



Det europeiske flysikkerhetsbyrå

**Vedlegg VI til forslag til kommisjonsforordning
om "Luftfartsoperasjoner — OPS"**

Del-NCC — IR

Vedlegg VI "del-NCC"

Innhold

Del-NCC — IR	7
Kapittel A – Generelle krav	7
NCC.GEN.100 Vedkommende myndighet	7
NCC.GEN.105 Besetningens ansvar	7
NCC.GEN.106 Fartøysjefens ansvarsområder og myndighet	8
NCC.GEN.110 Samsvar med lover, forskrifter og prosedyrer	10
NCC.GEN.115 Felles språk	10
NCC.GEN.120 Taksing med fly	10
NCC.GEN.125 Innkopling av rotor	11
NCC.GEN.130 Bærbare elektroniske innretninger	11
NCC.GEN.135 Opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord	11
NCC.GEN.140 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal være om bord.....	11
NCC.GEN.145 Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdskriverregistreringer	12
NCC.GEN.150 Transport av farlig gods	13
Kapittel B — Operative prosedyrer	14
NCC.OP.100 Bruk av flyplasser og landingsplasser	14
NCC.OP.105 Angivelse av avsidesliggende flyplasser — fly	14
NCC.OP.110 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — alminnelige bestemmelser	14
NCC.OP.111 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — NPA-, APV- og CAT I- operasjoner	15
NCC.OP.112 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — sirkling med fly	16
NCC.OP.112 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — sirkling på land med helikopter.....	17
NCC.OP.115 Prosedyrer ved avgang og innflyging	17
NCC.OP.120 Prosedyrer for støyreduksjon	17

Vedlegg VI "del-NCC"

NCC.OP.125	Minste hinderfrie høyde — IFR-flyginger.....	18
NCC.OP.130	Drivstoff- og oljeforsyning — fly.....	18
NCC.OP.130	Drivstoff- og oljeforsyning — helikoptre	19
NCC.OP.135	Stuing av bagasje og last	19
NCC.OP.140	Informasjon til passasjerene	20
NCC.OP.145	Forberedelser til flyging	20
NCC.OP.150	Alternative avgangsflyplasser — fly.....	21
NCC.OP.151	Alternative bestemmelsesflyplasser — fly	21
NCC.OP.152	Alternative bestemmelsesflyplasser — helikoptre	22
NCC.OP.155	Påfyll av drivstoff med passasjerer om bord, under ombordstigning eller avstigning	22
NCC.OP.160	Bruk av hodetelefoner	22
NCC.OP.165	Befordring av passasjerer.....	23
NCC.OP.170	Sikring av passasjerkabin og pantry(er)	23
NCC.OP.175	Røyking om bord	23
NCC.OP.180	Værforhold	24
NCC.OP.185	Is og annen forurensning — Prosedyrer på bakken	24
NCC.OP.190	Is og annen forurensning — Prosedyrer under flyging	24
NCC.OP.195	Avgangsforhold	25
NCC.OP.200	Fingering av unormale situasjoner under flyging	25
NCC.OP.205	Drivstoffadministrasjon under flyging.....	25
NCC.OP.210	Bruk av tilleggsoksygen	25
NCC.OP.215	Terrengvarslingssystem (GPWS)	26
NCC.OP.220	Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)	26
NCC.OP.225	Innflygings- og landingsforhold	26
NCC.OP.230	Påbegynnelse og fortsettelse av innflyging	26
Kapittel C — Luftfartøyets ytelser og operasjonelle begrensninger		27

Vedlegg VI "del-NCC"

NCC.POL.100	Operasjonelle begrensninger — alle luftfartøyer	27
NCC.POL.105	Masse, balanse og lasting	27
NCC.POL.110	Masse- og balansedata og -dokumentasjon	29
NCC.POL.110	Masse- og balansedata og -dokumentasjon — lettelser	30
NCC.POL.115	Ytelser — generelt	30
NCC.POL.120	Begrensninger på startmasse — fly	31
NCC.POL.125	Avgang — fly	31
NCC.POL.130	Underveis — en motor ute av drift — fly.....	32
NCC.POL.135	Landing — fly.....	32
Kapittel D — Instrumenter, data og utstyr		33
Avsnitt 1 — Fly.....		33
NCC.IDE.A.100	Instrumenter og utstyr — generelt	33
NCC.IDE.A.105	Minsteutstyr for flyging	34
NCC.IDE.A.110	Elektriske reservesikringer	34
NCC.IDE.A.115	Lanterner og lys	34
NCC.IDE.A.120	VFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr.....	35
NCC.IDE.A.125	IFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr.....	36
NCC.IDE.A.130	Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger	37
NCC.IDE.A.135	Terrengvarslingssystem (TAWS)	37
NCC.IDE.A.140	Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)	37
NCC.IDE.A.145	Luftbåret værvarslingsutstyr	37
NCC.IDE.A.150	Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten	38
NCC.IDE.A.155	Intertelefonsystem for flygebesetningen.....	38
NCC.IDE.A.160	Taleregistrator	38
NCC.IDE.A.165	Ferdskriver	39

Vedlegg VI "del-NCC"

NCC.IDE.A.170	Registrering via datalinje	39
NCC.IDE.A.175	Ferds skriver kombinert med taleregistrator	40
NCC.IDE.A.180	Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger	40
NCC.IDE.A.185	Skiltene «Fest sikkerhetsbeltene» og «Røyking forbudt»	41
NCC.IDE.A.190	Førstehjelpsskrin	41
NCC.IDE.A.195	Tilleggsoksygen — Fly med trykkabin	42
NCC.IDE.A.200	Tilleggsoksygen — Fly uten trykkabin	42
NCC.IDE.A.205	Håndholdte brannslukkingsapparater	43
NCC.IDE.A.206	Brannøkser og brekkjern	43
NCC.IDE.A.210	Merking av gjennombruddspunkter	43
NCC.IDE.A.215	Nødpeilesender (ELT)	44
NCC.IDE.A.220	Flyging over vann	44
NCC.IDE.A.230	Overlevingsutstyr	45
NCC.IDE.A.240	Hodetelefoner	46
NCC.IDE.A.245	Radiokommunikasjonsutstyr	46
NCC.IDE.A.250	Navigasjonsutstyr	46
NCC.IDE.A.255	Transponder	47
NCC.IDE.A.260	Håndtering av elektroniske navigasjonsdata	47
Avsnitt 2 — Helikoptre		48
NCC.IDE.H.100	Instrumenter og utstyr — generelt	48
NCC.IDE.H.105	Minsteutstyr for flyging	49
NCC.IDE.H.115	Lanterner og lys	49
NCC.IDE.H.120	VFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	49
NCC.IDE.H.125	IFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr	50
NCC.IDE.H.130	Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger	51
NCC.IDE.H.145	Luftbåret værvarslingsutstyr	52

Vedlegg VI "del-NCC"

NCC.IDE.H.150	Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten	52
NCC.IDE.H.155	Interntelefonsystem for flygebesetningen.....	52
NCC.IDE.H.160	Taleregistrator	52
NCC.IDE.H.165	Ferdskriver	53
NCC.IDE.H.170	Registrering via datalinje	53
NCC.IDE.H.175	Ferdskriver kombinert med taleregistrator	54
NCC.IDE.H.180	Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger	54
NCC.IDE.H.185	Skiltene «Fest sikkerhetsbeltene» og «Røyking forbudt».....	55
NCC.IDE.H.190	Førstehjelpsskrin	55
NCC.IDE.H.200	Tilleggsoksygen — Helikoptre uten trykkabin	55
NCC.IDE.H.205	Håndholdte brannsløkkingsapparater	55
NCC.IDE.H.210	Merking av gjennombruddspunkter	56
NCC.IDE.H.215	Nødpeilesender (ELT)	56
NCC.IDE.H.225	Redningsvester	56
NCC.IDE.H.226	Overlevingsdrakter for besetningen	57
NCC.IDE.H.227	Redningsflåter, overlevingsnødpeilesendere og overlevingsutstyr for langdistanseflyging over vann	57
NCC.IDE.H.230	Overlevingsutstyr	58
NCC.IDE.H.231	Ytterligere krav til helikoptre som utfører offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde	58
NCC.IDE.H.232	Helikoptre sertifisert for operasjoner på vann — diverse utstyr	59
NCC.IDE.H.235	Alle helikoptre på flyginger over vann — nødlanding på sjø	59
NCC.IDE.H.240	Hodetelefoner	59
NCC.IDE.H.245	Radiokommunikasjonsutstyr	60
NCC.IDE.H.250	Navigasjonsutstyr	60
NCC.IDE.H.255	Transponder	60

Del-NCC — IR

Kapittel A – Generelle krav

NCC.GEN.100 Vedkommende myndighet

Vedkommende myndighet skal være myndigheten utpekt av den medlemsstat der operatøren har sitt hovedforetak eller er hjemmehørende.

NCC.GEN.105 Besetningens ansvar

- a) Besetningsmedlemmet har ansvar for korrekt utførelse av sine oppgaver som
 - 1) er knyttet til sikkerheten til luftfartøyet og dem som er om bord i det, og
 - 2) er angitt i de instruksjer og prosedyrer som er fastsatt i driftshåndboken.
- b) I de kritiske fasene av en flyging og når fartøysjefen anser det nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal besetningsmedlemmet sitte på sin tilviste plass og ikke utføre andre aktiviteter enn dem som kreves for sikker operasjon av luftfartøyet.
- c) Under flyging skal besetningsmedlemmet ha sikkerhetsbeltet fastspent når han/hun er på sin plass.
- d) Under flyging skal minst ett kvalifisert besetningsmedlem til enhver tid være ved luftfartøyets betjeningsinnretninger.
- e) Besetningsmedlemmet skal ikke utføre oppgaver om bord i et fly
 - 1) dersom vedkommende vet eller mener at han/hun lider av tretthet som nevnt i 7.f. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008¹ eller på annen måte føler seg utopplagt i en slik grad at flygingen kan settes i fare, eller
 - 2) dersom vedkommende er påvirket av psykotrope stoffer eller alkohol eller av andre grunner som nevnt i 7.g. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1). Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

Vedlegg VI "del-NCC"

- f) Et besetningsmedlem som påtar seg oppgaver for mer enn én operatør, skal
 - 1) føre sin egen journal over flyge- og tjenestetid som nevnt i kapittel FTL i vedlegg III (del-ORO) til forordning (EU) nr. xxx/XXXX, og
 - 2) gi hver operatør de nødvendige data for å planlegge aktivitetene i samsvar med gjeldende FTL-krav.
- g) Besetningsmedlemmet skal rapportere til fartøysjefen
 - 1) enhver feil, svikt, funksjonssvikt eller mangel som etter vedkommendes mening kan påvirke luftdyktigheten til eller sikker operasjon av flyet, herunder nødsystemer, og
 - 2) enhver hendelse som setter eller kan sette sikkerheten ved flygingen i fare.

NCC.GEN.106 Fartøysjefens ansvarsområder og myndighet

- a) Fartøysjefen skal ha ansvar for
 - 1) sikkerheten til luftfartøyet og alle besetningsmedlemmer, passasjerer og last om bord under operasjon av luftfartøyet som nevnt i 1.c i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 2) å iverksette, fortsette, avslutte eller endre trasé for en flyging av hensyn til sikkerheten,
 - 3) å sikre at alle instruksjoner, operative prosedyrer og sjekklister blir fulgt i henhold til driftshåndboken og som nevnt i 1.b i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 4) å begynne en flyging bare dersom han eller hun har forvissnet seg om at alle operasjonelle begrensninger i henhold til 2.a.3. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 er overholdt, som følger:
 - i) luftfartøyet er luftdyktig,
 - ii) luftfartøyet er behørig registrert,
 - iii) instrumenter og utstyr som kreves for å gjennomføre flygingen, er installert i luftfartøyet og er funksjonsdyktige, med mindre operasjon med utstyr ute av funksjon er tillatt i henhold til minimumsutstyrlisten (MEL) eller et tilsvarende dokument, i henhold til NCC.IDE.A.105 eller NCC.IDE.H.105,
 - iv) luftfartøyets masse og tyngdepunkt er slik at flygingen kan utføres innenfor grensene fastsatt i luftdyktighetsdokumentasjonen,
 - v) all kabinbagasje, bagasje i lasterommet og last er forsvarlig lastet og sikret,

Vedlegg VI "del-NCC"

- vi) luftfartøyets operasjonelle begrensninger som angitt i flygehåndboken ikke vil bli overskredet på noe tidspunkt under flygingen,
 - vii) hvert besetningsmedlem innehar et gyldig sertifikat i samsvar med forordning (EF) nr. 1178/2011², og
 - viii) besetningsmedlemmene har nødvendige rettigheter og oppfyller kravene til kompetanse og erfaringskontinuitet,
- 5) ikke å påbegynne en flyging dersom et av besetningsmedlemmene av noen grunn er uskikket til å utføre sine plikter på grunn av skade, sykdom, tretthet eller virkningene av et psykotropt stoff,
 - 6) ikke å fortsette en flyging etter nærmeste flyplass eller landingsplass med akseptable værforhold, dersom et besetningsmedlems evne til å utføre sine plikter er vesentlig redusert av årsaker som tretthet, sykdom eller oksygenmangel,
 - 7) å avgjøre om han/hun vil eller ikke vil akseptere et fly med feil eller mangler som er tillatt av listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL) eller minsteutstyrlisten (MEL), alt etter som,
 - 8) å registrere bruksdata og alle kjente eller mistenkte feil ved luftfartøyet når flygingen eller serien av flyginger avsluttes, i luftfartøyets tekniske loggbok eller reisedagbok, og
 - 9) å sikre at ferdskrIVERne
 - i) ikke er satt ut av drift eller slått av under flyging, og
 - ii) i tilfelle av en rapporteringspliktig ulykke eller hendelse,
 - A) ikke blir slettet med overlegg,
 - B) deaktiveres umiddelbart etter at flygingen er fullført, og
 - C) reaktiveres først etter at undersøkelsesmyndigheten har gitt sin tillatelse.
- b) Fartøysjefen skal ha myndighet til å nekte transport og til å bortvise enhver person, bagasje eller last som kan utgjøre en potensiell fare for sikkerheten til luftfartøyet eller dem som er om bord i det.
 - c) Fartøysjefen skal snarest mulig rapportere til den berørte enhet for lufttrafikkjenester (ATS) alle farlige vær- eller flygeforhold som kan antas å påvirke sikkerheten til andre luftfartøyer.

² Kommisjonsforordning (EF) nr. 1178/2011 av 3. november 2011 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for personell i sivil luftfart i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008. *EUT L 311 av 25.11.2011, s. 1.*

Vedlegg VI "del-NCC"

- d) Uten hensyn til bestemmelsen i a) 6) kan fartøysjefen i en flerpilotoperasjon fortsette flygingen etter nærmeste flyplass med akseptable værforhold dersom tilstrekkelige prosedyrer for risikoreduksjon er på plass.
- e) Fartøysjefen skal, i en nødssituasjon som krever umiddelbar beslutning og handling, treffe de tiltak han/hun anser som nødvendige etter omstendighetene, i samsvar med 7.d. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I slike tilfeller kan fartøysjefen av hensyn til sikkerheten avvike fra regler, operative prosedyrer og metoder.
- f) Fartøysjefen skal uten opphold gi vedkommende myndighet rapport om ethvert anslag mot sikkerheten og underrette den utpekte lokale myndighet.
- g) Fartøysjefen skal underrette nærmeste vedkommende myndighet på raskeste måte om enhver ulykke som luftfartøyet er innblandet i, og som medfører alvorlig personskade eller dødsfall eller betydelig skade på luftfartøyet eller eiendeler.

NCC.GEN.110 Samsvar med lover, forskrifter og prosedyrer

- a) Fartøysjefen skal overholde lovene, forskriftene og prosedyrene i de stater der flyging gjennomføres.
- b) Fartøysjefen skal være fortrolige med de lover, forskrifter og prosedyrer som er relevante for utførelsen av hans/hennes oppgaver, og som gjelder for de områdene som skal gjennomflys, de flyplassene eller landingsplassene som skal benyttes, og de tilhørende flysikringsinnretningene, som nevnt i 1.a. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Felles språk

Operatøren skal sikre at alle besetningsmedlemmer kan kommunisere med hverandre på et felles språk.

NCC.GEN.120 Taksing med fly

Operatøren skal sikre at et fly bare takser på ferdselsområdet på en flyplass dersom personen ved betjeningsinnretningene

- a) er en hensiktsmessig kvalifisert flyger, eller
- b) er utpekt av operatøren og
 - 1) har opplæring i taksing med flyet,
 - 2) har opplæring i bruk av radiotelefon, dersom radiokommunikasjon kreves,
 - 3) har fått instruksjon i flyplassens utforming, ruter, skilt, merking, lys, signaler og instruksjoner fra flygekontrollen (ATC), fraseologi og prosedyrer, og

- 4) er i stand til å følge de operative standarder som kreves for at flyet skal bevege seg på en sikker måte på flyplassen.

NCC.GEN.125 Innkopling av rotor

Helikopterets rotor skal ikke bevege seg med motorkraft med sikte på flyging uten at en kvalifisert flyger sitter ved betjeningsinnretningene.

NCC.GEN.130 Bærbare elektroniske innretninger

Operatøren skal ikke tillate noen person å benytte en bærbar elektronisk innretning om bord på et luftfartøy som kan ha negativ innvirkning på ytelsene til luftfartøyets systemer og utstyr.

NCC.GEN.135 Opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord

Operatøren skal til enhver tid ha tilgjengelig lister med opplysninger om nød- og overlevingsutstyret om bord, som uten forsinkelse skal kunne meddeles redningssentraler.

NCC.GEN.140 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal være om bord

- a) Følgende dokumenter, håndbøker og opplysninger skal medbringes under hver flyging, i original eller kopi, med mindre annet er angitt:
 - 1) flygehåndbok, eller tilsvarende dokument(er),
 - 2) registreringsbeviset i original,
 - 3) luftdyktighetsbeviset i original,
 - 4) støysertifikatet,
 - 5) erklæringen angitt i vedlegg III (del-ORO), ORO.DEC.100, til forordning (EU) nr. xxx/XXXX,
 - 6) listen over særskilte godkjenninger, om relevant,
 - 7) luftfartøyets radiolisens, om relevant,
 - 8) ansvarsforsikringsbevis(ene),
 - 9) luftfartøyets reisedagbok, eller tilsvarende,
 - 10) opplysninger om levert ATS-reiseplan, om relevant,
 - 11) gjeldende og relevante luftfartskart for den planlagte flygeruten og alle ruter som det er rimelig å forvente at flygingen kan omdirigeres til,

Vedlegg VI "del-NCC"

- 12) opplysninger om prosedyrer og visuelle signaler som avskjærende og avskårne luftfartøyer skal benytte,
 - 13) opplysninger om søke- og redningstjenester i området for den planlagte flygingen,
 - 14) gjeldende deler av den driftshåndboken som er relevante for besetningen/medlemmenes oppgaver, som skal være lett tilgjengelige for dem,
 - 15) MEL eller CDL,
 - 16) relevante NOTAM og forberedende AIS-dokumentasjon,
 - 17) relevant meteorologisk informasjon,
 - 18) godsmanifest og/eller passasjerlister, om relevant, og
 - 19) all annen dokumentasjon som måtte være relevant for flygingen eller som kreves av statene som berøres av flygingen.
- b) Ved tap eller tyveri av dokumentene angitt i a) 2) til a) 8), kan operasjonen fortsette til flygingen når sitt bestemmelsessted eller et sted der erstatningsdokumenter kan skaffes.

NCC.GEN.145 Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdskriverregistreringer

- a) Etter en rapporteringspliktig ulykke eller hendelse skal operatøren av luftfartøyet oppbevare de originale registreringsdataene i 60 dager, med mindre undersøkelsesmyndigheten har gitt instruks om noe annet.
- b) Operatøren skal gjennomføre driftskontroller og vurderinger av registreringene på ferdskrivere, på taleregistratører og via datalinje for å sikre at registratørene til enhver tid er funksjonsdyktige.
- c) Operatøren skal oppbevare registreringene i det tidsrom som kreves for ferdskrivere i henhold til NCC.IDE.A.165 eller NCC.IDE.H.165, bortsett fra i forbindelse med prøving og vedlikehold av ferdskrivere, da inntil én time av det eldste registrerte materialet på prøvingstidspunktet kan slettes.
- d) Operatøren skal oppbevare og vedlikeholde ajourført dokumentasjon som inneholder de opplysninger som er nødvendige for å konvertere rådata fra ferdskriveren til parametre uttrykt i tekniske enheter.
- e) Operatøren skal gjøre tilgjengelig enhver registrering på ferdskrivere som er bevart, dersom vedkommende myndighet bestemmer det.
- f) Med forbehold for gjeldende nasjonal strafferett skal
 - 1) opptak på taleregistratør bare benyttes for andre formål enn undersøkelse av en rapporteringspliktig ulykke eller hendelse, dersom alle berørte besetningsmedlemmer og alt vedlikeholdspersonell samtykker til det, og

Vedlegg VI "del-NCC"

- 2) registreringene på ferdskriver og via datalinje skal ikke brukes til andre formål enn til undersøkelse av en rapporteringspliktig ulykke eller hendelse, med mindre slike registreringer
 - i) brukes av operatøren utelukkende til formål knyttet til luftdyktighet eller vedlikehold,
 - ii) blir anonymisert, eller
 - iii) offentliggjøres på vilkår som ivaretar sikkerheten.

NCC.GEN.150 Transport av farlig gods

- a) Lufttransport av farlig gods skal utføres i samsvar med vedlegg 18 til Chicago-konvensjonen med endringer, supplert med *tekniske forskrifter for sikker lufttransport av farlig gods* (ICAO-TI) (ICAO Doc 9284-AN/905), herunder tilleggene og eventuelle tilføyelser eller rettelsler til den.
- b) Farlig gods skal bare transporteres av en operatør som er godkjent i samsvar med kapittel G i vedlegg V (del-SPA) til forordning (EF) nr. xxx/XXXX med mindre
 - 1) det ikke er underlagt ICAO-TI i samsvar med del 1 i nevnte dokument, eller
 - 2) det medbringes av passasjerer eller besetningsmedlemmer eller befinner seg i bagasje, i samsvar med ICAO-TI del 8.
- c) Operatøren skal utarbeide prosedyrer for å sikre at alle rimelige tiltak er truffet for å forhindre at farlig gods utilsiktet medbringes om bord.
- d) Operatøren skal gi personellet de opplysninger som er nødvendige for at de kan utføre sine oppgaver, i samsvar med ICAO-TI.
- e) Operatøren skal, i samsvar med ICAO-TI, uten opphold rapportere til vedkommende myndighet og til vedkommende myndighet i den berørte stat enhver ulykke eller hendelse med farlig gods.
- f) Operatøren skal sikre at passasjerene gis informasjon om farlig gods i samsvar med ICAO-TI.
- g) Operatøren skal sikre at det på mottakspunkter for last finnes oppslag med opplysninger om transport av farlig gods, i samsvar med ICAO-TI.

Kapittel B — Operative prosedyrer

NCC.OP.100 Bruk av flyplasser og landingsplasser

Operatøren skal bruke bare flyplasser og landingsplasser som er egnet for vedkommende type luftfartøy og operasjon.

NCC.OP.105 Angivelse av avsidesliggende flyplasser — fly

For valg av alternativ flyplass og retningslinjer for drivstoff skal operatøren anse en flyplass som avsidesliggende dersom flytiden til nærmeste egnede alternative bestemmelsesflyplass er mer enn

- a) for fly med stempelmotorer, 60 minutter, og
- b) for fly med turbinmotorer, 90 minutter.

NCC.OP.110 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — alminnelige bestemmelser

- a) For flyginger i samsvar med instrumentflygereglene (IFR) skal operatøren angi operasjonelle minstekrav for hver avgangsflyplass, bestemmelsesflyplass og alternativ flyplass som skal brukes. Slike minstekrav skal
 - 1) ikke være lavere enn det som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, med mindre vedkommende stat eksplisitt har godkjent dette, og
 - 2) under operasjoner i dårlig sikt være godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med kapittel E i vedlegg V (del SPA) til forordning (EU) nr. xxx/XXXX.
- b) Ved fastsettelse av operasjonelle minstekrav for flyplassen skal operatøren ta følgende i betraktning:
 - 1) luftfartøyets type, ytelse og flygeeegenskaper,
 - 2) flygebesetningens sammensetning, kompetanse og erfaring,
 - 3) dimensjonene og egenskapene ved rullebanene og sluttinnleggs- og avgangsområdene (FATO) som kan velges brukt,
 - 4) egnetheten og ytelsene til tilgjengelige visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler på bakken,

Vedlegg VI "del-NCC"

- 5) utstyret som er tilgjengelig i luftfartøyet for navigering og/eller kontroll av flygebanen under avgang, innflyging, utflating, landing, utrulling og avbrutt innflyging,
 - 6) hindringer i områdene som kreves for innflyging, avbrutt innflyging og utflyging, for å iverksette alternative beredskapsprosedyrer,
 - 7) hinderfri høyde/høyde for instrumentinnflyging,
 - 8) hjelpemidler til å fastslå og rapportere værforhold, og
 - 9) flygeteknikken som skal brukes under siste fase av innflygingen.
- c) Minstekravene for en bestemt type innflygings- og landingsprosedyre skal bare brukes dersom følgende vilkår er oppfylt:
- 1) bakkeutstyret som kreves for den planlagte prosedyren, er i funksjon,
 - 2) luftfartøysystemene som kreves for typen innflyging, er i funksjon,
 - 3) de nødvendige kriteriene for luftfartøyets ytelser er oppfylt, og
 - 4) besetningen har de nødvendige kvalifikasjoner.

NCC.OP.111 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — NPA-, APV- og CAT I-operasjoner

- a) Den beslutningshøyde (DH) som skal brukes ved ikke-presisjonsinnflyging (NPA) som foretas i henhold til teknikken med kontinuerlig nedstigning i siste innflygingsfase (CDFA), innflygingsprosedyre med vertikal veiledning (APV) eller kategori I (CAT I) -operasjoner, skal ikke være lavere enn det som er høyest av
- 1) den minstehøyden der hjelpemiddelet for innflyging kan brukes uten nødvendige visuelle referanser,
 - 2) den hinderfrie høyden (OCH) for angjeldende kategori luftfartøy,
 - 3) DH for den offentliggjorte innflygingsprosedyren, om relevant,
 - 4) systemets minsteverdier som angitt i tabell 1, eller
 - 5) minste DH som angitt i luftfartøyets flygehåndbok eller tilsvarende dokument, dersom den er angitt.
- b) Minstehøyde for nedstigning (MDH) for en NPA-operasjon som ikke foretas i henhold til CDFA-teknikken, skal ikke være lavere enn det som er høyest av
- 1) OCH for angjeldende kategori luftfartøy,
 - 2) systemets minsteverdier som angitt i tabell 1, eller

Vedlegg VI "del-NCC"

- 3) minste MDH hvis angitt i flygehåndboken.

Tabell 1: Systemminima

Anlegg	Laveste DH/MDH (fot)
Instrumentlandingsystem (ILS)	200
Globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS)/ satellitnavigasjon med satellittbasert korreksjon (SBAS) (innflyging med horisontal presisjon og vertikal veiledning (LPV))	200
GNSS (horisontal navigasjon (LNAV))	250
Vertikal navigasjon basert på GNSS/Baro (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Retningsstråle (LOC) med eller uten utstyr for avstandsmåling (DME)	250
Innflyging med overvåkingsradar (SRA) (avsluttes ved ½ NM)	250
SRA (avsluttes ved 1 NM)	300
SRA (avsluttes ved 2 NM eller mer)	350
VHF retningsbestemmende radiofyr (VOR)	300
VOR/DME	250
Rundtstrålende radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilestasjon (VDF)	350

NCC.OP.112 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — sirkling med fly

- a) MDH for sirkling med fly skal ikke være lavere enn det som er høyest av
- 1) den offentliggjorte OCH for sirkling for flykategorien,
 - 2) den laveste sirklingshøyden beregnet på grunnlag av tabell 1, eller
 - 3) DH/MDH fra den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.
- b) Minstesikt for sirkling med fly skal ikke være lavere enn det som er høyest av

Vedlegg VI "del-NCC"

- 1) sikten for sirkling for flykategorien, dersom den er offentliggjort,
- 2) minstesikten beregnet på grunnlag av tabell 2, eller
- 3) rullebanesikt/omregnet meteorologisk sikt (RVR/CMV) fra den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.

Tabell 1: MDH og minstesikt for sirkling i forhold til flykategori

	Flykategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minste meteorologiske sikt (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.112 Operasjonelle minstekrav for flyplasser — sirkling på land med helikopter

MDH for sirkling på land med helikopter skal ikke være lavere enn 250 fot, og den meteorologiske sikten skal ikke være mindre enn 800 m.

NCC.OP.115 Prosedyrer ved avgang og innflyging

- a) Fartøysjefen skal bruke de prosedyrer for avgang og innflyging som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, dersom slike prosedyrer er offentliggjort for rullebanen eller FATO som skal brukes.
- b) Uten hensyn til a) skal fartøysjefen bare godta en ATC-klarering som avviker fra en offentliggjort prosedyre
 - 1) dersom kriteriene for hinderklaring overholdes og det tas fullt hensyn til operative forhold, eller
 - 2) dersom en ATC-enhet gir radarvektorer.
- c) Uansett skal siste fase av innflygingen flys visuelt eller i samsvar med offentliggjort prosedyre for innflyging.

NCC.OP.120 Prosedyrer for støyreduksjon

Operatøren skal utarbeide operative prosedyrer for støyreduksjon som tar hensyn til behovet for å redusere støyplagen fra fly, samtidig som sikkerheten prioriteres foran støyreduksjon.

NCC.OP.125 Minste hinderfrie høyde — IFR-flyginger

- a) Operatøren skal angi en metode for fastsettelse av minstehøyder for flyging som gir den nødvendige terrengklaring for alle rutesegmenter som skal flys under IFR.
- b) Fartøysjefen skal fastsette minstehøyder for flyging for hver flyging basert på denne metoden. Minstehøydene for flyging skal ikke være lavere enn dem som er offentliggjort av staten som overflys.

NCC.OP.130 Drivstoff- og oljeforsyning — fly

- a) Fartøysjefen skal ikke påbegynne en flyging før flyet har tilstrekkelig drivstoff og olje til følgende:
 - 1) for flyginger etter visuelflygeregulene (VFR):
 - i) om dagen, til å fly til flyplassen på bestemmelsesstedet og deretter fly i minst 30 minutter i normal marsjhøyde, eller
 - ii) om natten, til å fly til flyplassen på bestemmelsesstedet og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde,
 - 2) for IFR-flyginger:
 - i) dersom det ikke kreves et alternativt bestemmelsessted, til å fly til flyplassen på bestemmelsesstedet og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde, eller
 - ii) dersom det kreves et alternativt bestemmelsessted, til å fly til flyplassen på bestemmelsesstedet, til en alternativ flyplass og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde.
- b) Ved beregning av drivstoffet som kreves, inklusive til uforutsette omstendigheter, skal følgende tas i betraktning:
 - 1) varslede værforhold,
 - 2) forventede ATC-flygeruter og trafikkforsinkelser,
 - 3) prosedyrer i tilfelle trykkfall eller motorsvikt i underveisfasen, der det er relevant, og
 - 4) eventuelle andre forhold som kan forsinke flyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- c) Ingenting skal være til hinder for å endre en reiseplan under flyging med sikte på omplanlegging til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle kravene kan overholdes fra det punkt der reiseplanen endres.

NCC.OP.131 Drivstoff- og oljeforsyning — helikoptre

- a) Fartøysjefen skal ikke påbegynne en flyging før helikopteret har tilstrekkelig drivstoff og olje til følgende:
- 1) for IFR-flyginger, til å fly til flyplassen/landingsplassen på bestemmelsesstedet og deretter fly i minst 20 minutter i VBR,
 - 2) for IFR-flyginger:
 - i) dersom det ikke kreves noen alternativ flyplass eller ingen alternativ flyplass med akseptable værforhold er tilgjengelig, til å fly til flyplassen/landingsplassen på bestemmelsesstedet og deretter fly med ventehastighet i 30 minutter 450 m (1 500 fot) over bestemmelsesflyplassen/landingsplassen under standard temperaturforhold og fly inn og lande, eller
 - ii) dersom en alternativ flyplass kreves, til å fly til og gjennomføre en innflyging og en avbrutt innflyging på flyplassen/landingsplassen på bestemmelsesstedet, og deretter
 - A) til å fly til den angitte alternative flyplassen, og
 - B) til å fly med ventehastighet i 30 minutter 450 m (1 500 fot) over den alternative flyplassen/landingsplassen under standard temperaturforhold og fly inn og lande.
- b) Ved beregning av drivstoffet som kreves, inklusive til uforutsette omstendigheter, skal følgende tas i betraktning:
- 1) varslede værforhold,
 - 2) forventede ATC-flygeruter og trafikkforsinkelser,
 - 3) prosedyrer i tilfelle trykkfall eller motorsvikt i underveisfasen, der det er relevant, og
 - 4) ethvert annet forhold som kan forsinke landingen eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- c) Ingenting skal være til hinder for å endre en reiseplan under flyging med sikte på omplanlegging til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle kravene kan overholdes fra det punkt der reiseplanen endres.

NCC.OP.135 Stuing av bagasje og last

Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at

- a) bare håndbagasje som kan stues forsvarlig og sikkert, tas med inn i passasjerkabinen, og

Vedlegg VI "del-NCC"

- b) all bagasje og alt gods om bord som kan forårsake ulykke eller skade eller blokkere midtganger og utganger dersom den forskyver seg, stues på en måte som forhindrer bevegelse.

NCC.OP.140 Informasjon til passasjerene

Fartøysjefen skal sikre at

- a) passasjerene før avgang blir informert om hvor følgende befinner seg og brukes:
 - 1) sikkerhetsbelter,
 - 2) nødutganger og
 - 3) sikkerhetsbrosjyrer,og om relevant:
 - 4) redningsvester,
 - 5) oksygenmasker,
 - 6) redningsflåter og
 - 7) annet personlig nødutstyr for bruk av passasjerene,og
- b) at passasjerene i en nødssituasjon under flygingen blir instruert i de nødtiltak som omstendighetene tilsier.

NCC.OP.145 Forberedelser til flyging

- a) Før en flyging kan påbegynnes, skal fartøysjefen med alle rimelige midler ha kontrollert at tilgjengelige hjelpemidler på bakken og/eller på vann, herunder kommunikasjonsutstyr og navigasjonshjelpemidler som umiddelbart kreves på den aktuelle flyging for sikker operasjon av luftfartøyet, er egnet for den type operasjon flygingen skal gjennomføres under.
- b) Før en flyging kan påbegynnes, skal fartøysjefen har gjort seg kjent med alle tilgjengelige meteorologiske opplysninger som er relevante for den planlagte flygingen. Forberedelsene til en flyging bort fra avgangsstedets nærområde, og til enhver IFR-flyging, skal omfatte:
 - 1) gjennomgang av tilgjengelige oppdaterte værrapporter og værvarsler og
 - 2) planlegging av alternative tiltak for det tilfelle at flygingen ikke kan gjennomføres som planlagt på grunn av værforholdene.

NCC.OP.150 Alternative avgangsflyplasser — fly

- a) For IFR-flyginger skal fartøysjefen på reiseplanen angi minst én alternativ avgangsflyplass med akseptable værforhold dersom værforholdene på avgangsflyplassen er lik eller under gjeldende operasjonelle minstekrav for flyplassen eller det av andre grunner ikke vil være mulig å fly tilbake til avgangsflyplassen.
- b) Den alternative avgangsflyplassen skal ligge innenfor følgende avstander fra avgangsflyplassen:
 - 1) for fly med to motorer, ikke mer enn den avstand som tilbakelegges i løpet av 1 times flyetid i marsjhastighet med en motor ute av drift under standardforhold uten vind, og
 - 2) for fly med tre eller flere motorer, ikke mer enn den avstand som tilbakelegges i løpet av 2 times flyetid i marsjhastighet med en motor ute av drift (OEI) i henhold til flygehåndboken, under standardforhold uten vind.
- c) For at en flyplass skal velges som alternativ avgangsflyplass, skal tilgjengelige opplysninger tilsi at forholdene på anslått brukstidspunkt vil tilsvare eller være bedre enn operasjonelle minstekrav for flyplassen for den aktuelle operasjon.

NCC.OP.151 Alternative bestemmelsesflyplasser — fly

For IFR-flyginger skal fartøysjefen på reiseplanen angi minst én alternativ bestemmelsesflyplass med akseptable værforhold, med mindre

- a) tilgjengelige oppdaterte meteorologiske opplysninger tilsier at innflyging og landing i tiden fra 1 time før til 1 time etter beregnet ankomsttid, eller fra faktisk avgangstid til 1 time etter beregnet ankomsttid dersom dette tidsrommet er kortere, kan gjennomføres under VFR-forhold, eller
- b) det planlagte landingsstedet er avsidesliggende og
 - 1) en instrumentinnflygingsprosedyre er fastsatt for flyplassen på bestemmelsesstedet, og
 - 2) tilgjengelige oppdaterte meteorologiske opplysninger tilsier at det vil være følgende værforhold i tiden fra 2 timer før til 2 timer etter beregnet ankomsttid:
 - i) en skydekke høyde ikke lavere enn 300 m (1 000 fot) over den minste skydekke høyde som er forbundet med instrumentinnflygingsprosedyren, og
 - ii) en sikt ikke mindre enn 5,5 km eller 4 km mer enn den minstesikt som er forbundet med prosedyren.

NCC.OP.152 Alternative bestemmelsesflyplasser — helikoptre

For IFR-flyginger skal fartøysjefen på reiseplanen angi minst ett alternativt bestemmelsessted med akseptable værforhold, med mindre

- a) en instrumentinnflygingsprosedyre er fastsatt for flyplassen på bestemmelsesstedet og tilgjengelige oppdaterte meteorologiske opplysninger tilsier at det vil være følgende værforhold i tiden fra 2 timer før til 2 timer etter beregnet ankomsttid, eller fra faktisk avgangstid til 2 timer etter beregnet ankomsttid dersom dette tidsrommet er kortere:
 - 1) en skydekke høyde ikke lavere enn 120 m (400 fot) over den minste skydekke høyde som er forbundet med instrumentinnflygingsprosedyren, og
 - 2) en sikt ikke mindre enn 1 500 m mer enn den minstesikt som er forbundet med prosedyren, eller
- b) det planlagte landingsstedet er avsidesliggende og
 - 1) en instrumentinnflygingsprosedyre er fastsatt for flyplassen på bestemmelsesstedet, og
 - 2) tilgjengelige oppdaterte meteorologiske opplysninger tilsier at det vil være følgende værforhold i tiden fra 2 timer før til 2 timer etter beregnet ankomsttid:
 - i) en skydekke høyde ikke lavere enn 120 m (400 fot) over den minste skydekke høyde som er forbundet med instrumentinnflygingsprosedyren,
 - ii) en sikt ikke mindre enn 1 500 m mer enn den minstesikt som er forbundet med prosedyren, og
 - 3) aksjonsradiepunkt (PNR) fastsettes dersom bestemmelsesstedet er offshore.

NCC.OP.155 Påfyll av drivstoff med passasjerer om bord, under ombordstigning eller avstigning

- a) Det skal ikke fylles på flybensin (AVGAS) eller drivstoff med lavt oktantall eller en blanding av disse typene drivstoff mens passasjerer går om bord, er om bord eller underavstigning.
- b) I alle andre tilfeller skal det tas nødvendige forholdsregler, og luftfartøyet skal være forsvarlig bemannet av kvalifisert personell som er klar til å iverksette og lede en evakuering av helikopteret så praktisk og raskt som mulig.

NCC.OP.160 Bruk av hodetelefoner

- a) Hvert flygebesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen, skal bære hodetelefoner med bøylemikrofon eller tilsvarende. Hodetelefonene skal brukes som primærutstyr for talekommunikasjon med ATS

Vedlegg VI "del-NCC"

- 1) på bakken:
 - i) ved mottak av ATC-klarering om utflyging via talekommunikasjon, og
 - ii) når motorene er i gang,
 - 2) i luften:
 - i) under gjennomgangshøyde, eller
 - ii) 10 000 fot, dersom dette er høyere,og
 - 3) når fartøysjefen mener det er nødvendig.
- b) Under omstendighetene fastsatt i a), skal bøylemikrofonen eller tilsvarende være plassert slik at den kan brukes til toveis radiokommunikasjon.

NCC.OP.165 Befordring av passasjerer

Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at

- a) passasjerene blir plassert der de i tilfelle en nødevakuering best kan bidra til, og ikke hindre, evakuering av luftfartøyet,
- b) før og under taksing, avgang og landing og ellers når fartøysjefen anser det nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal hver passasjer om bord befinne seg i et sete eller en køye med sitt sikkerhetsbelte eller sin sikringsanordning forsvarlig festet, og
- c) flere personer i samme sete tillates bare i angitte seter på luftfartøyer der det er én voksen og ett barn som er forsvarlig sikret med et ekstra hoftebelte eller annen sikringsanordning.

NCC.OP.170 Sikring av passasjerkabin og pantry(er)

Fartøysjefen skal sikre at

- a) alle utganger og rømningsveier er uten hindringer før taksing, avgang og landing, og
- b) alt utstyr og all bagasje er forsvarlig sikret før avgang og landing, og ellers når det anses som nødvendig av hensyn til sikkerheten.

NCC.OP.175 Røyking om bord

Fartøysjefen skal ikke tillate røyking om bord

- a) når det anses som nødvendig av hensyn til sikkerheten,

Vedlegg VI "del-NCC"

- b) under påfylling av drivstoff på luftfartøyet,
- c) mens luftfartøyet befinner seg på bakken, med mindre operatøren har fastsatt prosedyrer for å redusere risikoene under bakkeoperasjoner,
- d) utenfor utpekte røykeområder, i midtgangen(e) og på toalettet(ne),
- e) i lasterom og/eller andre områder der det fraktes last som ikke lagres i flammesikre beholdere eller dekkes med flammesikker presenning, og
- f) i områder av passasjerkabiner der det tilføres oksygen.

NCC.OP.180 Værforhold

- a) Fartøysjefen skal bare påbegynne eller fortsette en VFR-flyging dersom de siste tilgjengelige meteorologiske opplysninger tilsier at værforholdene langs ruten og på det planlagte bestemmelsesstedet på anslått brukstidspunkt vil tilsvare eller være bedre enn gjeldende minstekrav for VFR-flyging.
- b) Fartøysjefen skal bare påbegynne eller fortsette en IFR-flyging mot planlagt bestemmelsesflyplass dersom de siste tilgjengelige meteorologiske opplysninger tilsier at værforholdene på beregnet ankomsttidspunkt på bestemmelsesflyplassen eller på minst én alternativ bestemmelsesflyplass, tilsvarer eller er bedre enn gjeldende operasjonelle minstekrav for flyplassen.
- c) Dersom en flyging omfatter både VFR- og IFR-segenter, skal de meteorologiske opplysningene nevnte i a) og b) gjelde i den grad det er relevant.

NCC.OP.185 Is og annen forurensning — Prosedyrer på bakken

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer som skal følges ved avising og forebygging av isdannelse på bakken og tilknyttede inspeksjoner av luftfartøyet som er nødvendige for å sikre sikker operasjon av luftfartøyet.
- b) Fartøysjefen skal påbegynne avgang bare dersom luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan skade luftfartøyets ytelser eller styrbarhet, men mindre annet er tillatt i henhold til prosedyrer nevnt i a) og i samsvar med flygehåndboken.

NCC.OP.190 Is og annen forurensning — Prosedyrer under flyging

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer for flyginger under forventede eller faktiske forhold med isdannelse.
- b) Fartøysjefen skal påbegynne en flyging eller med overlegg fly inn i et område med forventet eller faktisk isdannelse bare dersom luftfartøyet er sertifisert og utstyrt for å tåle slike forhold, som nevnt i 2.a.5 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

Vedlegg VI "del-NCC"

- c) Dersom isdannelsen overskrider den isingsintensitet som luftfartøyet er sertifisert for, eller dersom et luftfartøy som ikke er sertifisert for flyging inn i kjente isingsforhold, utsettes for isdannelse, skal fartøysjefen uten opphold fly ut av isingsforholdene ved å endre nivå og/eller rute og om nødvendig melde en nødssituasjon til ATC.

NCC.OP.195 Avgangsforhold

Før avgang påbegynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at

- a) været på flyplassen eller landingsplassen og forholdene på rullebanen eller FATO som er planlagt brukt, ifølge tilgjengelige opplysninger ikke er til hinder for sikker avgang og utflyging, og
- b) gjeldende operasjonelle minstekrav for flyplassen vil bli overholdt.

NCC.OP.200 Fingering av unormale situasjoner under flyging

- a) Fartøysjefen skal ved transport av passasjerer eller last ikke fingere unormale situasjoner eller nødssituasjoner som krever iverksetting av unormale prosedyrer eller nødprosedyrer eller flyging under instrumentværforhold (IMC) ved kunstige midler.
- b) Uten hensyn til a) kan slike situasjoner simuleres når en godkjent opplæringsorganisasjon gjennomfører treningsflyging med flyelever om bord.

NCC.OP.205 Drivstoffadministrasjon under flyging

- a) Operatøren skal sikre at det utføres drivstoffkontroller og drivstoffadministrasjon under flyging.
- b) Fartøysjefen skal regelmessig kontrollere at mengden gjenværende nyttbart drivstoff under flyging ikke er mindre enn det som kreves for å fortsette til en flyplass eller landingsplass med akseptable værforhold, med planlagtreservedrivstoff i behold i samsvar med NCC.OP.130 og NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Bruk av tilleggsoksygen

Fartøysjefen skal sikre at han/hun selv og flygebesetningsmedlemmer som utfører oppgaver som er avgjørende for sikker operasjon av luftfartøyet under flyging, bruker tilleggsoksygen kontinuerlig når kabinhøyden er over 10 000 fot i over 30 minutter, og alltid når kabinhøyden er over 13 000 fot.

NCC.OP.215 Terrengvarslingssystem (GPWS)

Når et medlem av flygebesetningen eller et terrengvarslingssystem oppdager at avstanden til bakken er for liten, skal flygende flyger umiddelbart treffe korrigerende tiltak for å oppnå sikre flygeforhold.

NCC.OP.220 Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)

Operatøren skal fastsette operative prosedyrer og opplæringsprogrammer for å sikre at når ACAS er installert og i drift, skal det brukes i samsvar med forordning (EU) nr. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Innflygings- og landingsforhold

Før innflyging for landing påbegynnes, skal fartøysjefen på grunnlag av tilgjengelige opplysninger ha forvisset seg om at været på flyplassen eller landingsplassen og forholdene på rullebanen eller FATO som planlegges brukt, ikke er til hinder for sikker innflyging, landing eller avbrutt innflyging.

NCC.OP.230 Påbegynnelse og fortsettelse av innflyging

- a) Fartøysjefen kan påbegynne en instrumentinnflyging uavhengig av rapportert rullebanesikt/sikt (RVR/VIS).
- b) Dersom rapportert RVR/VIS er dårligere enn gjeldende minsteverdi, skal innflygingen ikke fortsette
 - 1) under 1 000 fot over flyplassen, eller
 - 2) til siste fase av innflygingen dersom beslutningshøyden over bakken/havet (DA/H) eller minstehøyden for nedstigning (MDA/H) er over 1 000 fot over flyplassen.
- c) Dersom RVR ikke foreligger, kan RVR-verdier utledes ved å konvertere rapportert sikt.
- d) Dersom rapportert RVR/VIS faller under gjeldende minsteverdi etter at 1 000 fot over flyplassen er passert, kan innflygingen fortsette til DA/H eller MDA/H.
- e) Innflygingen kan fortsette under DA/H eller MDA/H og landingen fullføres dersom den nødvendige visuelle referansen for den aktuelle typen innflyging og for den aktuelle rullebanen er oppnådd ved DA/H eller MDA/H og opprettholdes.
- f) RVR i landingssonen er alltid avgjørende.

³ Forordning (EU) nr. 1332/2011 om fastsettelse av felles krav til utnyttelse av luftrommet og operative prosedyrer til forebygging av sammenstøt i luften, EUT L 336 av 20.12.2011, s. 20.

Kapittel C — Luftfartøyets ytelser og operasjonelle begrensninger

NCC.POL.100 Operasjonelle begrensninger — alle luftfartøyer

- a) I enhver fase av operasjonene skal luftfartøyets lasting, masse og tyngdepunkt (CG) være i samsvar med de begrensninger som er angitt i flygehåndboken, eller driftshåndboken dersom denne er strengere.
- b) Skilt, oversikter, instrumentmerking eller kombinasjoner av disse som inneholder de operasjonelle begrensninger som i henhold til flygehåndboken skal ha en visuell presentasjon, skal vises i luftfartøyet.

NCC.POL.105 Masse, balanse og lasting

- a) Operatøren skal fastslå et luftfartøys masse og tyngdepunkt før luftfartøyet tas i bruk første gang. De akkumulerte virkninger av endringer og reparasjoner på massen og balansen skal tas i betraktning og behørig dokumenteres. Luftfartøyet skal veies på nytt dersom virkningen av endringer på massen og balansen ikke er nøyaktig kjent.
- b) Veiingen skal utføres enten av produsenten av luftfartøyet eller av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.
- c) Operatøren skal fastslå massen av alt driftsutstyr og alle besetningsmedlemmer, herunder i flyets tørre driftsmasse, ved faktisk veiing, herunder av besetningens bagasje, eller ved bruk av standardmasser. Innvirkningen av deres plassering på luftfartøyets tyngdepunkt skal fastslås. Ved bruk av standardmasser skal følgende masseverdier for besetningsmedlemmene brukes for å fastslå tørr driftsmasse:
 - 1) 85 kg, herunder håndbagasje, for medlemmer av flygebesetningen/teknisk mannskap, og
 - 2) 75 kg for medlemmer av kabinbesetningen.
- d) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sette fartøysjefen i stand til å bestemme nyttelasten, herunder eventuell ballast, ved
 - 1) faktisk veiing,
 - 2) å fastslå av massen av nyttelasten i samsvar med standardverdier for passasjer- og bagasjemasse, eller

Vedlegg VI "del-NCC"

- 3) å beregne passasjermassen på grunnlag av en erklæring fra eller på vegne av hver passasjer, med tillegg av en forhåndsfastsett masse for å ta håndbagasje og klær med i beregningen, når antallet passasjer seter tilgjengelig i luftfartøyet er
- i) mindre enn 10 for fly, eller
 - ii) mindre enn 6 for helikoptre.
- e) Dersom standardmasser benyttes, skal følgende masseverdier legges til grunn:
- 1) for passasjerer, verdiene i tabell 1 og 2, der håndbagasje og massen av spedbarn som medbringes av en voksen i et passasjer sete, er medregnet:

Tabell 1: Standardmasser for passasjerer — luftfartøyer med et totalt antall passasjer seter på 20 eller mer

Passasjer seter	20 og flere		30 og flere
	Mann	Kvinne	Alle voksne
Voksne	88 kg	70 kg	84 kg
Barn	35 kg	35 kg	35 kg

Tabell 2: Standardmasser for passasjerer — luftfartøyer med et totalt antall passasjer seter på 19 eller mindre

Passasjer seter	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Mann	104 kg	96 kg	92 kg
Kvinne	86 kg	78 kg	74 kg
Barn	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) for bagasje:
 - i) for fly, når det totale antallet passasjer seter som er tilgjengelig på flyet er 20 eller mer, standardmasseverdiene for innsjekket bagasje i tabell 3,

Tabell 3: Standardmasser for bagasje — fly med et totalt antall passasjer seter på 20 eller mer

Type flyging	Standardmasse for bagasje
Innenriks	11 kg

Vedlegg VI "del-NCC"

Innen den europeiske region	13 kg
Interkontinental	15 kg
Alle andre	13 kg

- ii) for helikoptre, når det totale antallet passasjer seter som er tilgjengelig på helikopteret er 20 eller mer, standardmasseverdien for innsjekkede bagasje på 13 kilo,
- f) For luftfartøyer med 19 eller færre passasjer seter skal faktisk masse av den innsjekkede bagasjen bestemmes
 - 1) ved veiing, eller
 - 2) ved beregning på grunnlag av en erklæring fra eller på vegne av hver passasjer. Der dette er upraktisk, skal en minstestandardmasse på 13 kg brukes.
- g) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sette fartøysjefen i stand til å bestemme drivstoffmengdens masse ved hjelp av faktisk tetthet, eller dersom denne ikke er kjent, tettheten beregnet etter en metode som er angitt i driftshåndboken.
- h) Fartøysjefen skal sikre at lastingen av
 - 1) luftfartøyet er utført under tilsyn av kvalifisert personell, og
 - 2) nyttelasten er i samsvar med opplysningene som er brukt for beregning av luftfartøyets masse og balanse.
- i) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sette fartøysjefen i stand til å overholde ytterligere strukturelle begrensninger som gulvstyrkebegrensninger, største last per løpemeter, største last per lasterom og/eller største antall seter.
- j) Operatøren skal i driftshåndboken angi de prinsipper og metoder som er anvendt ved lasting og for masse- og balansesystemet som oppfyller kravene i a) til i). Dette systemet skal omfatte alle typer planlagte operasjoner.

NCC.POL.110 Masse- og balansedata og -dokumentasjon

- a) Operatøren skal før hver flyging fastsette masse- og balansedata og utarbeide masse- og balansedokumentasjon der lasten og fordelingen av den angis, på en slik måte at luftfartøyets masse- og balansegrenser ikke overskrides. Masse- og balansedokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:
 - 1) luftfartøyets registreringsmerke og type,
 - 2) flygingens kjennetegn, nummer og dato, alt etter som hva som er relevant,
 - 3) fartøysjefens navn,

Vedlegg VI "del-NCC"

- 4) navnet på den personen som har utarbeidet dokumentet,
 - 5) tørr driftsmasse og tilsvarende tyngdepunkt for luftfartøyet,
 - 6) drivstoffmasse ved avgang og massen av drivstoff til flygingen,
 - 7) massen av andre forbruksvarer enn drivstoff,
 - 8) lastens sammensetning, herunder passasjerer, bagasje, gods og ballast,
 - 9) masse ved avgang, landingsmasse og masse uten drivstoff,
 - 10) gjeldende tyngdepunktposisjoner for luftfartøyet, og
 - 11) grenseverdier for masse og tyngdepunkt.
- b) Dersom masse- og balansedata og -dokumentasjon utarbeides av et edb-basert system for masse og balanse, skal operatøren verifisere utdataenes integritet.
- c) Dersom det ikke er fartøysjefen som fører tilsyn med lastingen av luftfartøyet, skal den som fører tilsyn med lastingen av luftfartøyet, bekrefte ved sin underskrift eller tilsvarende at lasten og fordelingen av den er i samsvar med masse- og balansedokumentasjonen utarbeidet av fartøysjefen. Fartøysjefen skal angi sin godkjenning ved sin underskrift eller tilsvarende.
- d) Operatøren skal utarbeide prosedyrer for endringer i lasten som skjer i siste øyeblikk for å sikre at
- 1) enhver endring i siste øyeblikk etter at masse- og balansedokumentasjonen er utarbeidet, er ført inn i dokumentene for planlegging av flygingen som inneholder masse- og balansedokumentasjonen,
 - 2) største tillatte endring i passasjerantall eller last i lasterom som kan godtas i siste øyeblikk, er angitt, og
 - 3) ny masse- og balansedokumentasjon utarbeides dersom dette største antallet overskrides.

NCC.POL.110 Masse- og balansedata og -dokumentasjon — lettelser

Uten at dette berører NCC.POL.110 a) 5), trenger ikke tyngdepunktet være oppført i masse- og balansedokumentasjonen dersom lastfordelingen er i samsvar med en tabell der balansen er utregnet på forhånd, eller det kan vises at korrekt balanse er sikret for de planlagte operasjonene uansett hva den virkelige lasten er.

NCC.POL.115 Ytelser — generelt

- a) Fartøysjefen skal bare operere luftfartøyet dersom ytelsene er tilstrekkelige til å overholde gjeldende lufttrafikkregler og eventuelle andre begrensninger som gjelder for

Vedlegg VI "del-NCC"

flygingen, luftrommet eller flyplassene eller landingsplassene som brukes, samtidig som det skal tas hensyn til nøyaktigheten ved de diagrammer og kart som brukes.

- b) Fartøysjefen skal ikke operere luftfartøyet over overbelastede områder ved byer og tettsteder eller over ansamlinger av mennesker i friluft, dersom landing i tilfelle motorsvikt ikke kan gjøres uten å medføre utilbørlig risiko for personer eller eiendeler på bakken.

NCC.POL.120 Begrensninger på startmasse — fly

Operatøren skal sikre at

- a) flyets startmasse ved avgang ikke overskrider massebegrensningene

- 1) ved avgang som fastsatt i NCC.POL.125,
- 2) underveis med en motor ute av drift (OEI) som fastsatt i NCC.POL.130, og
- 3) ved landing som fastsatt i NCC.POL.135,

idet det tas hensyn til forventede massereduksjoner utover i flygingen samt til drivstoffdumping,

- b) startmassen ved avgang aldri overstiger største tillatte startmasse som angitt i flygehåndboken for den trykkehøyde som gjelder for flyplassens eller landingsplassens høyde over havet, og eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold som brukes som parameter for å bestemme største tillatte startmasse, og
- c) anslått masse på forventet landingstidspunkt på flyplassen eller landingsplassen på bestemmelsesstedet og på enhver alternativ bestemmelsesflyplass aldri overstiger største tillatte landingsmasse som angitt i flygehåndboken for den trykkehøyde som gjelder for disse flyplassers eller landingsplassers høyde over havet, og eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold som brukes som parameter for å bestemme største tillatte landingsmasse.

NCC.POL.125 Avgang — fly

- a) Ved fastsettelse av største tillatte startmasse skal fartøysjefen ta følgende i betraktning:
 - 1) beregnet avgangsstrekning skal ikke overstige tilgjengelig avgangsstrekning, med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av tilgjengelig avgangsstrekning,
 - 2) beregnet avgangsstrekning skal ikke overstige tilgjengelig avgangsstrekning,
 - 3) én enkelt verdi for V_1 skal brukes for både avbrutt og fortsatt avgang dersom V_1 er angitt i flygehåndboken, og

Vedlegg VI "del-NCC"

- 4) på en våt eller forurenset rullebane skal startmassen ikke overstige største tillatte startmasse for avgang på tørr rullebane under de samme forhold.
- b) I tilfelle av motorsvikt under avgang skal fartøysjefen sikre at
- 1) for et fly der V_1 er angitt i flygehåndboken, skal flyet kunne avbryte avgangen og stoppe innenfor tilgjengelig akselerasjon-stopp-strekning, og
 - 2) for et fly der netto flygebane etter avgang er angitt i flygehåndboken, skal flyet kunne fortsette avgangen og klare alle hindringer i flygebanen med tilstrekkelig margin til flyet er kommet i en posisjon der det kan overholde NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Underveis — en motor ute av drift — fly

Fartøysjefen skal sikre at dersom en motor svikter på noe punkt langs ruten, skal et flermotorsfly være i stand til å fortsette flygingen til en egnet flyplass eller landingsplass uten på noe tidspunkt å fly under minste hinderfrie høyde.

NCC.POL.135 Landing — fly

Fartøysjefen skal sikre at flyet på enhver flyplass eller landingsplass, etter å ha klart alle hindringer i flygebanen for innflyging med sikker margin, skal være i stand til å lande og stoppe, eller for et sjøfly, til å ha redusert hastigheten tilstrekkelig, innenfor tilgjengelig landingsstrekning. Det skal tas hensyn til forventede variasjoner i innflygings- og landingsteknikk, dersom slike hensyn ikke er tatt med ved planleggingen av ytelsesdata.

Kapittel D — Instrumenter, data og utstyr

Avsnitt 1 — Fly

NCC.IDE.A.100 Instrumenter og utstyr — generelt

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapittel, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
 - 1) brukes av flygebesetningen for å kontrollere flygebanen, i samsvar med NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250, eller
 - 2) er installert i flyet.
- b) Følgende utstyr, dersom det er påkrevd i henhold til dette kapittel, trenger ikke utstyrsgodkjenning:
 - 1) reservesikringer,
 - 2) frittstående bærbare lykter,
 - 3) et presisjonsur,
 - 4) kartholder,
 - 5) førstehjelpsskrin,
 - 6) overlevings- og signalutstyr,
 - 7) drivanker og utstyr til fortøyning, og
 - 8) barnesikringsinnretninger.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapittel, og annet utstyr som ikke er påkrevd i henhold til andre gjeldende vedlegg men som er om bord under en flyging, skal være i samsvar med følgende:
 - 1) opplysningene som slike instrumenter eller slikt utstyr eller tilbehør gir, skal ikke brukes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCC.IDE.A.245 og NCC.IDE.A.250, og
 - 2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke flyets luftdyktighet, selv ikke i tilfelle svikt eller funksjonssvikt.

Vedlegg VI "del-NCC"

- d) Instrumenter og utstyr skal være klart til bruk eller lett tilgjengelig for det flybesetningsmedlem som trenger det, fra vedkommendes plass.
- e) Instrumenter som brukes av et flygebesetningsmedlem, skal være slik innrettet at vedkommende fra sin plass lett kan se hva instrumentene viser, med minst mulig avvik fra stillingen og synslinjen som vedkommende vanligvis har med blikket rettet forover langs flygebanen.
- f) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

NCC.IDE.A.105 Minsteutstyr for flyging

Flyging skal ikke påbegynnes dersom noen av flyets instrumenter, utstyr eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) flyet opereres i samsvar med operatørens minsteutstyrliste (MEL),
- b) operatøren er godkjent av vedkommende myndighet til å operere flyet innenfor referansemínsteutstyrlistens (MMEL) begrensninger, eller
- c) flyet er underlagt flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCC.IDE.A.110 Elektriske reservesikringer

Fly skal være utstyrt med reservesikringer av den styrke som kreves for full beskyttelse av de elektriske kretsene, til erstatning for sikringer som tillates skiftet under flyging.

NCC.IDE.A.115 Lanterner og lys

Fly som opereres om natten, skal være utstyrt med

- a) antikollisjonslyssystem,
- b) navigasjonslanterner,
- c) et landingslys,
- d) belysning fra flyets elektriske system for å gi tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og alt utstyr som er avgjørende for sikker operasjon av flyet,
- e) belysning fra flyets elektriske system for å gi belysning i alle passasjerkabiner,
- f) en frittstående bærbar lykt på hvert besetningsmedlems plass, og
- g) lys som overholder de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom flyet er et sjøfly.

NCC.IDE.A.120 VFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Fly som opereres i samsvar med VFR om dagen, skal være utstyrt med innretninger for måling og visning av
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) klokkeslett i timer, minutter og sekunder,
 - 3) trykkehøyde,
 - 4) angitt flygehastighet,
 - 5) krenkning og
 - 6) machttall, dersom hastighetsbegrensninger er uttrykt i machttall.

- b) Fly som opereres under VFR-forhold over vann uten sikt til land, under VFR-forhold om natten eller under forhold der flyet ikke kan holdes i ønsket flygebane uten referanse til ett eller flere andre instrumenter, skal i tillegg til a) være utstyrt med
 - 1) innretninger for måling og visning av
 - i) sving og krenkning,
 - ii) flygestilling,
 - iii) vertikal hastighet og
 - iv) stabil kurs,
 - 2) utstyr som viser når energitilførselen til gyroinstrumentene ikke er tilstrekkelig, og
 - 3) en innretning som forhindrer at kondens eller isdannelse fører til feil i fartsmålersystemet som kreves i henhold til a) 4).

- c) Dersom to flygere kreves for operasjonen, skal flyet være utstyrt med ytterligere separate innretninger som viser
 - 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) krenkning, eller sving og krenkning, alt etter hva som er relevant,
 - 4) flygestilling, om relevant,
 - 5) vertikal hastighet, om relevant,
 - 6) stabil kurs, om relevant, og

- 7) machttall, dersom hastighetsbegrensninger er uttrykt i machttall, om relevant.

NCC.IDE.A.125 IFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som opereres i samsvar med IFR, skal være utstyrt med

- a) innretninger for måling og visning av
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) klokkeslett i timer, minutter og sekunder,
 - 3) trykkehøyde,
 - 4) angitt flygehastighet,
 - 5) vertikal hastighet,
 - 6) sving og krenkning,
 - 7) flygestilling,
 - 8) stabil kurs,
 - 9) utvendig lufttemperatur og
 - 10) machttall, dersom hastighetsbegrensninger er uttrykt i machttall,
- b) utstyr som viser når energitilførselen til gyroinstrumentene ikke er tilstrekkelig,
- c) dersom to flygere kreves for operasjonen, skal flyet være utstyrt med ytterligere separate innretninger som viser
 - 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) vertikal hastighet,
 - 4) sving og krenkning,
 - 5) flygestilling,
 - 6) stabil kurs og
 - 7) machttall, dersom hastighetsbegrensninger er uttrykt i machttall, om relevant,
- d) en innretning som forhindrer at kondens eller isdannelse fører til feil i fartsmålersystemet som kreves i henhold til a) 4) og c) 2),

Vedlegg VI "del-NCC"

- e) en alternativ kilde for statisk trykk,
- f) en kartholder i en lett lesbar posisjon som kan belyses ved nattflyging,
- g) en ytterligere uavhengig innretning for måling og visning av høyde over havet, og
- h) en nødstrømforsyning, uavhengig av hovedstrømforsyningen, for drift og belysning av et indikatorsystem for flygestilling i minst 30 minutter. Nødstrømforsyningen skal slå automatisk på etter en totalsvikt i hovedstrømforsyningen, og instrumentet skal klart vise at flygestillingsindikatoren drives av nødstrømforsyningen.

NCC.IDE.A.130 Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger

Fly som opereres med én flyger i samsvar med IFR, skal være utstyrt med autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

NCC.IDE.A.135 Terrengvarslingssystem (TAWS)

Turbindrevne fly med en største sertifiserte startmasse (MCTOM) på over 5 700 kg, eller en største godkjente passasjersekapasitet (MOPSC) på mer enn ni, skal være utstyrt med et TAWS som oppfyller kravene til

- a) klasse A-utstyr i henhold til en akseptabel standard, når det gjelder fly som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 1. januar 2011, eller
- b) klasse B-utstyr i henhold til en akseptabel standard, når det gjelder fly som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2011 eller før.

NCC.IDE.A.140 Luftbåret system for kollisjonsvarsling (ACAS)

Med mindre annet er fastsatt i forordning (EU) nr. 1332/2011, skal turbindrevne fly med MCTOM over 5 700 kg eller MOPSC over 19, være utstyrt med ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Luftbåret værvarslingsutstyr

Følgende fly skal være utstyrt med luftbåret værvarslingsutstyr når slike fly opereres om natten eller under IFR-forhold i områder der det langs ruten kan forventes tordenvær eller andre potensielt farlige værforhold som det anses mulig å oppdage med luftbåret værvarslingsutstyr:

- a) fly med trykkabin,
- b) fly uten trykkabin med MCTOM over 5 700 kg og
- c) fly uten trykkabin med MOPSC over ni.

NCC.IDE.A.150 Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten

- a) Fly som opereres under forhold med forventet eller faktisk isdannelse om natten, skal være utstyrt med en innretning for å belyse eller oppdage isdannelse.
- b) Innretningen for å belyse isdannelse skal ikke blende eller gi refleksjoner som kan hemme besetningsmedlemmene i utførelsen av deres oppgaver.

NCC.IDE.A.155 Interntelefonsystem for flygebesetningen

Fly som opereres av mer enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et interntelefonsystem med hodetelefoner og mikrofoner for hele flygebesetningen.

NCC.IDE.A.160 Taleregistrator

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en taleregistrator:
 - 1) fly med MCTOM over 27 000 kg, som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, og
 - b) fly med MCTOM over 2 250 kg, og som
 - i) er sertifisert for operasjon med en minstebesetning på to flygere,
 - ii) er utstyrt med turbojetmotor(er) eller mer enn én turbopropmotor, og
 - iii) som første gang har fått utstedt typesertifikat 1. januar 2016 eller senere.
- b) Taleregistratoren skal ha kapasitet til å lagre data registrert minst de siste 2 timer.
- c) Taleregistratoren skal med henvisning til en tidsskala gjøre opptak av
 - 1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
 - 2) talekommunikasjon mellom flygebesetningsmedlemmene via interntelefonsystemet og høyttaleranlegget, dersom dette er installert,
 - 3) lydbildet i førerkabinen, herunder uavbrutte lydsignaler fra hver bøylemikrofon og maskemikrofon som er i bruk, og
 - 4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- d) Taleregistratoren skal automatisk begynne registreringen før flyet setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Videre skal taleregistratoren, avhengig av strømforsyningen, begynne registreringen så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før motoren startes når flygingen

Vedlegg VI "del-NCC"

begynner, og fortsette registreringen fram til kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter avstenging av motor når flygingen er avsluttet.

- f) Taleregistratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

NCC.IDE.A.165 Ferdskriver

- a) Fly med MCTOM over 5 700 kg som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en ferdskriver som ved hjelp av en digital metode registrerer og lagrer data, og der en metode er tilgjengelig for enkel framhenting av dataene fra lagringsmediet.
- b) Ferdskriveren skal registrere de parametere som er nødvendige for nøyaktig bestemmelse av flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motorkraft, konfigurasjon og operasjon og ha kapasitet til å lagre data registrert minst de siste 25 timer.
- c) Data skal hentes fra kilder i flyet som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) Ferdskriveren skal automatisk begynne å registrere data før flyet kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe automatisk etter at flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Ferdskriveren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

NCC.IDE.A.170 Registrering via datalinje

- a) Fly som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, som har utstyr for datalinjekommunikasjon og som skal være utstyrt med taleregistrator, skal, der det er aktuelt, registrere på en registrator
 - 1) kommunikasjon i forbindelse med ATS-meldinger via datalinje til og fra flyet, herunder meldinger som gjelder
 - i) opprettelse av dataforbindelse,
 - ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - iii) individuell overvåking,
 - iv) flygeinformasjon,
 - v) i den grad det er praktisk mulig gitt systemets arkitektur, overvåking via kringkasting fra luftfartøyet,
 - vi) i den grad det er praktisk mulig gitt systemets arkitektur og luftfartøyets operative kontrolldata, og
 - vii) i den grad det er praktisk mulig gitt systemets arkitektur, grafikk,

Vedlegg VI "del-NCC"

- 2) informasjon som muliggjør korrelasjon med relevante registreringer som gjelder datalinjekommunikasjon og som er lagret på annet sted enn om bord, og
 - 3) informasjon om tidspunkt og prioritet for meldinger via datalinje, gitt systemets arkitektur.
- b) Registratoren skal benytte en digital metode for registrering og lagring av data og informasjon og en metode for enkel framhenting av dataene. Registreringsmetoden skal gjøre det mulig å henføre dataene til dataene registrert på bakken.
 - c) Registratoren skal ha kapasitet til å lagre registrerte data minst like lenge som det som er fastsatt for taleregistratorer i NCC.IDE.A.160.
 - d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
 - e) Kravene som gjelder registratorens start- og stopplogikk er de samme som kravene til start- og stopplogikken for taleregistratorer fastsatt i NCC.IDE.A.160 d) og e).

NCC.IDE.A.175 Ferdskriver kombinert med taleregistrator

Kravene om taleregistrator og ferdskriver kan oppfylles ved

- a) en ferdskriver kombinert med taleregistrator dersom flyet skal være utstyrt med en taleregistrator eller en ferdskriver, eller
- b) to ferdskrivere kombinert med taleregistratorer dersom flyet skal være utstyrt med en taleregistrator og en ferdskriver.

NCC.IDE.A.180 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger

- a) Fly skal være utstyrt med
 - 1) et sete eller en køye for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) sikkerhetsbelte i hvert passasjersele og i hver køye,
 - 3) en barnesikringsinnretning for alle personer om bord som er yngre enn 24 måneder,
 - 4) et sikkerhetsbelte med skulderstropper med en innretning som ved hurtig retardasjon automatisk holder igjen overkroppen til den som sitter i setet,
 - i) for hvert flygebesetningssete og for seter ved siden av flygerens sete, og
 - ii) for hvert observatørsete i førerkabinen,
- og

Vedlegg VI "del-NCC"

- 5) et sikkerhetsbelte med skulderstropper i setene for det påkrevde minsteantall kabinbesetningsmedlemmer, for fly som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 31. desember 1980.
- b) Et sikkerhetsbelte med skulderstropper skal
- 1) ha en ettpunkts utløsermekanisme og
 - 2) for flygebesetningsseter, for seter ved siden av flygerens sete og for setene for det påkrevde minsteantall kabinbesetningsmedlemmer, to skulderstropper og et sikkerhetsbelte som kan brukes uavhengig av hverandre.

NCC.IDE.A.185 Skiltene «Fest sikkerhetsbeltene» og «Røyking forbudt»

Fly der ikke alle passasjer seter er synlige fra flygebesetningssetet eller -setene, skal være utstyrt med et signalsystem som viser alle passasjerer og kabinbesetningen når sikkerhetsbeltene skal være festet, og når røyking er forbudt.

NCC.IDE.A.190 Førstehjelpsskrin

- a) Fly skal være utstyrt med førstehjelpsskrin i samsvar med tabell 1.

Tabell 1: Antall førstehjelpsskrin som kreves

Antall passasjer seter	Antall førstehjelpsskrin som kreves
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 eller flere	6

- b) Førstehjelpsskrinene skal være
- 1) lett tilgjengelige for bruk og
 - 2) innholdet være à jour.

NCC.IDE.A.195 Tilleggsoksygen — Fly med trykkabin

- a) Fly med trykkabin som opereres i en høyde der oksygenforsyning er påkrevd i henhold til b), skal være utstyrt med et system for lagring og fordeling av den nødvendige oksygenforsyning.
- b) Fly med trykkabin som opereres i en flygehøyde der trykkehøyden i passasjerkabinene er over 10 000 fot, skal ha om bord nok oksygen til å forsyne
 - 1) alle besetningsmedlemmer og
 - i) 100 % av passasjerene for det tidsrom der kabinhøyden er over 15 000 fot, men uansett ikke under 10 minutters forsyning,
 - ii) minst 30 % av passasjerene for det tidsrom der, i tilfelle av trykkfall og i betraktning av omstendighetene ved flygingen, trykkehøyden i passasjerkabinen er mellom 14 000 fot og 15 000 fot, og
 - iii) minst 10 % av passasjerene for det tidsrom utover 30 minutter der trykkehøyden i passasjerkabinen er mellom 10 000 fot og 14 000 fot,
 - 2) alle personer i passasjerkabinen i ikke mindre enn 10 minutter, for fly som opereres i en trykkehøyde over 25 000 fot, eller under denne høyden men under forhold som ikke tillater sikker nedstigning til en trykkehøyde på 13 000 fot i løpet av 4 minutter.
- c) Fly med trykkabin som opereres i en høyde over 25 000 fot, skal i tillegg være utstyrt med
 - 1) en innretning som varsler flygebesetningen om ethvert trykkfall, og
 - 2) for flygebesetningsmedlemmene, oksygenmasker som de raskt kan iføre seg.

NCC.IDE.A.200 Tilleggsoksygen — Fly uten trykkabin

- a) Fly uten trykkabin som opereres i en høyde der oksygenforsyning er påkrevd i henhold til b), skal være utstyrt med et system for lagring og fordeling av den nødvendige oksygenforsyning.
- b) Fly uten trykkabin som opereres i en flygehøyde der trykkehøyden i passasjerkabinene er over 10 000 fot, skal ha om bord nok oksygen til å forsyne
 - 1) alle besetningsmedlemmer og minst 10 % av passasjerene for det tidsrom utover 30 minutter der trykkehøyden i passasjerkabinen er mellom 10 000 fot og 13 000 fot, og
 - 2) alle besetningsmedlemmer og passasjerer for det tidsrom der trykkehøyden i passasjerkabinene er over 13 000 fot.

NCC.IDE.A.205 Håndholdte brannslukkingsapparater

- a) Fly skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannslukkingsapparat
 - 1) i førerkabinen og
 - 2) i hver passasjerkabin som er atskilt fra førerkabinen, med mindre kabinen er lett tilgjengelig for flygebesetningen.
- b) Typen og mengden slökkemiddel skal være egnet for de branntyper som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannslukkingsapparatet planlegges brukt, og for personkabiner skal slökkemiddelet minimere faren for giftig gasskonsentrasjon.

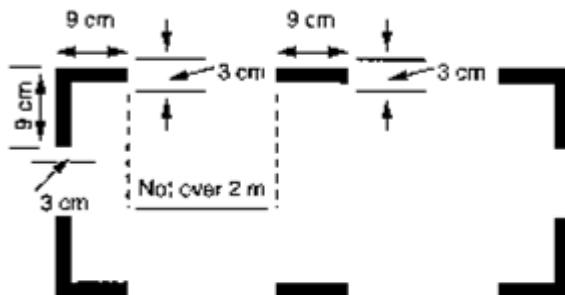
NCC.IDE.A.206 Brannøkser og brekkjern

- a) Fly med MCTOM over 5 700 kg eller MOPSC over ni skal være utstyrt med minst én brannøkse eller ett brekkjern plassert i førerkabinen.
- b) Fly med MOPSC over 200 skal ha ytterligere én brannøkse eller ett brekkjern om bord, plassert i eller nær det pantryområdet som er lengst bak i flyet.
- c) Brannøkser og brekkjern som er plassert i passasjerkabinen, skal ikke være synlige for passasjerene.

NCC.IDE.A.210 Merking av gjennombruddspunkter

Dersom det på et fly er egne områder på flykroppen som er egnet til at redningsmannskaper i en nødssituasjon kan bryte seg inn i flyet, skal slike områder være merket som vist i figur 1.

Figur 1: Merking av gjennombruddspunkter



NCC.IDE.A.215 Nødpeilesender (ELT)

- a) Fly som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. juli 2008 eller før, skal være utstyrt med en ELT av hvilken som helst type.
- b) Fly som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 1. juli 2008, skal være utstyrt med en automatisk ELT.
- c) En ELT av hvilken som helst type skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Flyging over vann

- a) Følgende fly skal være utstyrt med én redningsvest for hver person om bord eller tilsvarende personlig flyteutstyr for hver person om bord som er yngre enn 24 måneder, som skal være slik oppbevart at den er lett tilgjengelig fra setet eller køyeplassen til den personen redningsvesten er beregnet på:
 - 1) landfly som opereres over vann i en avstand på mer enn 50 NM fra land, eller som tar av eller lander på en flyplass eller landingsplass der flygebanen for avgang eller innflyging etter fartøysjefens vurdering går over vann på en slik måte at det ved et uhell vil være sannsynlig med en nødlanding på vannet, og
 - 2) sjøfly som opereres over vann.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende personlig flyteutstyr skal være utstyrt med en innretning for elektrisk belysning med tanke på å lette lokaliseringen av personer.
- c) Sjøfly som opereres over vann, skal være utstyrt med

Vedlegg VI "del-NCC"

- 1) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å lette fortøyning, forankring eller manøvrering av flyet på vann, og som er passende i forhold til dets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper, og
 - 2) om relevant, utstyr for å lage lydsignalene angitt i de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen.
- d) Fartøysjefen på et fly som opereres i en avstand fra land der nødlanding er mulig, som er større enn det som er kortest av 30 minutter i normal marsjhastighet og 50 NM, skal vurdere de ombordværendes sjanse for å overleve ved nødlanding på vannet, og på grunnlag av dette skal han/hun vurdere å bringe med om bord
- 1) utstyr for å sende nødsignaler,
 - 2) redningsflåter i tilstrekkelig antall til å kunne bære alle personer om bord, plassert slik at de er lett tilgjengelige for bruk i en nødssituasjon, og
 - 3) livredningsutstyr, herunder hjelpemidler til å opprettholde livet, som er tilpasset flygingen som skal foretas.

NCC.IDE.A.230 Overlevingsutstyr

- a) Fly som opereres over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal være utstyrt med
 - 1) signalutstyr for å sende nødsignaler,
 - 2) minst én overlevingsnødpeilesender (ELT(S)) og
 - 3) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antallet personer om bord.
- b) Det ytterligere overlevingsutstyret som er angitt i a) 3) trenger ikke medbringes om bord dersom flyet
 - 1) holder seg innenfor en viss avstand fra et område der søk og redning ikke er særlig vanskelig, tilsvarende
 - i) 120 minutter flyging i marsjhastighet med én motor ute av drift, for fly som er i stand til å fortsette flygingen til en flyplass dersom kritisk(e) motor(er) svikter på et hvilket som helst punkt langs ruten eller under flyging til planlagte alternativer, eller
 - ii) 30 minutter i marsjhastighet for alle andre fly,eller
 - 2) holder seg innenfor en avstand som ikke er større enn det som tilsvarer 90 minutter i marsjhastighet fra et område som er egnet for nødlanding, for fly sertifisert i samsvar med gjeldende luftdyktighetsstandard.

NCC.IDE.A.240 Hodetelefoner

- a) Fly skal være utstyrt med en hodetelefon med bøylemikrofon eller tilsvarende for hvert flygebesetningsmedlem på deres tilviste plass i førerkabinen.
- b) Fly som opereres i samsvar med IFR eller om natten skal være utstyrt med en sendeknapp på stikka for hvert påkrevd flygebesetningsmedlem.

NCC.IDE.A.245 Radiokommunikasjonsutstyr

- a) Fly som opereres i samsvar med IFR eller om natten, samt der dette er obligatorisk etter gjeldende luftromskrav, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som under normale radioforhold gir mulighet for å
 - 1) sikre toveis kommunikasjon i forbindelse med tårnkontroll,
 - 2) motta meteorologiske opplysninger på ethvert tidspunkt under flyging,
 - 3) sikre toveis kommunikasjon på ethvert tidspunkt under flyging med de luftfartsstasjoner og på de frekvenser som er fastsatt av vedkommende myndighet, og
 - 4) sikre kommunikasjon på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.
- b) Dersom det er krav om mer enn én kommunikasjonsutstyrsenhet, skal disse være uavhengige av hverandre slik at svikt i én enhet ikke fører til svikt i en annen enhet.

NCC.IDE.A.250 Navigasjonsutstyr

- a) Fly skal være utstyrt med navigasjonsutstyr som gjør det mulig å gjennomføre flygingen i samsvar med
 - 1) ATS-reiseplanen, om relevant, og
 - 2) gjeldende luftromskrav.
- b) Fly skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at dersom én utstyrsenhet svikter på noe tidspunkt under flyging, vil det øvrige utstyret sikre sikker navigasjon i samsvar med a), eller til at en hensiktsmessig reserveløsning kan iverksettes på en sikker måte.
- c) Fly som opereres på flyginger med planlagt landing under IFR-forhold, skal ha egnet utstyr som kan gi veiledning fram til et punkt fra hvilket visuell landing kan foretas. Dette utstyret skal kunne gi slik veiledning for alle flyplasser der landing under IFR-forhold er planlagt, samt for alle angitte alternative flyplasser.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Fly skal være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkingsradar (SSR) som rapporterer trykkehøyde samt slikt annet SSR-transponderutstyr som kreves for ruten som flys.

NCC.IDE.A.260 Håndtering av elektroniske navigasjonsdata

- a) Operatøren skal bare bruke elektroniske navigasjonsdataprodukter som støtter et navigasjonsprogram som oppfyller integritetsstandarder som er relevante for det dataene skal brukes til.
- b) Dersom elektroniske navigasjonsdataprodukter støtter et navigasjonsprogram som er nødvendig for en operasjon som i henhold til vedlegg V (del-SPA) til forordning (EF) nr. xxx/XXXX krever godkjenning, skal operatøren godtgjøre overfor vedkommende myndighet at prosessen som anvendes og produktet som leveres, oppfyller integritetsstandarder som er relevante for det dataene skal brukes til.
- c) Operatøren skal løpende overvåke både prosessen og produktene, enten direkte eller ved å kontrollere samsvar hos eksterne leverandører.
- d) Operatøren skal sikre rettidig distribusjon og innlegging av oppdaterte og uforandrede elektroniske navigasjonsdata til alle luftfartøyer som anmoder om det.

Avsnitt 2 — Helikoptre

NCC.IDE.H.100 Instrumenter og utstyr — generelt

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapittel, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
 - 1) brukes av flygebesetningen for å kontrollere flygebanen, i samsvar med NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250, eller
 - 2) er installert i helikopteret.
- b) Følgende utstyr, dersom det er påkrevd i henhold til dette kapittel, trenger ikke utstyrsgodkjenning:
 - 1) frittstående bærbar lykt,
 - 2) et presisjonsur,
 - 3) kartholder,
 - 4) førstehjelpsskrin,
 - 5) overlevings- og signalutstyr,
 - 6) drivanker og utstyr til fortøyning, og
 - 7) barnesikringsinnretninger.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapittel, og annet utstyr som ikke er påkrevd i henhold til andre gjeldende vedlegg men som er om bord under en flyging, skal være i samsvar med følgende:
 - 1) opplysningene som slike instrumenter eller slikt utstyr eller tilbehør gir, skal ikke brukes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCC.IDE.H.245 og NCC.IDE.H.250, og
 - 2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke helikopterets luftdyktighet, selv ikke i tilfelle svikt eller funksjonssvikt.
- d) Instrumenter og utstyr skal være klart til bruk eller lett tilgjengelig for det flybesetningsmedlem som trenger det, fra vedkommendes plass.
- e) Instrumenter som brukes av et flygebesetningsmedlem, skal være slik innrettet at vedkommende fra sin plass lett kan se hva instrumentene viser, med minst mulig avvik fra stillingen og synslinjen som vedkommende vanligvis har med blikket rettet forover langs flygebanen.

Vedlegg VI "del-NCC"

- f) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

NCC.IDE.H.105 Minsteutstyr for flyging

Flyging skal ikke påbegynnes dersom noen av helikopterets instrumenter, utstyr eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) helikopteret opereres i samsvar med operatørens minsteutstysliste (MEL),
- b) operatøren er godkjent av vedkommende myndighet til å operere helikopteret innenfor referansemínsteutstyslistens (MMEL) begrensninger, eller
- c) helikopteret er underlagt flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCC.IDE.H.115 Lanterner og lys

Helikoptre som opererer om natten, skal være utstyrt med

- a) antikollisjonslyssystem,
- b) navigasjonslanterner,
- c) et landingslys,
- d) belysning fra helikopterets elektriske system for å gi tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og alt utstyr som er avgjørende for sikker operasjon av helikopteret,
- e) belysning fra helikopterets elektriske system for å gi belysning i alle passasjerkabiner,
- f) en frittstående bærbar lykt på hvert besetningsmedlems plass, og
- g) lys som overholder de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom helikopteret er et amfibiehelikopter.

NCC.IDE.H.120 VFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Helikoptre som opereres i samsvar med VFR om dagen, skal være utstyrt med innretninger for måling og visning av
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) klokkeslett i timer, minutter og sekunder,
 - 3) trykkehøyde,
 - 4) angitt flygehastighet og

Vedlegg VI "del-NCC"

- 5) krenkning.
- b) Helikoptre som opereres under VFR-forhold over vann uten sikt til land, under VFR-forhold om natten eller under forhold der sikten er under 1 500 m eller helikopteret ikke kan holdes i ønsket flygebane uten referanse til ett eller flere andre instrumenter, skal i tillegg til a) være utstyrt med
 - 1) innretninger for måling og visning av
 - i) flygestilling,
 - ii) vertikal hastighet og
 - iii) stabil kurs,
 - 2) utstyr som viser når energitilførselen til gyroinstrumentene ikke er tilstrekkelig, og
 - 3) en innretning som forhindrer at kondens eller isdannelse fører til feil i fartsmålersystemet som kreves i henhold til a) 4).
- c) Dersom to flygere kreves for operasjonen, skal helikopteret være utstyrt med ytterligere separate innretninger som viser
 - 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) krenkning.
 - 4) flygestilling, om relevant,
 - 5) vertikal hastighet, om relevant, og
 - 6) stabil kurs, om relevant.

NCC.IDE.H.125 IFR-flyging — Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Helikoptre som opereres i samsvar med IFR, skal være utstyrt med

- a) innretninger for måling og visning av
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) klokkeslett i timer, minutter og sekunder,
 - 3) trykkehøyde,
 - 4) angitt flygehastighet,

Vedlegg VI "del-NCC"

- 5) vertikal hastighet,
 - 6) krenkning,
 - 7) flygestilling,
 - 8) stabil kurs og
 - 9) utvendig lufttemperatur,
- b) utstyr som viser når energitilførselen til gyroinstrumentene ikke er tilstrekkelig,
- c) dersom to flygere kreves for operasjonen, skal helikopteret være utstyrt med ytterligere separate innretninger som viser
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) vertikal hastighet,
 - 4) krenkning,
 - 5) flygestilling og
 - 6) stabil kurs,
- d) en innretning som forhindrer at kondens eller isdannelse fører til feil i fartsmålersystemet som kreves i henhold til a) 4) og c) 2),
- e) en alternativ kilde for statisk trykk,
- f) en kartholder i en lett lesbar posisjon som kan belyses ved nattflyging, og
- g) en ytterligere innretning som viser og måler flygestilling, som et reserveinstrument.

NCC.IDE.H.130 Tilleggsutstyr for IFR-flyging med én flyger

Helikoptre som opereres med én flyger i samsvar med IFR, skal være utstyrt med autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

NCC.IDE.H.145 Luftbåret værvarslingsutstyr

Helikoptre med MOPSC over ni som opereres i samsvar med IFR eller om natten, skal være utstyrt med luftbåret værvarslingsutstyr dersom oppdaterte værrapporter tilsier at tordenvær eller andre potensielt farlige værforhold som det anses mulig å oppdage med luftbåret værvarslingsutstyr, kan forventes langs ruten som skal flys.

NCC.IDE.H.150 Tilleggsutstyr for flyging under forhold med isdannelse om natten

- a) Helikoptre som opereres under forhold med forventet eller faktisk isdannelse om natten, skal være utstyrt med en innretning for å belyse eller oppdage isdannelse.
- b) Innretningen for å belyse isdannelse skal ikke blende eller gi refleksjoner som kan hemme besetningsmedlemmene i utførelsen av deres oppgaver.

NCC.IDE.H.155 Interntelefonsystem for flygebesetningen

Helikoptre som opereres av mer enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et interntelefonsystem med hodetelefoner og mikrofoner for hele flygebesetningen.

NCC.IDE.H.160 Taleregistrator

- a) Helikoptre med MCTOM over 7 000 kg som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med taleregistrator.
- b) Taleregistratoren skal ha kapasitet til å lagre data registrert minst de siste 2 timer.
- c) Taleregistratoren skal med henvisning til en tidsskala gjøre opptak av
 - 1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
 - 2) talekommunikasjon mellom flygebesetningsmedlemmene via interntelefonsystemet og høyttaleranlegget, dersom dette er installert,
 - 3) lydbildet i førerkabinen, herunder uavbrutte lydsignaler fra hver bøylemikrofon og maskemikrofon som er i bruk, og
 - 4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- d) Taleregistratoren skal automatisk begynne registreringen før helikopteret setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Videre skal taleregistratoren, avhengig av strømforsyningen, begynne registreringen så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før motoren startes når flygingen

Vedlegg VI "del-NCC"

begynner, og fortsette registreringen fram til kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter avstenging av motor når flygingen er avsluttet.

- f) Taleregistratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

NCC.IDE.H.165 Ferdskriver

- a) Helikoptre med MCTOM over 3 175 kg som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en ferdskriver som ved hjelp av en digital metode registrerer og lagrer data, og der en metode er tilgjengelig for enkel framhenting av dataene fra lagringsmediet.
- b) Ferdskriveren skal registrere de parametere som er nødvendige for nøyaktig bestemmelse av helikopterets flygebane, hastighet, flygestilling, motorkraft, konfigurasjon og operasjon og ha kapasitet til å lagre data registrert minst de siste 10 timer.
- c) Data skal hentes fra kilder i helikopteret som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) Ferdskriveren skal automatisk begynne å registrere data før helikopteret kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe automatisk etter at helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Ferdskriveren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

NCC.IDE.H.170 Registrering via datalinje

- a) Helikoptre som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, som har utstyr for datalinjekommunikasjon og som skal være utstyrt med taleregistratur, skal, der det er aktuelt, registrere på en registratur
 - 1) kommunikasjon i forbindelse med ATS-meldinger via datalinje til og fra helikopteret, herunder meldinger som gjelder
 - i) opprettelse av dataforbindelse,
 - ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - iii) individuell overvåking,
 - iv) flygeinformasjon,
 - v) i den grad det er praktisk mulig gitt systemets arkitektur, overvåking via kringkasting fra luftfartøyet,
 - vi) i den grad det er praktisk mulig gitt systemets arkitektur og luftfartøyets operative kontrolldata, og

Vedlegg VI "del-NCC"

- vii) i den grad det er praktisk mulig gitt systemets arkitektur, grafikk,
 - 2) informasjon som muliggjør korrelasjon med relevante registreringer som gjelder datalinjekommunikasjon og som er lagret på annet sted enn om bord, og
 - 3) informasjon om tidspunkt og prioritet for meldinger via datalinje, gitt systemets arkitektur.
- b) Registratoren skal benytte en digital metode for registrering og lagring av data og informasjon og en metode for enkel framhenting av dataene. Registreringsmetoden skal gjøre det mulig å henføre dataene til dataene registrert på bakken.
 - c) Registratoren skal ha kapasitet til å lagre registrerte data minst like lenge som det som er fastsatt for taleregistratorer i NCC.IDE.H.160.
 - d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
 - e) Kravene som gjelder registratorens start- og stopplogikk er de samme som kravene til start- og stopplogikken for taleregistratorer fastsatt i NCC.IDE.H.160 d) og e).

NCC.IDE.H.175 Ferdskriver kombinert med taleregistrator

Kravene om taleregistrator og ferdskriver kan oppfylles ved en ferdskriver kombinert med taleregistrator.

NCC.IDE.H.180 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger

- a) Helikoptre skal være utstyrt med
 - 1) et sete eller en køye for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) sikkerhetsbelte i hvert passasjersete og i hver køye,
 - 3) for helikoptre som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 31. juli 1999, et sikkerhetsbelte med skulderstropper for alle passasjerer som er 24 måneder eller eldre,
 - 4) en barnesikringsinnretning for alle personer om bord som er yngre enn 24 måneder,
 - 5) et sikkerhetsbelte med skulderstropper med en innretning som ved hurtig retardasjon automatisk holder igjen overkroppen til den som sitter i setet, for hvert flygebesetningssete, og
 - 6) et sikkerhetsbelte med skulderstropper i setene for det påkrevde minsteantall kabinbesetningsmedlemmer, for helikoptre som første gang har fått utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 31. desember 1980.
- b) Et sikkerhetsbelte med skulderstropper skal

Vedlegg VI "del-NCC"

- 1) ha en ettpunkts utløsermekanisme og
- 2) for flygebesetningsseter, for seter ved siden av flygerens sete og for setene for det påkrevde minsteantall kabinbesetningsmedlemmer, to skulderstropper og et sikkerhetsbelte som kan brukes uavhengig av hverandre.

NCC.IDE.H.185 Skiltene «Fest sikkerhetsbeltene» og «Røyking forbudt»

Helikoptre der ikke alle passasjer seter er synlige fra flygebesetningssetet eller -setene, skal være utstyrt med et signalsystem som viser alle passasjerer og kabinbesetningen når sikkerhetsbeltene skal være festet, og når røyking er forbudt.

NCC.IDE.H.190 Førstehjelpsskrin

- a) Helikoptre skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat.
- b) Førstehjelpsskrinet eller -skrinene skal være
 - 1) lett tilgjengelige for bruk og
 - 2) innholdet være à jour.

NCC.IDE.H.200 Tilleggsoksygen — Helikoptre uten trykkabin

- a) Helikoptre uten trykkabin som opereres i en høyde der oksygenforsyning er påkrevd i henhold til b), skal være utstyrt med et system for lagring og fordeling av den nødvendige oksygenforsyning.
- b) Helikoptre uten trykkabin som opereres i en flygehøyde der trykkehøyden i passasjerkabinene er over 10 000 fot, skal ha om bord nok oksygen til å forsyne
 - 1) alle besetningsmedlemmer og minst 10 % av passasjerene for det tidsrom utover 30 minutter der trykkehøyden i passasjerkabinen er mellom 10 000 fot og 13 000 fot, og
 - 2) alle besetningsmedlemmer og passasjerer for det tidsrom der trykkehøyden i passasjerkabinen er over 13 000 fot.

NCC.IDE.H.205 Håndholdte brannsløkkingsapparater

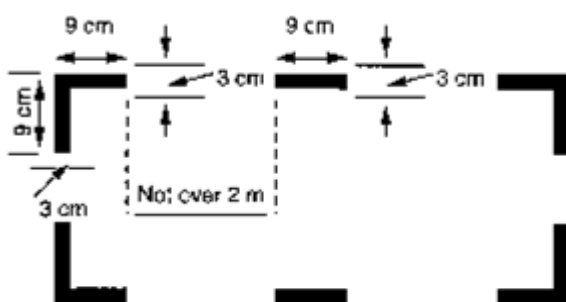
- a) Helikoptre skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat
 - 1) i førerkabinen og
 - 2) i hver passasjerkabin som er atskilt fra førerkabinen, med mindre kabinen er lett tilgjengelig for flygebesetningen.

- b) Typen og mengden slokkemiddel skal være egnet for de branntyper som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannslukningsapparatet planlegges brukt, og for personkabiner skal slokkemiddelet minimere faren for giftig gasskonsentrasjon.

NCC.IDE.H.210 Merking av gjennombruddspunkter

Dersom det på et helikopter er egne områder på helikopter kroppen som er egnet til at redningsmannskaper i en nødssituasjon kan bryte seg inn i helikopteret, skal slike områder være merket som vist i figur 1.

Figur 1: Merking av gjennombruddspunkter



NCC.IDE.H.215 Nødpeilesender (ELT)

- a) Helikoptre skal være utstyrt med minst en automatisk ELT.
- b) Helikoptre som opererer over vann i forbindelse med offshoreoperasjoner i et ugjestmildt miljø i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flyetid i normal marsjhastighet, dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor er i stand til å opprettholde horisontal flyging, skal være utstyrt med en automatisk utløsbar nødpeilesender (ELT(AD)).
- c) En ELT av hvilken som helst type skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Redningsvester

- a) Helikoptre skal være utstyrt med én redningsvest for hver person om bord eller tilsvarende personlig flyteutstyr for hver person om bord som er yngre enn 24 måneder, som skal være slik oppbevart at den er lett tilgjengelig fra setet eller køyeplassen til den personen redningsvesten er beregnet på

Vedlegg VI "del-NCC"

- 1) ved flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flygetid i normal marsjhastighet, dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor er i stand til å opprettholde horisontal flyging,
 - 2) ved flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand fra land, dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor ikke er i stand til å opprettholde horisontal flyging, eller
 - 3) ved avgang eller landing på en flyplass eller landingsplass der flygebanen for avgang eller innflyging går over vann.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende personlig flyteutstyr skal være utstyrt med en innretning for elektrisk belysning med tanke på å lette lokaliseringen av personer.

NCC.IDE.H.226 Overlevingsdrakter for besetningen

Hvert besetningsmedlem skal bære en overlevingsdrakt

- 1) ved flyging over vann i forbindelse med offshoreoperasjoner i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flygetid i normal marsjhastighet, dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor er i stand til å opprettholde horisontal flyging, og
 - 1) når de værreporter eller værvarsler som er tilgjengelig for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil være under pluss 10 °C under flygingen, eller
 - 2) anslått redningstid overstiger beregnetoverlevingstid,eller
- b) fartøysjefen har bestemt det, på grunnlag av en risikovurdering som tar hensyn til følgende forhold:
 - 1) ved flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand fra land ellersikker nødlandingsavstand fra land dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor ikke er i stand til å opprettholde horisontal flyging, og de værreporter eller værvarsler som er tilgjengelig for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil være under pluss 10 °C under flygingen.

NCC.IDE.H.227 Redningsflåter, overlevingsnødpeilesendere og overlevingsutstyr for langdistanseflyging over vann

Helikoptere som opereres

- a) over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flygetid i normal marsjhastighet, dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor er i stand til å opprettholde horisontal flyging, eller
- b) over vann i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 3 minutters flygetid i normal marsjhastighet, dersom helikopteret ved svikt i kritisk motor ikke er i stand til å

Vedlegg VI "del-NCC"

oppretholde horisontal flyging, og fartøysjefen på grunnlag av en risikovurdering har bestemt det, skal være utstyrt med

- 1) minst én redningsflåte som er beregnet å kunne bære alle ombordværendes dersom det er færre enn 12 personer ombord, plassert slik at de er lett tilgjengelige for bruk i en nødssituasjon,
- 2) minst to redningsflåter, plassert slik at de er lett tilgjengelige for bruk i en nødssituasjon, som til sammen kan romme alle personene som det er plass til om bord dersom det er mer enn 11 personer i helikopteret, og der de(n) gjenværende flåte(ne), hvis en går tapt, kan overlastes slik at det blir plass til alle personer som er om bord i helikopteret,
- 3) minst én overlevingsnødpeilesender (ELT(S)) for hver påkrevd redningsflåte, og
- 4) livredningsutstyr, herunder hjelpemidler til å opprettholde livet, som er tilpasset flygingen som skal foretas.

NCC.IDE.H.230 Overlevingsutstyr

Helikoptre som opereres over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal være utstyrt med

- a) signalutstyr for å sende nødsignaler,
- b) minst én overlevingsnødpeilesender (ELT(S)) og
- c) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antallet personer om bord.

NCC.IDE.H.231 Ytterligere krav til helikoptre som utfører offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde

Helikoptre innsatt i offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flygetid i normal marsjhastighet, skal overholde følgende krav:

- a) Når de værreporter eller værvarsler som er tilgjengelig for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil være under pluss 10 °C under flygingen, anslått redningstid overstiger beregnet overlevingstid, eller flygingen er planlagt gjennomført om natten, skal alle personer om bord bære overlevingsdrakter.
- b) Alle redningsflåter som er om bord i samsvar med NCC.IDE.H.227, skal være installert slik at de kan brukes under de sjøforhold der helikopterets egenskaper ved nødlanding på sjø, flyteevne og trim ble vurdert i forbindelse med sertifiseringskravene for nødlanding på sjø.
- c) Helikopteret skal være utstyrt med et nødlyssystem med uavhengig strømforsyning som gir en allmenn opplysning av kabinen for å lette evakueringen av helikopteret.

Vedlegg VI "del-NCC"

- d) Alle nødutganger, herunder nødutganger for besetningen, og åpningsmåten skal være klart merket slik at det gir tydelig rettleiding for alle om bord som bruker utgangene i dagslys eller i mørke. Merkingen skal være slik at den er synlig også om helikopteret kantrer og kabinen kommer under vann.
- e) Alle dører som er angitt som nødutganger i tilfelle nødlanding på vann, men som ikke kan løses ut, kan sikres i åpen stilling slik at de ikke hindrer de ombordværendes evakuering ved noensjøforhold opp til det maksimale som skal vurderes i forbindelse med nødlanding på sjø og flyteevne.
- f) Alle dører, vinduer og andre åpninger i passasjerkabinen som er beregnet på evakuering under vann, skal være utstyrt slik at de kan brukes i en nødssituasjon.
- g) Redningsvester skal bæres hele tiden, medmindre passasjerer eller besetning bærer en integrert overlevingsdrakt som oppfyller kravene både til overlevingsdrakt og redningsvest.

NCC.IDE.H.232 Helikoptre sertifisert for operasjoner på vann — diverse utstyr

Helikoptre som er sertifisert for operasjoner på vann, skal være utstyrt med

- a) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å lette fortøyning, forankring eller manøvrering av helikopteret på vann, og som er passende ut fra dets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper.
- b) om relevant, utstyr for å lage lydsignalene angitt i de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen.

NCC.IDE.H.235 Alle helikoptre på flyginger over vann — nødlanding på sjø

Helikoptre som opereres over vann i et ugjestmildt miljø i en avstand fra land som tilsvarer mer enn 10 minutters flygetid i normal marsjhastighet, skal være konstruert for landing på vann eller sertifisert for nødlanding på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsregler eller utstyrt med flyteutstyr for nødssituasjoner.

NCC.IDE.H.240 Hodetelefoner

Når det for helikoptre er krav om et radiokommunikasjons- og/eller radionavigasjonssystem, skal hver plass som er tilvist nødvendige flygere og/eller besetningsmedlemmer, være utstyrt med en hodetelefon med bøylemikrofon eller tilsvarende og en sendeknapp på kontrollinnretningene.

NCC.IDE.H.245 Radiokommunikasjonsutstyr

- a) Helikoptre som opereres i samsvar med IFR eller om natten, samt der dette er obligatorisk etter gjeldende luftromskrav, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som under normale radioforhold gir mulighet for å
 - 1) sikre toveis kommunikasjon i forbindelse med tårnkontroll,
 - 2) motta meteorologisk informasjon,
 - 3) sikre toveis kommunikasjon på ethvert tidspunkt under flyging med de luftfartsstasjoner og på de frekvenser som er fastsatt av vedkommende myndighet, og
 - 4) sikre kommunikasjon på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.
- b) Dersom det er krav om mer enn én kommunikasjonsutstyrsenhet, skal disse være uavhengige av hverandre slik at svikt i én enhet ikke fører til svikt i en annen enhet.
- c) Dersom det er krav om et radiokommunikasjonssystem, skal helikopteret, i tillegg til intertelefonsystemet for flygebesetningen som kreves i NCC.IDE.H.155, på hver plass som er tilvist nødvendige flygere og/eller besetningsmedlemmer, ha en sendeknapp på kontrollinnretningene.

NCC.IDE.H.250 Navigasjonsutstyr

- a) Helikoptre skal være utstyrt med navigasjonsutstyr som gjør det mulig å gjennomføre flygingen i samsvar med
 - 1) ATS-reiseplanen, om relevant, og
 - 2) gjeldende luftromskrav.
- b) Helikoptre skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at dersom én utstyrsenhet svikter på noe tidspunkt under flyging, vil det øvrige utstyret sikre sikker navigasjon i samsvar med a), eller til at en hensiktsmessig reserveløsning kan iverksettes på en sikker måte.
- c) Helikoptre som opereres på flyginger med planlagt landing under IFR-forhold, skal ha navigasjonsutstyr som kan gi veiledning fram til et punkt fra hvilket visuell landing kan foretas. Dette utstyret skal kunne gi slik veiledning for alle flyplasser der landing under IFR-forhold er planlagt, samt for alle angitte alternative flyplasser.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikoptre skal være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkingsradar (SSR) som rapporterer trykkehøyde samt slikt annet SSR-transponderutstyr som kreves for ruten som flys.