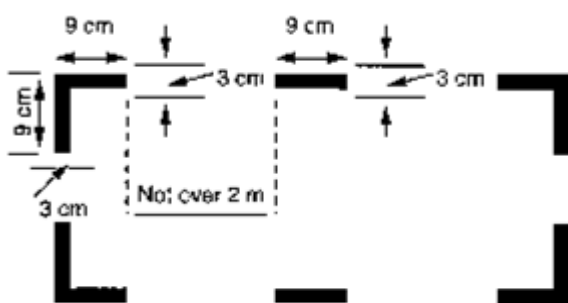
- a) Kopteritel peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
 - 1) kabiinis ja
 - 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCC.IDE.H.210 Sissemurdmispunktide märgistus

Kui kopteri kerel märgistatakse päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks sobivad alad, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



NCC.IDE.H.215 Avariimajakas (ELT)

- a) Kopteril peab olema vähemalt üks automaatne avariimajakas.
- b) Kopteritel, mida käitatakse avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast ning mille kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, peab olema automaatselt käivituv avariimajakas (ELT(AD)).
- c) Mis tahes liiki avariimajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Päästevestid

- a) Kopteril peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, kui tegemist on kopteriga:
- 1) mida käitatakse lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast ning mille kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima;

- 2) mida käitatakse lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants ning mille kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või
 - 3) mille start või maandumine toimub lennuväljal või käitamiskohas, mille stardija lähenemisala on vee kohal.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

NCC.IDE.H.226 Meeskonna kaitseülikonnad

Meeskonnaliikmed peavad kandma kaitseülikondi:

- a) avamerelendudel rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast, juhul kui kopter on kriitilise mootori rikke korral suuteline horisontaalselt õhus püsima ja kui:
 - 1) kaptenile teadaolev ilmateade või prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C, või
 - 2) eeldatav päästeaeg ületab eeldatava eluspüsimisajavõi
- b) kui kapten seda riskianalüüsist lähtudes otsustab, arvestades järgmisi tingimusi:
 - 1) lennud vee kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants või ohutu sundmaandumise distants, juhul kui kopter ei ole kriitilise mootori rikke korral suuteline horisontaalselt õhus püsima ning kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C.

NCC.IDE.H.227 Päästeparved, pääste-avariimajakad ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal

Kopteritel, mida käitatakse:

- a) lendudel veekogu kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast ning mille kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima või
- b) lendudel veekogu kohal rohkem kui 3 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast, juhul kui kopter ei ole kriitilise mootori rikke korral suuteline horisontaalselt õhus püsima ning mille piloot on riskianalüüsist lähtudes vastavalt otsustanud, peab olema:

VI lisa „NCC-osa”

- 1) kui kopteri pardal on kuni 12 inimest, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on vähemalt võrdne pardalolijate arvuga ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist hõlbustaval viisil;
- 2) kui kopteri pardal on 11 inimest või rohkem, vähemalt kaks päästeparve, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist hõlbustaval viisil ja mis koos mahutavad lubatud suurima arvu pardalolijaid ning millest ühe kaotuse korral on allesjäänud päästeparve(de)l kõigi kopteris viibivate isikute mahutamiseks piisav koormusvaru;
- 3) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
- 4) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad elujäämisvahendid.

NCC.IDE.H.230 Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:

- a) signalisatsioonivahendid hädasignaalide saatmiseks;
- b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ja
- c) lennatavale marsruudile vastav täiendav päästevarustus olenevalt pardal olevate isikute arvust.

NCC.IDE.H.231 Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal

Avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast käitatavad kopterid peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) Kui ilmateade või kaptenile teadaolevad prognoosid näitavad, et merevee temperatuur on lennu ajal alla +10 °C või eeldatav päästeaeg ületab arvestuslikku eluspüsimisaega või kui lend on kavandatud öisele ajale, peavad kõik pardalviibijad kandma kaitseülikondi.
- b) Kõik CAT.IDE.H.227 kohaselt pardal olevad päästeparved paigaldatakse selliselt, et need oleksid kasutatavad samades meretingimustes, kus hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid sertifitseerimise vette hädamaandumise nõuete täitmisel.
- c) Kopteril peab olema evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust.
- d) Kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud ning nende avamisvahendid, peavad olema selgelt arusaadaval viisil märgistatud juhendamaks väljapääse kasutavaid pardalviibijaid nii päeval kui ka öisel ajal. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on ümber vajunud ning salong on vee all.

- e) Vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud ukсед peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmatingimustes.
- f) Kõik reisijatesalongi ukсед, aknad ja muud avad, mis on ette nähtud kasutamiseks veeluse väljapääsuna, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega.
- g) Päästeveste tuleb kanda kogu aeg, välja arvatud juhul, kui reisija või meeskonnaliige kannab integreeritud kaitseülkonda, millel on nii kaitseülkonna kui ka päästevesti omadused.

NCC.IDE.H.232 Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peab olema:

- a) mereankur ja muu kopteri suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida kopteril on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ja
- b) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ettenähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

NCC.IDE.H.235 Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

(Kopterid, mida käitatakse avamerelendudel maandumiseks sobimatu ala kohal rohkem kui 10 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast, peavad olema vette maandumiseks projekteeritud või vette hädamaandumiseks sertifitseeritud või varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega vastavalt asjaomastele lennukõlblikkuseeskirjadele.

NCC.IDE.H.240 Kõrvaklapid

Kui on nõutav raadioside- ja/või raadionavigatsioonisüsteem, peavad kopteritel olema iga ettenähtud piloodi ja/või meeskonnaliikme töökohal suumikrofoniga kõrvaklapid või samaväärne seade ning juhtseadiste juures saatenupp.

NCC.IDE.H.245 Raadioseadmed

- a) Kopteritel, mida käitatakse instrumentaallennureeglite järgi või öösel või millel see on kohaldatavate lennureeglite järgi kohustuslik, peavad olema raadioseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised:
 - 1) võimaldama kahesuunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtma vastu meteoroloogilist teavet;

VI lisa „NCC-osa”

- 3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti määratud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel ja
 - 4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et neist ühe rike ei tooks kaasa ühegi teise riket.
- c) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteritel lisaks NCC.IDE.H.155 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefoni süsteemile olema iga ettenähtud piloodi ja meeskonnaliikme töökohal juhtseadiste juures saatenupp.

NCC.IDE.H.250 Navigatsiooniseadmed

- a) Kopteritel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt:
- 1) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui see on olemas, ja
 - 2) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kopteritel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt punktile a või vajaliku erakorralise olukorra toimingute ohutut teostamist.
- c) Lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilmaga tingimustes (IMC), peavad kopteritel olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajadusel valitud varulennuväljadel.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Kopteritel peavad olema rõhkkõrgust edastav sekundaarseireradari (SSR) transponder ning muud kavandataval marsruudil nõutavad SSR-transponderid.