

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 800/2013**2022/EØS/40/39**

av 14. august 2013

om endring av forordning (EU) nr. 965/2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR

for å fastsette vilkårene for sikker drift av luftfartøyer.

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 8 nr. 5, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Operatører og personell som deltar i driften av visse luftfartøyer, må oppfylle de relevante grunnleggende kravene i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- 2) I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 skal operatører som deltar i ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer, erklære at de har kvalifikasjoner og midler til å ivareta ansvaret forbundet med driften av disse luftfartøyene, med mindre noe annet er fastsatt i gjennomføringsreglene.
- 3) Kommisjonen bør, i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008, vedta nødvendige gjennomføringsregler

- 4) Denne forordningen endrer kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012⁽²⁾ og tar inn særlige forhold knyttet til ikke-kommersiell drift.
- 5) For å sikre en smidig overgang og et høyt sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Den europeiske union bør gjennomføringstiltakene avspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken, herunder beste praksis, samt vitenskapelig og teknisk utvikling innen luftfarten. Det bør derfor tas hensyn til de tekniske kravene og administrative framgangsmåtene som er vedtatt av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt «ICAO») og de felles luftfartsmyndighetene fram til 30. juni 2009, og til eksisterende lovgivning vedrørende særlige nasjonale forhold.
- 6) Luftfartsindustrien og medlemsstatenes myndigheter må få tilstrekkelig tid til å tilpasse seg de nye rammereglene.
- 7) Det europeiske flysikkerhetsbyrå har utarbeidet et utkast til gjennomføringsregler og framlagt det for Kommisjonen i form av en uttalelse, i samsvar med artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- 8) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 227 av 24.8.2013, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 26/2014 av 14. februar 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 42 av 17.7.2014, s. 32.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

I forordning (EU) nr. 965/2012 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 nr. 1 tilføyes ordene «og ikke-kommersiell drift med fly, helikoptre, ballonger og seilfly» etter «kommersiell lufttransport med fly og helikopter».

2) I artikkel 1 omnummereres nr. 3 til nr. 5, og nye nr. 3 og 4 skal lyde:

«3. Denne forordningen fastsetter også nærmere regler for ikke-kommersiell drift samt vilkår og framgangsmåter for erklæringer fra og tilsyn med operatører som deltar i ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer.

4. Andre luftfartsoperasjoner, herunder operasjoner der et luftfartøy benyttes til spesialoppgaver eller -tjenester, skal fortsatt drives i samsvar med gjeldende nasjonal lovgivning fram til de tilhørende gjennomføringsreglene er vedtatt og får anvendelse.»

3) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) I første ledd skal nytt nr. 5 lyde:

«5. «ytelsesbasert navigasjon (PBN)» område-navigasjon basert på ytelseskrav til luftfartøyer som navigerer langs en ATS-rute, etter en instrumentinnflygingsprosedyre eller i et nærmere angitt luftrom.»

b) I andre ledd endres «V» til «VII».

4) I artikkel 5 nr. 2 første punktum utgår «CAT».

5) I artikkel 5 nr. 2 bokstav b) endres «fly og helikoptre» til «fly, helikoptre, ballonger og seilfly».

6) I artikkel 5 skal nye nr. 3, 4 og 5 lyde:

«3. Operatører av komplekse motordrevne fly og helikoptre som deltar i ikke-kommersiell drift, skal erklære at de har kvalifikasjoner og midler til å ivareta ansvaret forbundet med driften av luftfartøyet, og at de vil bruke luftfartøyet i samsvar med bestemmelsene i vedlegg III og VI.

4. Operatører av ikke-komplekse motordrevne fly og helikoptre samt ballonger og seilfly som deltar i ikke-kommersiell drift, skal bruke luftfartøyet i samsvar med bestemmelsene i vedlegg VII.

5. Som unntak fra nr. 1, 3 og 4 skal utdanningsinstitusjoner som har sitt hovedforetak i en medlemsstat og er godkjent i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 290/2012(*), når de driver flygeopplæring til, i eller fra Unionen, bruke

a) komplekse motordrevne fly og helikoptre i samsvar med bestemmelsene i vedlegg VI,

b) ikke-komplekse motordrevne fly og helikoptre samt ballonger og seilfly i samsvar med bestemmelsene i vedlegg VII.

—————
(* EUT L 100 av 5.4.2012, s. 1.»

7) I artikkel 6 skal nytt nr. 7 lyde:

«7. Som unntak fra SPA.PBN.100 PBN i vedlegg V får vilkårene i medlemsstatenes nasjonale lovgivning fortsatt anvendelse på ikke-kommersiell drift med ikke-komplekse motordrevne fly i et nærmere angitt luftrom, på ruter eller i henhold til prosedyrer der det er fastsatt spesifikasjoner for ytelsesbasert navigasjon (PBN), inntil de tilhørende gjennomføringsreglene er vedtatt og får anvendelse.»

8) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) Den eksisterende teksten blir nr. 1.

b) I bokstav a) endres «for fly» til «for kommersiell lufttransport med fly».

c) I bokstav b) endres «for helikoptre» til «for kommersiell lufttransport med helikoptre».

d) Nytt nr. 2 skal lyde:

«2. Ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne fly og helikoptre skal fortsatt være i samsvar med gjeldende nasjonal lovgivning om flygetidsbegrensning, inntil de tilhørende gjennomføringsreglene er vedtatt og får anvendelse.»

9) I artikkel 10 skal nytt nr. 3 lyde:

«3. Som unntak fra nr. 1 annet ledd kan medlemsstatene beslutte at de ikke vil anvende

a) bestemmelsene i vedlegg III på ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne fly og helikoptre før 25. august 2016, og

b) bestemmelsene i vedlegg V, VI og VII på ikke-kommersiell drift med fly, helikoptre, seilfly og ballonger før 25. august 2016.»

10) I vedlegg I endres overskriften til «Definisjoner av termer som benyttes i vedlegg II–VII». Følgende nye definisjoner skal settes inn i alfabetisk rekkefølge, og de eksisterende definisjonene skal omnummereres i samsvar med dette:

«11) «innflygingsprosedyre med vertikal veiledning (APV)» instrumentinnflyging der det drives veiledning lateralt og vertikalt, men som ikke oppfyller kravene som er fastsatt for presisjonsinnflyging og landing, med en beslutningshøyde (DH) på minst 250 fot og en rullebanesikt (RVR) på minst 600 meter.»

«43) «ELA1-luftfartøy» følgende bemannede europeiske lette luftfartøyer:

a) Et fly med en største tillatte startmasse (MTOM) på høyst 1 200 kg som ikke er klassifisert som et komplekst motordrevet luftfartøy.

b) Et seilfly eller motordrevet seilfly med høyst 1 200 kg MTOM.

c) En ballong konstruert med et løftegass- eller varmluftsvolum på høyst 3 400 m³ for varmluftballonger, 1 050 m³ for gassballonger og 300 m³ for forankrede gassballonger.»

«44) «ELA2-luftfartøy» følgende bemannede europeiske lette luftfartøyer:

a) Et fly med en største tillatte startmasse (MTOM) på høyst 2 000 kg som ikke er klassifisert som et komplekst motordrevet luftfartøy.

b) Et seilfly eller motordrevet seilfly med høyst 2 000 kg MTOM.

c) En ballong.

d) Et svært lett rotorluftfartøy med høyst 600 kg MTOM, med en enkel konstruksjon som er beregnet på å transportere høyst to personer og ikke drives med turbin- og/eller rakettmotorer; fartøyet er begrenset til VFR-drift på dagtid.»

«126) «flyplass der værforholdene tillater landing» en egnet flyplass der værrapporter eller værvarsler, eller en kombinasjon av dem, tyder på at værforholdene på det forutsatte tidspunktet vil svare til eller være bedre enn flyplassens driftsmessige minstekriterier, og rapportene om rullebaneforholdene viser at en sikker landing vil være mulig.»

11) I vedlegg II, ARO.GEN.200 bokstav c), tilføyes «eller avgir erklæringer til» etter «sertifisert av».

12) I vedlegg II, ARO.GEN.220 bokstav a), innsettes følgende nye punkter, og de øvrige punktene omnummereres i samsvar med dette:

«5. erklæringsprosesser og løpende tilsyn med organisasjoner som har avgitt erklæring.»

«8. tilsyn med ikke-kommersielle operatørers drift av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer.»

13) I vedlegg II, ARO.GEN.220 bokstav b), tilføyes «og erklæringer den har mottatt» til slutt i punktet.

14) I vedlegg II skal ARO.GEN.300 bokstav a) lyde:

«a) Vedkommende myndighet skal kontrollere

1) at krav gjeldende for organisasjoner er oppfylt før det utstedes et organisasjonsattestifikat eller en godkjenning, alt etter hva som er relevant,

- 2) at organisasjoner den har sertifisert eller har mottatt en erklæring fra, fortsatt oppfyller gjeldende krav,
- 3) at ikke-kommersielle operatører av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer fortsatt oppfyller gjeldende krav, og
- 4) at hensiktsmessige sikkerhetstiltak, pålagt av vedkommende myndighet som fastlagt i ARA.GEN.135 bokstav c) og d), gjennomføres.»
- 15) I vedlegg II, ARO.GEN.305, blir bokstav d) og e) henholdsvis bokstav e) og f), og ny bokstav d) skal lyde:
- «d) For organisasjoner som avgir erklæring om sin virksomhet til vedkommende myndighet, skal det, når tilsynsprogrammet utarbeides, tas hensyn til organisasjonens egenart, virksomhetens kompleksitet og resultatene fra tidligere tilsyn, og tilsynet skal bygge på en risikovurdering. Det skal omfatte revisjoner og inspeksjoner, herunder inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner, alt etter hva som er relevant.»
- 16) I vedlegg II skal nytt ARO.GEN.345 etter ARO.GEN.330 lyde:
- «ARO.GEN.345 Erklæring — organisasjoner**
- a) Etter å ha mottatt erklæring fra en organisasjon som driver eller har til hensikt å drive virksomhet som krever erklæring, skal vedkommende myndighet kontrollere at erklæringen inneholder alle opplysninger som kreves i henhold til del-ORO, og skal gi organisasjonen bekreftelse på at erklæringen er mottatt.
- b) Dersom erklæringen ikke inneholder opplysningene som kreves, eller inneholder opplysninger som tyder på manglende samsvar med gjeldende krav, skal vedkommende myndighet gi organisasjonen melding om det manglende samsvaret og be om ytterligere opplysninger. Om nødvendig skal vedkommende myndighet gjennomføre en inspeksjon av organisasjonen. Dersom det manglende samsvaret bekreftes, skal vedkommende myndighet treffe tiltak som fastsatt i ARO.GEN.350.»
- 17) I vedlegg II, ARO.GEN.350 bokstav b) og c), tilføyes ordene «eller av innholdet i en erklæring» etter «sertifikat».
- 18) I vedlegg II, ARO.GEN.350 bokstav e), tilføyes ordene «eller avgir erklæring om sin virksomhet til» etter «sertifisert av».
- 19) I vedlegg II skal ARO.OPS.200 bokstav b) lyde:
- «b) Når vedkommende myndighet har forvissnet seg om at operatøren oppfyller gjeldende krav, skal den utstede eller endre godkjenningen. Godkjenningen skal være angitt i
- 1) driftsspesifikasjonene som fastsatt i tillegg II, for kommersiell lufttransport, eller
- 2) listen over særskilte godkjenninger som fastsatt i tillegg V, for ikke-kommersiell drift.»
- 20) I vedlegg II tilføyes et nytt tillegg V med overskriften «Liste over særskilte godkjenninger» som fastsatt i vedlegg I til denne forordningen.
- 21) I vedlegg III, ORO.GEN.005, tilføyes ordene «eller ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer» til slutt i punktet.
- 22) I vedlegg III, ORO.GEN.105, tilføyes ordene «eller erklæring» etter «sertifisering».
- 23) I vedlegg III, ORO.GEN.110 bokstav a) og c), tilføyes ordene «eller erklæring» etter «sertifikat».
- 24) I vedlegg III, ORO.GEN.120, skal ny bokstav c) lyde:
- «c) En operatør som er pålagt å avgi erklæring om sin virksomhet, skal oversende en liste til vedkommende myndighet over de alternative samsvarskriteriene den benytter til å fastslå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.»
- 25) I vedlegg III, ORO.GEN.140 bokstav a), tilføyes ordene «eller erklæring» etter «sertifisering».

26) I vedlegg III skal ORO.AOC.125 lyde:

«a) En innehaver av et AOC kan drive ikke-kommersiell transport med et luftfartøy som ellers benyttes til kommersiell lufttransport, som oppført i driftsspesifikasjonene i dets AOC, forutsatt at operatøren

1) gir en nærmere beskrivelse av denne transporten i driftshåndboken, herunder

i) angivelse av gjeldende krav,

ii) tydelig angivelse av eventuelle forskjeller mellom driftsprosedyrene for kommersiell og ikke-kommersiell drift,

iii) en metode til å sikre at alt personell som deltar i driften, er fullt ut kjent med tilhørende prosedyrer,

2) framlegger de angitte forskjellene mellom driftsprosedyrene nevnt i bokstav a) punkt 1 ii) for vedkommende myndighet til forhåndsgodkjenning.

b) En AOC-innehaver som driver transport som nevnt i bokstav a), behøver ikke framlegge en erklæring i samsvar med denne delen.»

27) I vedlegg III, etter ORO.AOC.150, skal nytt kapittel DEC lyde:

«KAPITTEL DEC

ERKLÆRING

ORO.DEC.100 Erklæring

En ikke-kommersiell operatør av et komplekst motordrevet luftfartøy skal

a) før driften begynner, gi vedkommende myndighet alle relevante opplysninger på skjemaet i tillegg I til dette vedlegget,

b) oversende en liste til vedkommende myndighet over de alternative samsvarskriteriene som benyttes,

c) sikre fortsatt samsvar med gjeldende krav, og med opplysningene i erklæringen,

d) umiddelbart melde fra til vedkommende myndighet om alle endringer i erklæringen eller i samsvarskriteriene den benytter, ved å framlegge en endret erklæring på skjemaet i tillegg I til dette vedlegget, og

e) melde fra til vedkommende myndighet når den innstiller driften.»

28) I vedlegg III skal ORO.MLR.100 bokstav b) lyde:

«b) Driftshåndbokens innhold skal gjenspeile kravene i dette vedlegget, vedlegg IV (del-CAT), vedlegg V (del-SPA) og vedlegg VI (del-NCC), alt etter hva som er relevant, og skal ikke være i strid med vilkårene nedfelt i driftsspesifikasjonene i godkjenningssertifikatet for luftfartsselskaper (AOC) eller i erklæringen og den tilhørende listen over særskilte godkjenninger, alt etter hva som er relevant.»

29) I vedlegg III skal ORO.MLR.101 ha følgende overskrift: «Driftshåndbok — struktur for kommersiell lufttransport»

30) I vedlegg III skal ORO.MLR.115 bokstav a) lyde:

«a) Følgende dokumentasjon skal oppbevares i minst to år:

1) For CAT-operatører, dokumentasjon over den virksomheten som er nevnt i ORO.GEN.200.

2) For ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer, en kopi av operatørens erklæring, nærmere opplysninger om godkjenninger som innehas, og driftshåndbok.»

31) I vedlegg III skal ORO.FC.005 lyde:

«I dette kapitlet fastsettes de kravene som operatøren skal oppfylle med hensyn til flygebesetningens opplæring, erfaring og kvalifikasjoner; dette omfatter følgende:

a) Avsnitt 1, der det er oppført felles krav som gjelder både for ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer og for kommersiell lufttransport.

- b) Avsnitt 2, der det er oppført tilleggskrav som gjelder for kommersiell lufttransport.»
- 32) I vedlegg III, etter ORO.FC.005, tilføyes et nytt avsnitt med overskriften «Avsnitt 1 — Felles krav».
- 33) [Denne endringen berører ikke den norske språkversjonen.]
- 34) I vedlegg III, ORO.FC.145, skal bokstav c) lyde: «For kommersiell lufttransport skal opplærings- og kontrollprogrammer, herunder studieplaner og bruk av individuelle opplæringsinnretninger for flysimulering (FSTD), godkjennes av vedkommende myndighet.»
- 35) I vedlegg III, etter ORO.FC.145, tilføyes et nytt avsnitt med overskriften «Avsnitt 2 — Tilleggskrav for kommersiell lufttransport».
- 36) I vedlegg III skal ORO.CC.005 lyde:
- «I dette kapittelet fastsettes de kravene som skal oppfylles av en operatør som bruker et luftfartøy med kabinbesetning; disse omfatter følgende:
- a) Avsnitt 1, der det er oppført felles krav som gjelder for all virksomhet.
- b) Avsnitt 2, der det er oppført tilleggskrav som gjelder bare for kommersiell lufttransport.»
- 37) I vedlegg III kapittel CC avsnitt 1 skal overskriften lyde: «Felles krav»
- 38) I vedlegg III tilføyes et nytt tillegg med overskriften «Erklæring», som fastsatt i vedlegg II til denne forordningen.
- 39) I vedlegg V skal SPA.GEN.100 lyde:
- «a) Vedkommende myndighet for utstedelse av en særskilt godkjenning er
- 1) for en operatør av kommersiell lufttransport, myndigheten i medlemsstaten der operatøren har sitt hovedforetak,
- 2) for en ikke-kommersiell operatør, myndigheten i staten der operatøren er etablert eller bosatt.
- b) Uten hensyn til bokstav a) punkt 2) får gjeldende krav i henhold til dette vedlegget for godkjenning av følgende operasjoner ikke anvendelse for en ikke-kommersiell operatør som bruker luftfartøyer registrert i en tredjestat, dersom slike godkjenninger utstedes av en registreringsstat som er en tredjestat:
- 1) Ytelsesbasert navigasjon (PBN).
- 2) Minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS).
- 3) Luftrom med redusert minste vertikalatskillelse (RVSM).»
- 40) I vedlegg V skal SPA.GEN.110 lyde:
- «Omfanget av den virksomheten som en operatør er godkjent til å drive, skal dokumenteres og spesifiseres
- a) for operatører med godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC), i driftsspesifikasjonene for AOC,
- b) for alle andre operatører, i listen over særskilte godkjenninger.»
- 41) I vedlegg V, SPA.DG.100, tilføyes ordene «vedlegg VI (del-NCC) og vedlegg VII (del-NCO)» etter «vedlegg IV (del-CAT)».
- 42) Nytt vedlegg VI (del-NCC) og vedlegg VII (del-NCO) tilføyes som angitt i henholdsvis vedlegg III og vedlegg IV til denne forordningen.

*Artikkel 2***Ikrafttredelse**

Denne forordningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 25. august 2013.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 14. august 2013.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

VEDLEGG I

«Tillegg V

Liste over særskilte godkjenninger*Ikke-kommersiell drift**(med forbehold for de vilkårene som er angitt i godkjenningen og gjengitt i driftshåndboken eller flyets håndbok)*Utstedende myndighet⁽¹⁾:Liste over særskilte godkjenninger nr.⁽²⁾:

Operatørens navn:

Dato⁽³⁾:

Underskrift:

Luftfartøymodell og registreringsmerker⁽⁴⁾:

Typer av spesialtransport (SPO), dersom det er relevant:

 ⁽⁵⁾

Særskilte godkjenninger ⁽⁶⁾ :	Spesifikasjon ⁽⁷⁾	Merknader
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Sett inn navn og kontaktopplysninger.⁽²⁾ Sett inn relevant nummer.⁽³⁾ Utstedelsesdato for særskilte godkjenninger (dd-mm-åååå) og underskrift – vedkommende myndighets representant.⁽⁴⁾ Sett inn betegnelse i henhold til CAST (*Commercial Aviation Safety Team*) / ICAO for luftfartøyets fabrikat, modell og serie, eller referanseserie, dersom en serie er angitt (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST/ICAO-taksonomien er å finne på: <http://www.intlaviationstandards.org/>. Registreringsmerkene bør stå oppført enten i listen over særskilte godkjenninger eller i driftshåndboken. I sistnevnte tilfelle skal det i listen over særskilte godkjenninger vises til motsvarende side i driftshåndboken.⁽⁵⁾ Angi type virksomhet, f.eks. landbruk, bygg og anlegg, fotografering, landmåling, overvåking og patruljering, eller reklameflyging.⁽⁶⁾ Før opp godkjent virksomhet i denne kolonnen, f. eks. farlig gods, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ Før opp de lempeligste kriteriene for hver godkjenning, f.eks. beslutningshøyde og RVR-minsteverdier for CAT II.

EASA-skjema 140 utgave 1.»

VEDLEGG II

«Tillegg

ERKLÆRING
i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 om luftfartsoperasjoner
<p>Operatør</p> <p>Navn:</p> <p>Stedet der operatøren er etablert eller bosatt, og stedet operasjonene ledes fra:</p> <p>Ansvarlig leders navn og kontaktopplysninger:</p>
<p>Drift av luftfartøy</p> <p>Dato for driftsstart / dato da endringen får anvendelse:</p> <p>Type(r) drift:</p> <p><input type="checkbox"/> Del-NCC: (angi om det er passasjerer og/eller frakt)</p> <p>Type(r) luftfartøy, registrering(er) og hovedbase:</p> <p>Nærmere opplysning om godkjenninger som innehas (liste over særskilte godkjenninger vedlegges erklæringen dersom det er relevant)</p> <p>Liste over alternative samsvarskriterier, med henvisning til de akseptable samsvarskriteriene de erstatter (vedlegges erklæringen)</p>
<p>Erklæringer</p> <p><input type="checkbox"/> Dokumentasjonen vedrørende ledelsessystemet, herunder driftshåndboken, avspeiler gjeldende krav i del-ORO, del-NCC og del-SPA.</p> <p>Alle flygninger vil bli gjennomført i samsvar med de prosedyrene og instruksene som er angitt i driftshåndboken.</p> <p><input type="checkbox"/> Alle luftfartøyer i bruk har gyldig luftdyktighetsbevis og er i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003.</p> <p><input type="checkbox"/> Alle medlemmer av flygebesetningen og kabinbesetningen, alt etter hva som er relevant, har opplæring i samsvar med gjeldende krav.</p> <p><input type="checkbox"/> (Dersom det er relevant)</p> <p>Operatøren har gjennomført og godtgjort samsvar med en offisielt anerkjent industristandard.</p> <p>Henvisning til standarden:</p> <p>Sertifiseringsorgan:</p> <p>Dato for siste samsvarskontroll:</p>
<p><input type="checkbox"/> Eventuell driftsendring av betydning for opplysningene i erklæringen vil bli meldt til vedkommende myndighet.</p> <p><input type="checkbox"/> Operatøren bekrefter at opplysningene i erklæringen er riktige.</p>
Dato samt ansvarlig leders navn og underskrift»

VEDLEGG III

«VEDLEGG VI

**IKKE-KOMMERSIELL LUFTFARTSOPERASJONER MED KOMPLEKSE MOTORDREVNE
LUFTFARTØYER****[DEL-NCC]****KAPITTEL A****GENERELLE KRAV****NCC.GEN.100 Vedkommende myndighet**

Vedkommende myndighet er den myndigheten som er utpekt av medlemsstaten der operatøren har sitt hovedforetak eller er bosatt.

NCC.GEN.105 Besetningens ansvar

- a) Besetningsmedlemmet har ansvar for en korrekt utførelse av sine oppgaver som
 - 1) er knyttet til luftfartøyets sikkerhet og sikkerheten for dem som er om bord, og
 - 2) er angitt i instruksjer og prosedyrer i driftshåndboken.
- b) Under de kritiske fasene av en flygning, eller når fartøysjefen mener det er nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal besetningsmedlemmet sitte på sin plass og ikke gjøre annet enn det som kreves av hensyn til luftfartøyets driftssikkerhet.
- c) Under flygingen skal et flygebesetningsmedlem ha sikkerhetsbeltet fastspent når han/hun sitter på sin plass.
- d) Under flygingen skal til enhver tid minst ett kvalifisert flygebesetningsmedlem sitte ved luftfartøyets betjeningsinnretninger.
- e) Et besetningsmedlem skal ikke utføre oppgaver om bord i et luftfartøy
 - 1) dersom vedkommende vet eller antar at han/hun lider av tretthet som omhandlet i punkt 7.f i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, eller på annen måte føler seg uopplagt i en slik grad at flygingen kan settes i fare, eller
 - 2) når vedkommende er under påvirkning av psykotrofe stoffer eller alkohol, eller av andre grunner som nevnt i punkt 7.g i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- f) Et besetningsmedlem som utfører oppgaver for mer enn én operatør, skal
 - 1) føre sin egen oversikt over flyge- og tjenestetid og hviletid som nevnt i vedlegg III (del-ORO) kapittel FTL til forordning (EU) nr. 965/2012, og
 - 2) gi hver operatør de opplysningene som er nødvendige for å planlegge aktiviteter i samsvar med gjeldende FTL-krav.
- g) Besetningsmedlemmet skal melde fra til fartøysjefen om
 - 1) enhver feil, svikt, funksjonssvikt eller mangel som etter vedkommendes mening kan innvirke på fartøyets luftdyktighet eller driftssikkerhet, herunder nødsystemene, og
 - 2) enhver hendelse som har satt, eller kunne ha satt, flysikkerheten i fare.

NCC.GEN.106 Fartøysjefens ansvar og myndighet

- a) Fartøysjefen har ansvar for
 - 1) luftfartøyets sikkerhet samt sikkerheten til alle besetningsmedlemmer, passasjerer og frakt som er om bord når luftfartøyet er i drift, som nevnt i punkt 1.c i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 2) å innlede, fortsette, avslutte eller omdirigere en flygning av hensyn til sikkerheten,

- 3) å sikre at alle instruksjer, driftsprosedyrer og sjekklister blir fulgt i samsvar med driftshåndboken og som nevnt i punkt 1.b i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
- 4) å begynne en flygning først når han/hun har forsikret seg om at alle driftsmessige begrensninger som nevnt i punkt 2.a.3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 er overholdt, slik at
 - i) luftfartøyet er luftdyktig,
 - ii) luftfartøyet er behørig registrert,
 - iii) de instrumentene og det utstyret som kreves for å kunne gjennomføre flygningen, er installert i luftfartøyet og er operative, med mindre drift med utstyr som ikke er operativt, er tillatt i henhold til minsteutstyrlisten (MEL) eller et tilsvarende dokument som fastsatt i NCC.IDE.A.105 eller NCC.IDE.H.105,
 - iv) luftfartøyet masse og tyngdepunkt er slik at flygingen kan utføres innenfor de grensene som er fastsatt i luftdyktighetsdokumentasjonen,
 - v) all kabinbagasje, bagasje i lasterommet og frakt er korrekt lastet og sikret,
 - vi) luftfartøyet driftsmessige begrensninger som angitt i luftfartøyet flygehåndbok (AFM) ikke overskrides på noe tidspunkt under flygingen,
 - vii) hvert medlem av flygebesetningen har gyldig sertifikat i samsvar med forordning (EU) nr. 1178/2011, og
 - viii) flygebesetningsmedlemmene har nødvendige rettigheter og oppfyller kravene til kompetanse og aktuell erfaring,
- 5) ikke å begynne en flygning dersom et flygebesetningsmedlem er ute av stand til å utføre sine oppgaver, for eksempel på grunn av skade, sykdom, tretthet eller virkninger av et psykotropt stoff,
- 6) ikke å fortsette flygingen forbi nærmeste flyplass eller operasjonssted med værforhold som tillater landing, når et medlem av flygebesetningen har vesentlig redusert evne til å utføre sine oppgaver, for eksempel på grunn av tretthet, sykdom eller oksygenmangel,
- 7) å treffe beslutning om å godta flyet med funksjonsfeil i samsvar med listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL) eller minsteutstyrlisten (MEL),
- 8) å registrere bruksdata og alle kjente eller antatte feil i luftfartøyet når en flygning eller en serie flygninger er avsluttet, i luftfartøyet tekniske loggbok eller reisedagbok, og
- 9) å sikre at ferdsskriverne
 - i) ikke er deaktivert eller avskrudd under flyging, og
 - ii) dersom det skjer en ulykke eller en rapporteringspliktig hendelse,
 - a) ikke bevisst slettes,
 - b) deaktiveres umiddelbart etter at flygingen er over, og
 - c) kun reaktiveres med samtykke fra myndigheten som foretar etterforskning.
- b) Fartøysjefen har myndighet til å nekte å ta med, eller til å sette av, enhver person, bagasje eller frakt som kan utgjøre en potensiell sikkerhetsrisiko for luftfartøyet eller for dem som er om bord.
- c) Fartøysjefen skal snarest mulig rapportere til den relevante enheten for lufttrafikkjenester (ATS) om farlige vær- eller flygeforhold som kan sette andre luftfartøyers sikkerhet i fare.
- d) Uten hensyn til bestemmelsen i bokstav a) punkt 6 kan fartøysjefen på en flygning med flere besetningsmedlemmer fortsette flygingen forbi nærmeste flyplass med værforhold som tillater landing, dersom det finnes tilfredsstillende prosedyrer som minsker risikoen.

- e) Fartøysjefen skal, i en nødssituasjon som krever umiddelbar beslutning og handling, treffe alle tiltak han/hun mener er nødvendige, forholdene tatt i betraktning, i samsvar med punkt 7.d i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I slike tilfeller kan han/hun avvike fra regler, driftsprosedyrer og metoder av hensyn til sikkerheten.
- f) Fartøysjefen skal umiddelbart rapportere en ulovlig handling til vedkommende myndighet og underrette den utpekte lokale myndigheten.
- g) Fartøysjefen skal snarest mulig gi nærmeste relevante myndighet melding om en eventuell ulykke der luftfartøyet er involvert, og som fører til alvorlig personskade eller dødsfall, eller til betydelig skade på luftfartøy eller eiendom.

NCC.GEN.110 Overholdelse av lover, forskrifter og prosedyrer

- a) Fartøysjefen skal overholde lover, forskrifter og prosedyrer i statene der operasjonene utføres.
- b) Fartøysjefen skal være kjent med de lovene, forskriftene og prosedyrene som er relevante for vedkommendes oppgaver og gjelder for områdene som skal overflys, flyplassene eller operasjonsstedene som skal benyttes, og de tilhørende flysikringsanleggene som nevnt i punkt 1.a i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

NCC.GEN.115 Felles språk

Operatøren skal sørge for at alle besetningsmedlemmer kan kommunisere på et felles språk.

NCC.GEN.120 Taksing av fly

Operatøren skal sikre at et fly takses i trafikkområdet på en flyplass bare dersom den som sitter ved betjeningsinnretningene,

- a) er en behørig kvalifisert flyger eller
- b) er utpekt av operatøren og
 - 1) er opplært til å takse flyet,
 - 2) er opplært til å bruke radiotelefoni dersom radiokommunikasjon er påkrevd,
 - 3) har mottatt instruksjon om flyplassens utforming, ruter, skilt, merking, lys, signaler og instruksjoner fra flygekontrolltjenesten (ATC), fraseologi og prosedyrer, og
 - 4) kan overholde de driftsstandardene som gjelder for sikker forflytning av flyet på flyplassen.

NCC.GEN.125 Innkopling av rotor — helikoptre

En helikopterrotor skal bare slås på med sikte på flyging med en kvalifisert flyger ved betjeningsinnretningene.

NCC.GEN.130 Bærbare elektroniske innretninger

Operatøren skal ikke tillate at noen om bord bruker en bærbar elektronisk innretning (PED) som kan virke negativt inn på ytelsen til luftfartøyets systemer og utstyr.

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

Operatøren skal til enhver tid ha tilgjengelig lister over nød- og overlevingsutstyr om bord som umiddelbart kan oversendes til redningsentralene (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumenter, håndbøker og informasjon som skal finnes om bord

- a) Følgende dokumenter, håndbøker og informasjon skal finnes om bord på hver flygning, i original eller som kopi, med mindre annet er angitt:
 - 1) Flygehåndbok (AFM) eller tilsvarende dokument(er).
 - 2) Registreringsbevis i original.
 - 3) Luftdyktighetsbevis (CofA) i original.

- 4) Støysertifikat.
 - 5) Erklæring som angitt i vedlegg III (del-ORO), ORO.DEC.100, til forordning (EU) nr. 965/2012.
 - 6) Liste over særskilte godkjenninger, dersom det er relevant.
 - 7) Luftfartøyets radiolisens, dersom det er relevant.
 - 8) Ansvarsforsikringsbevis(er).
 - 9) Reisedagbok eller tilsvarende for luftfartøyet.
 - 10) Nærmere opplysninger om levert ATS-reiseplan, dersom det er relevant.
 - 11) Oppdaterte og egnede luftfartskart for den foreslåtte flygeruten og alle ruter det er rimelig å forvente at flygingen kan omdirigeres til.
 - 12) Opplysninger om prosedyrer og visuelle signaler brukt av avskjærende luftfartøy og luftfartøy som avskjæres.
 - 13) Opplysning om søk- og redningstjenester i området der den planlagte flygingen skal finne sted.
 - 14) Aktuelle deler av driftshåndboken som er relevante for besetningsmedlemmenes oppgaver, og som skal være lett tilgjengelige for besetningsmedlemmene.
 - 15) MEL eller CDL.
 - 16) Relevante meldinger til flygere (NOTAM) og AIS-orienteringsdokumenter.
 - 17) Relevante meteorologiske opplysninger.
 - 18) Frakt- og/eller passasjerlister, dersom det er relevant.
 - 19) Annen dokumentasjon som kan være relevant for flygingen, eller som kreves av statene som berøres av flygingen.
- b) Ved tap eller tyveri av dokumenter angitt i bokstav a) punkt 2–8 kan flygingen fortsette til den når fram til bestemmelsesstedet eller et sted der erstatningsdokumenter kan skaffes til veie.

NCC.GEN.145 Oppbevaring, framlegging og bruk av ferdsskriverregistreringer

- a) Etter en ulykke eller en rapporteringspliktig hendelse skal operatøren av et luftfartøy oppbevare de originale registrerte dataene i 60 dager, med mindre myndigheten som foretar etterforskning, bestemmer noe annet.
- b) Operatøren skal gjennomføre driftskontroller og evalueringer av registreringer fra ferdsskriver (FDR – flight data recorder), taleregistratør (CVR – cockpit voice recorder) og datalinje for å sikre utstyrets fortsatte funksjonsdyktighet.
- c) Operatøren skal oppbevare registreringene i ferdsskriverens driftstid i henhold til kravene i NCC.IDE.A.165 eller NCC.IDE.H.165, men i forbindelse med prøving og vedlikehold av ferdsskriveren kan inntil én time av det eldste registrerte materialet på prøvingstidspunktet slettes.
- d) Operatøren skal oppbevare og holde ved like dokumentasjon med nødvendige opplysninger for å kunne konvertere rådata fra ferdsskriveren til parametere uttrykt i tekniske enheter.
- e) Operatøren skal stille til rådighet alle ferdsskriverregistreringer som er oppbevart, dersom vedkommende myndighet bestemmer det.
- f) Med forbehold for forordning (EU) nr. 996/2010
 - 1) skal CVR-registreringer ikke benyttes til andre formål enn til etterforskning av en ulykke eller en rapporteringspliktig hendelse uten samtykke fra alle berørte besetningsmedlemmer og alt berørt vedlikeholdspersonell, og
 - 2) skal FDR-registreringer eller datalinjeregistreringer ikke benyttes til andre formål enn til etterforskning av en ulykke eller rapporteringspliktig hendelse, med mindre slike registreringer
 - i) utelukkende benyttes av operatøren til formål knyttet til luftdyktighet eller vedlikehold,

- ii) anonymiseres, eller
- iii) offentliggjøres etter sikre framgangsmåter.

NCC.GEN.150 Transport av farlig gods

- a) Lufttransport av farlig gods skal gjennomføres i samsvar med vedlegg 18 til Chicago-konvensjonen, sist endret og utvidet ved tekniske forskrifter for sikker transport av farlig gods med luftfartøy (ICAO Doc 9284-AN/905), med tillegg og senere tilføyelser og beriktigelser.
- b) Farlig gods skal bare transporteres av en operatør som er godkjent i samsvar med vedlegg V (del-SPA) kapittel G til forordning (EU) nr. 965/2012, med mindre godset
 - 1) ikke omfattes av de tekniske forskriftene, i samsvar med disse forskriftenes del 1, eller
 - 2) tas med av passasjerer eller besetningsmedlemmer, eller er i bagasje i samsvar med de tekniske forskriftenes del 8.
- c) Operatøren skal innføre prosedyrer for å sikre at alle rimelige tiltak treffes for å hindre at farlig gods utilsikt tas med om bord.
- d) Operatøren skal gi personellet nødvendig informasjon, slik at de kan ivareta sitt ansvar i samsvar med de tekniske forskriftene.
- e) Operatøren skal, i samsvar med de tekniske forskriftene, umiddelbart rapportere eventuelle ulykker eller hendelser med farlig gods til vedkommende myndighet og til relevant myndighet i staten der ulykken eller hendelsen fant sted.
- f) Operatøren skal sørge for at passasjerene får informasjon om farlig gods i samsvar med de tekniske forskriftene.
- g) Operatøren skal sørge for at det finnes oppslag om transport av farlig gods på mottakssteder for frakt, i samsvar med de tekniske forskriftene.

KAPITTEL B

DRIFTSPROSEDYRER

NCC.OP.100 Bruk av flyplasser og operasjonssteder

Operatøren skal bare benytte flyplasser og operasjonssteder som egner seg til den aktuelle typen luftfartøy og drift.

NCC.OP.105 Angivelse av avsidesliggende flyplasser — fly

Hva angår valg av alternative flyplasser og bruk av drivstoff, skal operatøren anse en flyplass som avsidesliggende dersom flygetiden til nærmeste egnede alternative bestemmelsesflyplass er

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

NCC.OP.110 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — generelle bestemmelser

- a) For flygninger i henhold til instrumentflygeregler (IFR) skal operatøren fastsette driftsmessige minstekriterier for hver avgangs-, ankomst- og alternativflyplass som skal benyttes. Disse minstekriteriene skal
 - 1) ikke være lavere enn det som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, med mindre vedkommende stat eksplisitt har godtatt dette, og
 - 2) ved flyging i dårlig sikt, være godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med vedlegg V (del-SPA) kapittel E til forordning (EU) nr. 965/2012.
- b) Ved fastsettelse av de driftsmessige minstekriteriene skal operatøren ta hensyn til følgende:
 - 1) Luftfartøyets type, ytelse og flyeegenskaper.
 - 2) Flygebesetningens sammensetning, kompetanse og erfaring.
 - 3) Dimensjoner og egenskaper for rullebaner og område for siste innflyging og start (FATO) som kan bli valgt.

- 4) Tilgjengelige visuelle og ikke-visuelle bakkebaserte hjelpemidlers egnethet og ytelse.
 - 5) Tilgjengelig utstyr om bord i luftfartøyet til navigasjon og/eller kontroll av flygeveien under start, innflyging, utflating, landing, utrulling og avbrutt innflyging.
 - 6) Hindringer i de områdene for innflyging, avbrutt innflyging og utflyging som kreves til å iverksette beredskapsprosedyrer.
 - 7) Hinderfri høyde/høyde for instrumentinnflyging.
 - 8) Hjelpemidler til å fastslå og rapportere om meteorologiske forhold.
 - 9) Flygeteknikken som skal benyttes under siste fase av innflygingen.
- c) Minstekriteriene for en bestemt type innflygings- og landingsprosedyre skal benyttes bare dersom samtlige av følgende vilkår er oppfylt:
- 1) Bakkeutstyret som kreves for den planlagte prosedyren, er operativt.
 - 2) Luftfartøysystemene som kreves for den aktuelle typen innflyging, er operative.
 - 3) De nødvendige kriteriene for luftfartøyets ytelse er oppfylt.
 - 4) Besetningen er behørig kvalifisert.

NCC.OP.111 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — NPA-, APV- og CAT I-operasjoner

- a) Den beslutningshøyden (DH) som skal benyttes ved en ikke-presisjonsinnflyging (NPA) fløyet med CDFA-teknikk (kontinuerlig nedstigning i siste innflygingsfase), innflygingsprosedyre med vertikal veiledning (APV) eller kategori I-flyging (CAT I), skal ikke være lavere enn den høyeste av følgende verdier:
- 1) Minste høyde der hjelpemiddelet for innflygingen kan brukes uten nødvendig visuell referanse.
 - 2) Hinderfri høyde (OCH) for den aktuelle kategorien luftfartøy.
 - 3) Offentliggjort DH for innflygingsprosedyren, dersom det er relevant.
 - 4) Systemets minsteverdier som angitt i tabell 1.
 - 5) Minste beslutningshøyde dersom den er angitt i AFM eller et tilsvarende dokument.
- b) Minste nedstigningshøyde (MDH) for en NPA-flygning uten CDFA-teknikk skal ikke være lavere enn den høyeste av følgende verdier:
- 1) OCH for den aktuelle kategorien luftfartøy.
 - 2) Systemets minsteverdier som angitt i tabell 1.
 - 3) Minste MDH dersom den er angitt i AFM.

Tabell 1

Systemets minsteverdier

Anlegg	Laveste DH/MDH (fot)
Instrumentlandingsssystem (ILS)	200
Globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS) / system for satellittbaserte korreksjonssignaler (SBAS) (innflyging med lateral presisjon med vertikal veiledning (LPV))	200
GNSS (lateralnavigasjon (LNAV))	250
GNSS / barovertikal navigasjon (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Retningsindikator (LOC) med eller uten avstandsmåler (DME)	250

Anlegg	Laveste DH/MDH (fot)
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 retningspeiler (VDF)	350

NCC.OP.112 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — sirkling med fly

- a) MHD for sirkling med fly skal ikke være lavere enn den høyeste av følgende verdier:
- 1) Offentliggjort sirklings-OCH for den aktuelle kategorien fly.
 - 2) Minste sirklingshøyde etter tabell 1.
 - 3) DH/MDH for den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.
- b) Minstesikten for sirkling med fly skal være den høyeste av følgende verdier:
- 1) Sirklingssikt for den aktuelle kategorien fly, dersom den er offentliggjort.
 - 2) Minstesikt etter tabell 2.
 - 3) Rullebanesikt/konvertert meteorologisk sikt (RVR/CMV) for den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.

Tabell 1

MDH og minstesikt for sirkling for hver flykategori

	Flykategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minste meteorologiske sikt (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — sirkling over land med helikopter

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

NCC.OP.115 Prosedyrer for avgang og innflyging

- a) Fartøysjefen skal benytte de avgangs- og innflygingsprosedyrene som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, dersom slike prosedyrer er offentliggjort for den rullebanen eller det FATO som skal benyttes.
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan fartøysjefen godta at en ATC-klarering avviker fra en offentliggjort prosedyre, men bare

- 1) dersom kriteriene for hinderklaring overholdes og det tas full høyde for driftsforholdene, eller
 - 2) når luftfartøyet blir radardirigert av en ATC-enhet.
- c) Siste fase av innflygingen skal uansett flys visuelt eller i samsvar med de offentliggjorte prosedyrene for instrumentinnflyging.

NCC.OP.120 Prosedyrer for støyreduksjon

Operatøren skal utarbeide driftsprosedyrer som tar hensyn til at luftfartøyer skal avgi så lite støy som mulig, samtidig som det påses at sikkerhet prioriteres framfor støyreduksjon.

NCC.OP.125 Minste hinderfrie høyder — IFR-flygninger

- a) Operatøren skal angi en metode til å fastsette minste flygehøyder som gir nødvendig terrengklaring for alle rutesegmenter som skal flys i henhold til IFR.
- b) Fartøysjefen skal fastsette minste flygehøyder for hver flygning etter denne metoden. Minste flygehøyder skal ikke være lavere enn dem som er offentliggjort av staten som overflys.

NCC.OP.130 Drivstoff- og oljeforsyning — fly

- a) Fartøysjefen skal begynne en flygning bare dersom flyet har tilstrekkelig drivstoff og olje til følgende:
 - 1) For flygninger i henhold til visuelflygereglene (VFR):
 - i) Om dagen, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, og deretter fly i minst 30 minutter i normal marsjhøyde, eller
 - ii) om natten, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde.
 - 2) For IFR-flygninger:
 - i) Når det ikke er krav om en alternativ bestemmelsesflyplass, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde, eller
 - ii) når det er krav om en alternativ bestemmelsesflyplass, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, til en alternativ flyplass, og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde.
- b) Ved beregning av nødvendig drivstoff, også til uforutsatt bruk, skal det tas hensyn til
 - 1) varslede meteorologiske forhold,
 - 2) forventede ATC-ruter og trafikkforsinkelser,
 - 3) prosedyrer ved trykktap eller motorfeil i en motor under flygingen, når det er relevant, og
 - 4) ethvert annet forhold som kan forsinke flyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- c) Det skal ikke være noe til hinder for å endre en reiseplan under flyging og om dirigere flygingen til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle krav kan oppfylles fra det tidspunktet flygingen blir om dirigert.

NCC.OP.131 Drivstoff- og oljeforsyning — helikoptre

- a) Fartøysjefen skal begynne en flygning bare dersom helikopteret har tilstrekkelig drivstoff og olje til følgende:
 - 1) For VFR-flygninger, å fly til tiltenkt landingsflyplass/-operasjonssted, og deretter fly i minst 20 minutter i den hastighet som er mest drivstofføkonomisk.

- 2) For IFR-flygninger:
- i) Når det ikke er krav om en alternativ flyplass, eller det ikke er noen tilgjengelig flyplass med værforhold som tillater landing, å fly til tiltenkt landingsflyplass/-operasjonssted, og deretter fly i 30 minutter med ventehastighet på 450 m (1 500 fot) over bestemmelsesflyplassen/-operasjonsstedet under standard temperaturforhold, og foreta innflyging og landing, eller
 - ii) når det er krav om en alternativ flyplass, å fly til tiltenkt landingsflyplass/-operasjonssted og foreta en innflyging og en avbrutt innflyging, og deretter
 - a) fly til den angitte alternative flyplassen, og
 - b) fly i 30 minutter med ventehastighet på 450 m (1 500 fot) over den alternative flyplassen / det alternative operasjonsstedet under standard temperaturforhold, og foreta innflyging og landing.
- b) Ved beregning av nødvendig drivstoff, også til uforutsett bruk, skal det tas hensyn til
- 1) varslede meteorologiske forhold,
 - 2) forventede ATC-ruter og trafikkforsinkelser,
 - 3) prosedyrer ved trykktap eller motorfeil i en motor under flygingen, når det er relevant, og
 - 4) ethvert annet forhold som kan forsinke luftfartøyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- c) Det skal ikke være noe til hinder for å endre en reiseplan under flyging og om dirigere flygingen til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle krav kan oppfylles fra det tidspunktet flygingen blir om dirigert.

NCC.OP.135 Stuing av bagasje og frakt

Operatøren skal fastsette prosedyrer som sikrer

- a) at bare håndbagasje som kan stues på en tilfredsstillende og sikker måte, tas med inn i passasjerkabinen, og
- b) at all bagasje og frakt om bord som kan forårsake personskade eller skade på bagasjen eller blokkere midtganger og utganger dersom den forskyver seg, plasseres slik at den ikke forskyves.

NCC.OP.140 Informasjon til passasjerene

Fartøysjefen skal sikre

- a) at passasjerene før start er gjort kjent med plasseringen og bruken av

- 1) sikkerhetsbelter,
- 2) nødutganger, og
- 3) kort med sikkerhetsorientering til passasjerene,

og, dersom det er relevant

- 4) redningsvester,
- 5) oksygenutstyr,
- 6) redningsflåter, og
- 7) annet nødutstyr til bruk for den enkelte passasjer,

og

- b) at passasjerene, dersom det oppstår en nødssituasjon under flygingen, informeres om de nødtiltakene som skal treffes i den aktuelle situasjonen.

NCC.OP.145 Forberedelse til flyging

- a) Før en flygning begynner, skal fartøysjefen med alle tilgjengelige og rimelige midler forvise seg om at de anleggene på bakken eller til vanns, herunder kommunikasjonsutstyr og navigasjonshjelpemidler, som er tilgjengelige og direkte nødvendige under flygingen av hensyn til luftfartøyets driftssikkerhet, er egnet til den typen flyging det dreier seg om.
- b) Før en flygning begynner, skal fartøysjefen kjenne til alle foreliggende meteorologiske opplysninger av betydning for den planlagte flygningen. Forberedelse til en flygning som ikke gjennomføres i nærheten av avgangsstedet, og til alle flygninger i henhold til IFR, skal omfatte
 - 1) gjennomgang av foreliggende oppdaterte værrapporter og værvarsler og
 - 2) planlegging av en alternativ prosedyre dersom flygingen ikke kan gjennomføres som forutsatt på grunn av værforholdene.

NCC.OP.150 Alternative startflyplasser — fly

- a) For IFR-flygninger skal fartøysjefen angi i reiseplanen minst én alternativ startflyplass der værforholdene tillater landing, dersom værforholdene på avgangsflyplassen svarer til eller er dårligere enn gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen, eller det av andre grunner ikke vil være mulig å returnere til avgangsflyplassen.
- b) Den alternative startflyplassen skal ligge innenfor følgende avstand fra avgangsflyplassen:
 - 1) For fly med to motorer, høyst en avstand som tilsvarer én times flygetid i marsjhastighet med én motor under standardforhold uten vind, og
 - 2) for fly med tre motorer eller mer, høyst en avstand som tilsvarer to timers flygetid i marsjhastighet med én motor ute av drift (OEI) i samsvar med AFM under standardforhold uten vind.
- c) For at en flyplass skal velges som alternativ startflyplass, skal foreliggende opplysninger vise at forholdene på antatt tidspunkt for bruk vil svare til eller være bedre enn flyplassens minstekriterier for den aktuelle operasjonen.

NCC.OP.151 Alternative bestemmelsesflyplasser — fly

For IFR-flygninger skal fartøysjefen angi i reiseplanen minst én alternativ bestemmelsesflyplass der værforholdene tillater landing, med mindre

- a) foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at innflyging og landing kan gjennomføres under meteorologiske forhold for visuell flyging (VMC) i det tidsrommet som er kortest – enten tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttid, eller tidsrommet fra faktisk avgangstid til én time etter beregnet ankomsttid – eller
- b) det tiltenkte landingsstedet er avsidesliggende og
 - 1) instrumentinnflyging kreves på den tiltenkte landingsflyplassen og
 - 2) foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at de meteorologiske forholdene fra to timer før til to timer etter beregnet ankomsttid vil gi
 - i) en skyhøyde på minst 300 m (1 000 fot) over det minimumet som angis for instrumentinnflyging, og
 - ii) en sikt på minst 5,5 km eller på 4 km mer enn det minimumet som angis for prosedyren.

NCC.OP.152 Alternative bestemmelsesflyplasser — helikoptre

For IFR-flygninger skal fartøysjefen angi i reiseplanen minst én alternativ bestemmelsesflyplass der værforholdene tillater landing, med mindre

- a) instrumentinnflyging kreves på den tiltenkte landingsflyplassen, og foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at de meteorologiske forholdene i det tidsrommet som er kortest – enten tidsrommet fra to timer før til to timer etter beregnet ankomsttid, eller tidsrommet fra faktisk avgangstid til to timer etter beregnet ankomsttid – vil gi

- 1) en skyhøyde på minst 120 m (400 fot) over det minimumet som angis for instrumentinnflyging, og
 - 2) en sikt på minst 1 500 m mer enn det minimumet som angis for prosedyren, eller
- b) det tiltenkte landingsstedet er avsidesliggende og
- 1) instrumentinnflyging kreves på den tiltenkte landingsflyplassen,
 - 2) foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at de meteorologiske forholdene fra to timer før til to timer etter beregnet ankomsttid vil gi
 - i) en skyhøyde på minst 120 m (400 fot) over det minimumet som angis for instrumentinnflyging, og
 - ii) en sikt på minst 1 500 m mer enn det minimumet som angis for prosedyren, og
- 3) det er fastlagt et «point of no return» (PNR) for et bestemmelsessted offshore.

NCC.OP.155 Påfylling av drivstoff mens passasjerer går om bord, er om bord eller går av

- a) Luftfartøyet skal ikke tankes med flybensin (AVGAS) eller drivstoff med lavt oktantal, eller en blanding av disse drivstofftypene, mens passasjerer går om bord, er om bord eller går av.
- b) For alle andre typer drivstoff skal det treffes nødvendige forholdsregler, og luftfartøyet skal være forsvarlig bemannet med kvalifisert personell som er klar til å iverksette og lede en evakuering av flyet, på en så praktisk og rask måte som mulig.

NCC.OP.160 Bruk av hodetelefoner

- a) Hvert flygebesetningsmedlem som er pålagt å tjenestegjøre i førerkabinen, skal ha på seg hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende. Hodetelefonene skal være det primære utstyret for talekommunikasjon med ATS:
 - 1) På bakken:
 - i) Ved mottak av ATC-klarering om utflyging via talekommunikasjon og
 - ii) når motorene er i gang.
 - 2) Under flyging:
 - i) Under gjennomgangshøyde eller
 - ii) under 10 000 fot, alt etter hva som er høyest.

Og

 - 3) når fartøysjefen mener det er nødvendig.
- b) Under de forholdene som er nevnt i bokstav a), skal svanehalsmikrofonen eller tilsvarende være plassert slik at den kan brukes til toveis radiokommunikasjon.

NCC.OP.165 Transport av passasjerer

Operatøren skal fastsette prosedyrer som sikrer

- a) at passasjerer plasseres der de i tilfelle av en nødevakuering kan bidra til, og ikke hindre, evakueringen av luftfartøyet,
- b) at alle passasjerer om bord befinner seg på et sete eller en liggeplass med sikkerhetsbeltet eller sikringsutstyret korrekt festet før og under taksing, start og landing, og når fartøysjefen mener det er nødvendig av hensyn til sikkerheten, og
- c) at flere personer i ett sete tillates bare på bestemte seter, med én voksen og ett lite barn som er behørig sikret med et ekstra hoftebelte eller annet sikringsutstyr.

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

Fartøysjefen skal sikre

- a) at alle utganger og rømningsveier er hinderfrie før taksing, start og landing, og
- b) at alt utstyr og all bagasje er behørig sikret før start og landing, og når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten.

NCC.OP.175 Røyking om bord

Fartøysjefen skal forby røyking om bord

- a) når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten,
- b) når luftfartøyet tankes,
- c) mens luftfartøyet er på bakken, med mindre operatøren har fastsatt prosedyrer som reduserer risikoen under virksomhet på bakken,
- d) utenom utpekte røykeområder, i midtgang(er) og på toalett(er),
- e) i lasterom og/eller andre områder der det fraktes last som ikke er lagret i flammesikre beholdere eller dekket med flammesikker presenning, og
- f) i områder av kabinen der det tilføres oksygen.

NCC.OP.180 Meteorologiske forhold

- a) **Fartøysjefen skal begynne eller fortsette en VFR-flyging bare dersom de siste meteorologiske opplysningene viser at værforholdene langs ruten og på den tiltenkte bestemmelsesflyplassen på antatt tidspunkt for bruk vil svare til eller være bedre enn gjeldende minstekriterier for VFR-drift.**
- b) **Fartøysjefen skal begynne eller fortsette en IFR-flyging mot den tiltenkte bestemmelsesflyplassen bare dersom de siste meteorologiske opplysningene viser at værforholdene på bestemmelsesflyplassen, eller på minst én alternativ bestemmelsesflyplass, på antatt tidspunkt for ankomst svarer til eller er bedre enn gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen.**
- c) **Dersom en flygning inneholder både VFR-segenter og IFR-segenter, skal de meteorologiske opplysningene nevnt i bokstav 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 når det er nødvendig med avising og forebygging av isdannelse på bakken, samt ved tilknyttede inspeksjoner av luftfartøyet av hensyn til luftfartøyet driftssikkerhet.**
- b) **Fartøysjefen skal ikke påbegynne start med mindre luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan virke negativt inn på luftfartøyet ytelse eller styrbarhet, bortsett fra det som tillates i henhold til prosedyrene nevnt i bokstav a) og i samsvar med AFM.**

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

- a) **Operatøren skal fastsette prosedyrer for flyging under forventet eller faktisk isdannelse.**
- b) **Fartøysjefen skal begynne en flygning eller bevisst fly inn i områder med forventet eller faktisk isdannelse bare dersom luftfartøyet er sertifisert for og utstyrt til slike forhold som omhandlet i punkt 2.a.5 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.**
- c) **Dersom det er mer isdannelse enn det luftfartøyet er sertifisert for, eller dersom et luftfartøy som ikke er sertifisert for flyging under kjente isforhold, utsettes for isdannelse, skal fartøysjefen umiddelbart gå ut av området med isdannelse ved å skifte nivå/og eller rute, og skal om nødvendig varsle ATC om en nødssituasjon.**

NCC.OP.195 Forhold ved start

Før starten påbegynnes, skal fartøysjefen forvise seg om

- a) at været på flyplassen eller operasjonsstedet, og forholdene på tiltenkt rullebane eller FATO, ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker start og avgang, og
- b) at gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen vil bli oppfylt.

NCC.OP.200 Simulering av situasjoner under flyging

- a) Når det er passasjerer eller frakt om bord, skal fartøysjefen ikke simulere
 - 1) situasjoner som krever at det benyttes prosedyrer for unormale situasjoner eller nødssituasjoner, eller
 - 2) flyging under meteorologiske forhold for instrumentflyging (IMC).
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan slike situasjoner simuleres med flygerelever om bord når en godkjent utdanningsorganisasjon gjennomfører opplæringsflygninger.

NCC.OP.205 Drivstoffadministrasjon under flyging

- a) Operatøren skal fastsette en prosedyre for å sikre drivstoffkontroll og drivstoffadministrasjon under flyging.
- b) Fartøysjefen skal jevnlig kontrollere at det ikke er en mindre mengde nyttbart, gjenværende drivstoff under flyging enn det som kreves for å fortsette til en flyplass eller et operasjonssted der værforholdene tillater landing, samt planlagt drivstoffreserve i samsvar med NCC.OP.130 eller NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Bruk av tilleggsoksygen

Fartøysjefen skal sikre at han/hun og flygebesetningsmedlemmer som utfører oppgaver av vesentlig betydning for luftfartøyets driftssikkerhet 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 Terrengvarsling

Dersom et flygebesetningsmedlem eller et terrengvarslingssystem oppdager at luftfartøyet befinner seg for nær bakken, skal flygeren som gjennomfører flygingen, umiddelbart treffe korrigerende tiltak for å oppnå sikre flygeforhold.

NCC.OP.220 Flybåret antikollisjonssystem (ACAS)

Operatøren skal innføre driftsprosedyrer og opplæringsprogrammer når ACAS er installert og i funksjon. Når ACAS II benyttes, skal prosedyrene og opplæringen være i samsvar med forordning (EU) nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Innflygings- og landingsforhold

Før fartøysjefen begynner innflyging med sikte på landing, skal han/hun forvise seg om at været på flyplassen eller operasjonsstedet, og forholdene på tiltenkt rullebane eller FATO, ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker innflyging, landing eller avbrutt innflyging.

NCC.OP.230 Innflygingens begynnelse og fortsettelse

- a) Fartøysjefen kan begynne en instrumentinnflyging uansett rapportert rullebanesikt/sikt (RVR/VIS).
- b) Dersom rapportert RVR/VIS er under gjeldende minsteverdier, skal innflygingen ikke fortsettes
 - 1) under 1 000 fot over flyplassen eller
 - 2) inn i siste fase av innflygingen når beslutningshøyden (DA/H) eller minste nedstigningshøyde (MDA/H) er mer enn 1 000 fot over flyplassen.

- c) Dersom RVR ikke er tilgjengelig, kan RVR-verdiene beregnes ved omregning av rapportert sikt.
- d) Dersom rapportert RVR/VIS faller under gjeldende minsteverdi når 1 000 fot over flyplassen er passert, kan innflygingen fortsettes til DA/H eller MDA/H.
- e) Innflygingen kan fortsettes under DA/H eller MDA/H og landingen fullføres dersom den visuelle referansen som er hensiktsmessig for innflygingstypen og den tiltenkte rullebanen, oppnås ved DA/H eller MDA/H og deretter opprettholdes.
- f) RVR i landingssonen skal alltid være avgjørende.

KAPITTEL C

LUFTFARTØYETS YTELSE OG DRIFTSBEGRENSNINGER

NCC.POL.100 Driftsbegrensninger — alle luftfartøyer

- a) Luftfartøyets last, masse og tyngdepunkt (CG) skal i alle faser av flygingen være i samsvar med de begrensningene som er oppført i AFM, eller i driftshåndboken dersom den er mer restriktiv.
- b) Skilt, oversikter, instrumentmerking eller kombinasjoner av disse som angir driftsbegrensninger som i henhold til AFM skal vises visuelt, skal vises i luftfartøyet.

NCC.POL.105 Masse og balanse, lasting

- a) Operatøren skal bestemme ethvert luftfartøys masse og tyngdepunkt ved å foreta faktisk veiing før det settes i drift. Det skal tas hensyn til de akkumulerte virkningene av endringer og reparasjoner på massen og balansen, og de skal behørig dokumenteres. Luftfartøyet skal veies på nytt dersom endringenes virkninger på massen og balansen ikke vites nøyaktig.
- b) Veiingen skal utføres av luftfartøyets produsent, eller av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.
- c) Operatøren skal bestemme massen for alt driftsutstyr og alle besetningsmedlemmer som medregnes i luftfartøyets tørre driftsmasse ved faktisk veiing, også av besetningens eventuelle bagasje, eller ved å benytte standardmasser. Det skal fastslås hvordan deres plassering innvirker på luftfartøyets tyngdepunkt. Når det benyttes standardmasser, skal følgende masseverdier for besetningsmedlemmer benyttes til å bestemme tørr driftsmasse:
 - 1) 85 kg, inklusive håndbagasje, for medlemmer av flygebesetning / teknisk besetning, og
 - 2) 75 kg for medlemmer av kabinbesetning.
- d) Operatøren skal fastsette prosedyrer som setter fartøysjefen i stand til å bestemme nyttelastens masse, herunder eventuell ballast, ved
 - 1) å foreta faktisk veiing
 - 2) å bestemme nyttelastens masse i samsvar med standardmasser for passasjerer og bagasje, eller
 - 3) å beregne passasjeremasse på grunnlag av en uttalelse fra, eller på vegne av, hver enkelt passasjer og legge dette til en forutbestemt masse for å ta hensyn til håndbagasje og klær, når antallet tilgjengelige passasjerseter i luftfartøyet er
 - i) under 10 for fly eller
 - ii) under seks for helikoptre.
- e) Når det benyttes standardmasser, skal følgende masseverdier benyttes:
 - 1) For passasjerer, verdiene i tabell 1 og 2, der håndbagasje og et eventuelt lite barn som bæres av en voksen på ett passasjersete, er inkludert:

Tabell 1

Standardmasser for passasjerer — luftfartøyer med totalt 20 passasjerseter eller flere

Passasjerseter	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 totalt inntil 19 passasjer seter

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 der det totale antallet tilgjengelige passasjer seter i flyet er 20 eller mer, standardmasseverdier for innsjekket bagasje i tabell 3.

Tabell 3

Standardmasser for bagasje — luftfartøyer med totalt 20 passasjer seter eller mer

Type flyging	Standardmasse for bagasje
Innenriks	11 kg
Innenfor Europa	13 kg
Interkontinentalt	15 kg
Alle andre	13 kg

- ii) For helikoptre der det totale antallet tilgjengelige passasjer seter i helikopteret er 20 eller mer, er standardmasseverdien for innsjekket bagasje 13 kg.
- f) For luftfartøyer med inntil 19 passasjer seter skal den faktiske massen for innsjekket bagasje bestemmes
- 1) ved veiing eller
 - 2) ved beregning, på grunnlag av en uttalelse fra eller på vegne av, hver enkelt passasjer. Når dette er uhensiktsmessig, skal det benyttes en minste standardmasse på 13 kg.
- g) Operatøren skal fastsette prosedyrer som setter fartøysjefen i stand til å bestemme drivstoffmengdens masse ved hjelp av faktisk tetthet, eller dersom den ikke er kjent, tettheten beregnet etter en metode som er angitt i driftshåndboken.
- h) Fartøysjefen skal sikre at lastingen av
- 1) luftfartøyet utføres under tilsyn av kvalifisert personell, og
 - 2) nyttelast samsvarer med dataene som benyttes til å beregne luftfartøyets masse og balanse.
- i) Operatøren skal fastsette prosedyrer som setter fartøysjefen i stand til å overholde ytterligere strukturelle begrensninger, som gulvstyrkebegrensninger, største last per løpemeter, største masse per lasterom og største antall seter.
- j) Operatøren skal angi i driftshåndboken de prinsippene og metodene som benyttes i forbindelse med lasting, og det masse- og balansesystemet som oppfyller kravene i bokstav a)–i). Dette systemet skal omfatte alle typer planlagte operasjoner.

NCC.POL.110 Data og dokumentasjon med hensyn til masse og balanse

- a) Operatøren skal før hver flygning fastlegge masse- og balansedata og utarbeide masse- og balansedokumentasjon som angir lasten og dens fordeling på en slik måte at luftfartøyets masse- og balansebegrensninger ikke overskrides. Masse- og balansedokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:
- 1) Luftfartøyets registrering og type.
 - 2) Rutenummer og dato, dersom det er relevant.
 - 3) Fartøysjefens navn.
 - 4) Navn på den som har utarbeidet dokumentet.
 - 5) Tørr driftsmasse og tilsvarende tyngdepunkt for luftfartøyet.
 - 6) Drivstoffmassen ved start og massen av drivstoff til flyingen.
 - 7) Massen av andre forbruksvarer enn drivstoff, dersom det er relevant.
 - 8) Lastens sammensetning, herunder passasjerer, bagasje, frakt og ballast.
 - 9) Startmasse, landingsmasse og masse uten drivstoff.
 - 10) Gjeldende tyngdepunktplasseringer.
 - 11) Grenseverdier for masse og tyngdepunkt.
- b) Dersom data og dokumentasjon med hensyn til masse og balanse genereres ved hjelp av et edb-basert system for masse og balanse, skal operatøren verifisere utdataenes integritet.
- c) Når luftfartøysjefen ikke fører tilsyn med lastingen av luftfartøyet, skal den som gjør dette, bekrefte ved sin underskrift eller tilsvarende at lasten og fordelingen av den er i samsvar med masse- og balansedokumentasjonen som fartøysjefen har utarbeidet. Fartøysjefen skal bekrefte at han/hun godkjenner dette, ved sin underskrift eller tilsvarende.
- d) Operatøren skal angi prosedyrer for endring i lasten i siste øyeblikk, for å sikre
- 1) at alle endringer i siste øyeblikk, etter at dokumentasjonen av masse og balanse er fullført, føres inn i de reiseplandokumentene som inneholder masse- og balansedokumentasjonen,
 - 2) at største tillatte endring i siste øyeblikk av passasjerantall eller lasteromslast blir oppgitt, og
 - 3) at det utarbeides en ny masse- og balansedokumentasjon dersom dette antallet overskrides.

NCC.POL.111 Data og dokumentasjon med hensyn til masse og balanse — lettelser

Uten hensyn til NCC.POL.110 bokstav a) punkt 5) behøver tyngdepunktplasseringen ikke angis i masse- og balansedokumentasjonen dersom fordelingen av lasten er i samsvar med en forhåndsberegnet balansetabell, eller dersom det kan påvises at en korrekt balanse kan sikres for den planlagte driften, uansett faktisk last.

NCC.POL.115 Ytelse — generell bestemmelse

Fartøysjefen skal bruke luftfartøyet bare dersom ytelsen er tilstrekkelig til å overholde gjeldende lufttrafikkregler og eventuelle andre begrensninger som gjelder for flyingen, luftrommet eller flyplassene eller operasjonsstedene som benyttes, og det skal da tas hensyn til nøyaktigheten av eventuelle diagrammer og kart.

NCC.POL.120 Startmassebegrensninger — fly

Operatøren skal sikre

- a) at flyets masse ikke overstiger massebegrensningene
- 1) ved start som fastsatt i NCC.POL.125,
 - 2) underveis med én motor ute av drift som fastsatt i NCC.POL.130, og

3) ved landing som fastsatt i NCC.POL.135,

idet det tas hensyn til forventede reduksjoner av massen under flygingens forløp og til drivstoffdumping,

- b) at massen når starten påbegynnes, aldri overstiger største tillatte startmasse oppført i AFM for flyplassens eller operasjonsstedets trykkehøyde, og, dersom den benyttes som parameter til å bestemme største tillatte startmasse, andre lokale atmosfæriske forhold, og
- c) at beregnet masse på forventet tidspunkt for landing på tiltenkt landingsflyplass eller operasjonssted, og på en eventuell alternativ bestemmelsesflyplass, aldri overstiger største tillatte masse ved landing oppført i AFM for flyplassens eller operasjonsstedets trykkehøyde, og, dersom den benyttes som et parameter til å bestemme største tillatte masse ved landing, eventuelle andre lokale atmosfæriske forhold.

NCC.POL.125 Start — fly

- a) Ved fastsettelse av største tillatte startmasse skal operatøren ta hensyn til følgende:
- 1) Beregnet startstrekning skal ikke overstige tilgjengelig startstrekning med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av tilgjengelig startrullestrekning.
 - 2) Beregnet startrullestrekning skal ikke overstige tilgjengelig startrullestrekning.
 - 3) Én enkelt verdi V_1 skal benyttes til avbrutt og fortsatt start dersom V_1 er angitt i AFM.
 - 4) På en våt eller forurenset rullebane skal startmassen ikke overstige den som er tillatt for start på en tørr rullebane under de samme forholdene.
- b) Ved motorsvikt under start skal fartøysjefen sikre
- 1) for et fly der V_1 er angitt i AFM, at flyet kan avbryte starten og stanse innen tilgjengelig akselerasjon-stoppstrekning, og
 - 2) for et fly der netto startstigebane er angitt i AFM, at flyet kan fortsette starten og klare alle hindringer langs flyeveien med tilstrekkelig margin til at flyet har mulighet for å overholde NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Underveis — én motor ute av drift

Fartøysjefen skal sikre at et flermotors fly, dersom en motor svikter på et punkt langs ruten, kan fortsette flygingen til tilfredsstillende flyplass eller operasjonssted uten på noe tidspunkt å fly under minste hinderfrie høyde.

NCC.POL.135 Landing — fly

Fartøysjefen skal sikre at flyet kan lande og stanse, eller at et seilfly kan bremse ned til tilfredsstillende lav hastighet, innenfor tilgjengelig landingsstrekning på alle flyplasser eller operasjonssteder etter klaring av alle hindringer i innflygingsbanen med sikker margin. Det skal tas hensyn til forventede variasjoner i innflygings- og landingsteknikk, dersom slike hensyn ikke er tatt i forbindelse med planlegging av ytelsesdata.

KAPITTEL D

INSTRUMENTER, DATA OG UTSTYR

AVSNITT 1

Fly

NCC.IDE.A.100 Instrumenter og utstyr — generelle bestemmelser

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
- 1) benyttes av flygebesetningen til å kontrollere flyeveien,
 - 2) benyttes til å overholde NCC.IDE.A.245,
 - 3) benyttes til å overholde NCC.IDE.A.250, eller
 - 4) er installert i flyet.

- b) For følgende utstyr behøves ingen utstyrsgodkjenning når det kreves i henhold til dette kapittelet:
- 1) Reservesikringer.
 - 2) Håndlamper.
 - 3) Et presisjonsur.
 - 4) Kartholder.
 - 5) Førstehjelpsskrin.
 - 6) Overlevings- og signalutstyr.
 - 7) Drivanker og utstyr til fortøyning.
 - 8) Barnesikringsutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapittelet, samt ethvert annet utstyr som ikke kreves i henhold til andre gjeldende vedlegg, men som er med på en flygning, skal oppfylle følgende krav:
- 1) Opplysninger som framkommer ved hjelp av disse instrumentene eller dette utstyret eller tilbehøret, 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 innvirke på flyets luftdyktighet, heller ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- d) Instrumenter og utstyr skal lett kunne betjenes eller være lett tilgjengelige fra plassen til flygebesetningsmedlemmet som skal bruke dem.
- e) Instrumenter som benyttes av et flygebesetningsmedlem, skal være slik innrettet at flygebesetningsmedlemmet lett kan se hva instrumentene viser, fra sin plass, med minst mulig avvik fra den stillingen og synslinjen han/hun vanligvis har når blikket er rettet forover langs flygeveien.
- f) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig, slik at det kan tas i bruk umiddelbart.

NCC.IDE.A.105 Minsteutstyr til flyging

En flygning skal ikke påbegynnes når noen av flyets instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) flyet brukes i samsvar med operatørens minsteutstyrsliste (MEL),
- b) operatøren er godkjent av vedkommende myndighet til å bruke flyet innenfor begrensningene i referanseminsteutstyrslisten (MMEL), eller
- c) flyet omfattes av en flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCC.IDE.A.110 Reservesikringer

Fly skal ha reservesikringer med nødvendig styrke til å oppnå full beskyttelse av strømkretsene, til utskiftning av sikringer som det er tillatt å skifte ut under flyging.

NCC.IDE.A.115 Driftslys

Fly som benyttes om natten, skal være utstyrt med

- a) et antikollisjonslys-system,
- b) navigasjons-/posisjonslys,
- c) et landingslys,
- d) lys fra flyets elektriske system som gir tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr av vesentlig betydning for flyets driftssikkerhet,

- e) lys fra flyets elektriske system som gir belysning i alle passasjerkabiner,
- f) en håndlampe til hvert besetningsmedlems plass og
- g) lys for å overholde internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom flyet brukes som sjøfly.

NCC.IDE.A.120 Flygninger i henhold til VFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Fly som benyttes i henhold til VFR om dagen, skal ha utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkhøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Krenkning.
 - 6) Mach-tall når hastighetsbegrensninger uttrykkes i mach-tall.
- b) Fly som benyttes under meteorologiske forhold for visuell flyging (VMC) over vann og uten land i sikte, eller under VMC om natten, eller under forhold der flyet ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a), være utstyrt med følgende:
 - 1) Utstyr som måler og viser følgende:
 - i) Svingning og krenkning.
 - ii) Flygestilling.
 - iii) Vertikal hastighet.
 - iv) Stabilisert kurs.
 - 2) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.
 - 3) Utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemet omhandlet i bokstav a) punkt 4 som skyldes kondens eller isdannelse.
- c) Når det kreves to flygere til en flygning, skal flyet i tillegg ha separat utstyr som viser følgende:
 - 1) Trykkhøyde.
 - 2) Angitt flygehastighet.
 - 3) Krenkning, eller svingning og krenkning, dersom det er relevant.
 - 4) Flygestilling, dersom det er relevant.
 - 5) Vertikal hastighet, dersom det er relevant.
 - 6) Stabilisert kurs, dersom det er relevant.
 - 7) Mach-tall når hastighetsbegrensninger uttrykkes i mach-tall, dersom det er relevant.

NCC.IDE.A.125 Flygninger i henhold til IFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som benyttes i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende:

- a) Utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkhøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Vertikal hastighet.

- 6) Svingning og krenkning.
 - 7) Flygestilling.
 - 8) Stabilisert kurs.
 - 9) Utvendig lufttemperatur.
 - 10) Mach-tall når hastighetsbegrensninger uttrykkes i mach-tall.
- b) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroroskopiske instrumentene.
- c) Når det kreves to flygere til en flygning, ytterligere separat utstyr på annenflygerens plass som viser følgende:
- 1) Trykkhøyde.
 - 2) Angitt flygehastighet.
 - 3) Vertikal hastighet.
 - 4) Svingning og krenkning.
 - 5) Flygestilling.
 - 6) Stabilisert kurs.
 - 7) Mach-tall når hastighetsbegrensninger uttrykkes i mach-tall, dersom det er relevant.
- d) Utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemene omhandlet i bokstav a) punkt 4 og bokstav c) punkt 2 som skyldes kondens eller isdannelse.
- e) En alternativ kilde til statisk trykk.
- f) En kartholder i lett lesbar posisjon som kan belyses ved nattflyging.
- g) Ytterligere uavhengig utstyr som måler og viser høyden.
- h) En nødstrømforsyning, uavhengig av det primære elektriske systemet, til å drive og gi lys til et indikatorsystem for flygestilling i minst 30 minutter. Nødstrømforsyningen skal automatisk tre i funksjon når det primære elektriske systemet svikter helt, og det skal angis klart på instrumentet at stillingsindikatoren går på nødstrøm.

NCC.IDE.A.130 Ytterligere utstyr til drift med én flyger i henhold til IFR

Fly som benyttes i henhold til IFR med én flyger, 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 mer enn 5 700 kg eller en største godkjente passasjeretekapasitet (MOPSC) på mer enn ni, skal være utstyrt med en TAWS som oppfyller kravene til

- a) utstyr i klasse A, som angitt i en akseptabel standard, for fly som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis (CofA) første gang etter 1. januar 2011, eller
- b) utstyr i klasse B, som angitt i en akseptabel standard, for fly som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. januar 2011 eller tidligere.

NCC.IDE.A.140 Flybåret antikollisjonssystem (ACAS)

Med mindre det er bestemt noe annet i forordning (EU) nr. 1332/2011, skal turbindrevne fly med en MCTOM på mer enn 5 700 kg eller en MOPSC på mer enn 19 være utstyrt med ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Flybåret værradarutstyr

Følgende fly skal ha flybåret værradarsutstyr under flyging om natten eller under IMC i områder der tordenvær eller andre potensielt farlige værforhold som kan oppdages med flybåret værradarutstyr kan forventes langs ruten:

- a) Fly med trykkabin.
- b) Fly uten trykkabin med en MCTOM på mer enn 5 700 kg.
- c) Fly uten trykkabin med en MOPSC på mer enn ni.

NCC.IDE.A.150 Ytterligere utstyr til flyging om natten under forhold med isdannelse

- a) Fly som benyttes om natten under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, skal ha utstyr til å belyse eller oppdage isdannelsen.
- b) Utstyret til å belyse isdannelse skal ikke blende eller gi reflekser som kan gjøre det vanskelig for besetningsmedlemmene å utføre sine oppgaver.

NCC.IDE.A.155 Flytelefonsystem for flybesetningen

Fly som benyttes av mer enn ett flybesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem med hodetelefoner og mikrofoner til bruk for alle flybesetningsmedlemmer.

NCC.IDE.A.160 Taleregistrator i førerkabinen

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en taleregistrator i førerkabinen (CVR):
 - 1) Fly med en MCTOM på mer enn 27 000 kg som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. januar 2016 eller senere, og
 - 2) fly med en MCTOM på mer enn 2 250 kg
 - i) som er sertifisert for drift med en minstebesetning på minst to flygere,
 - ii) som er utstyrt med turbojetmotor(er) eller mer enn én turbopropmotor, og
 - iii) som fikk utstedt et typesertifikat første gang 1. januar 2016 eller senere.
- b) CVR skal kunne lagre registrerte data fra minst de to foregående timene.
- c) CVR skal, med referanse til en tidsramme, registrere følgende:
 - 1) Talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen.
 - 2) Flybesetningsmedlemmenes talekommunikasjon ved hjelp av flytelefonsystemet og høyttaleranlegget, dersom det er installert.
 - 3) Lydbildet i førerkabinen, herunder uavbrutte lydsignaler fra hver svanehalsmikrofon og maskemikrofon som er i bruk.
 - 4) Tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- d) Taleregistratoren skal automatisk begynne å gjøre opptak før flyet setter seg i bevegelse av egen kraft, og skal fortsette å gjøre opptak til flygingen er avsluttet og flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) I tillegg til det som er angitt i bokstav d), skal taleregistratoren, avhengig av strømforsyningen, begynne å gjøre opptak så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før motorstart ved flygingens begynnelse, og skal fortsette fram til kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter at motorene er stanset når flygingen er avsluttet.
- f) CVR skal ha en innretning som bidrar til at den kan lokaliseres i vann.

NCC.IDE.A.165 Ferdsskriver

- a) Fly med en MCTOM på mer enn 5 700 kg som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en ferdsskriver som benytter en digital metode til registrering og lagring av data, og som har et system for enkel framhenting av disse dataene fra lagringsmediet.
- b) Ferdsskriveren skal registrere de parametrene som kreves for å foreta en nøyaktig bestemmelse av flyets flygevei, hastighet, flygestilling, motorkraft, konfigurasjon og drift, og skal kunne lagre registrerte data fra minst de 25 foregående timene.
- c) Data skal hentes fra kilder i flyet som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) Ferdsskriveren skal automatisk begynne å registrere data før flyet kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe automatisk når flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Ferdsskriveren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

NCC.IDE.A.170 Datalinjeregistrering

- a) Fly som første gang får utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, som har mulighet til å drive datalinjekommunikasjon, og som skal være utstyrt med en taleregistrator, skal eventuelt registrere følgende på en registrator:
 - 1) Meldinger over datalinje i forbindelse med ATS-kommunikasjon til og fra flyet, herunder meldinger i tilknytning til følgende:
 - i) Etablering av datalinje.
 - ii) Kommunikasjon mellom flygeleder og flyger.
 - iii) Rettet overvåkning («addressed surveillance»).
 - iv) Flygeinformasjon.
 - v) Utsending av overvåkingsdata fra luftfartøyet («aircraft broadcast surveillance»), i den grad det er praktisk mulig med systemets arkitektur.
 - vi) Systemovervåkingsdata, i den grad det er praktisk mulig med systemets arkitektur.
 - vii) Grafikk, i den grad det er praktisk mulig med systemets arkitektur.
 - 2) Opplysninger som muliggjør korrelasjon med registreringer som er knyttet til datalinjekommunikasjon og er lagret et annet sted enn i flyet.
 - 3) Opplysninger om datalinjekommunikasjonens varighet og prioritet, når det tas hensyn til systemets arkitektur.
- b) Registratoren skal benytte en digital metode til registrering og lagring av data og informasjon, og et system for enkel framhenting av disse dataene. Registreringsmetoden skal gjøre det mulig å sammenholde dataene med dataene som er registrert på bakken.
- c) Registratoren skal kunne lagre registrerte data minst like lenge som fastsatt for CVR i NCC.IDE.A.160.
- d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
- e) Kravene til start- og stoppfunksjonen i registratoren er de samme som kravene til start- og stoppfunksjonen i en taleregistratoren i henhold til NCC.IDE.A.160 bokstav d) og e).

NCC.IDE.A.175 Kombinert ferdsskriver og taleregistrator

Kravene til taleregistrator og ferdsskriver kan oppfylles ved

- a) én kombinert ferdsskriver og taleregistrator dersom flyet skal utstyres med en taleregistrator eller en ferdsskriver, eller
- b) to kombinerte ferdsskrivere og taleregistratorer dersom flyet skal utstyres med en taleregistrator og en ferdsskriver.

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

- a) Fly skal være utstyrt med
- 1) et sete eller en liggeplass for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) et sikkerhetsbelte for hvert passasjersele og sikkerhetssele for hver liggeplass,
 - 3) en barnesikringsinnretning (CRD) for alle personer om bord som er under 24 måneder,
 - 4) et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen med utstyr som automatisk vil holde vedkommendes overkropp fast ved rask retardasjon,
 - i) for hvert flygebesetningssete og hvert sete ved siden av et flygersele og
 - ii) for hvert observatørsele i førerkabinen,
- og
- 5) et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen, på setene for det påkrevde minste antall kabinbesetningsmedlemmer, for fly som fikk utstedt eget CofA første gang etter 31. desember 1980.
- b) Et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen, skal
- 1) ha en ettpunkts utløsermekanisme og
 - 2) ha to skulderseler og et sikkerhetsbelte som kan brukes for seg, på flygebesetningsseter, seter ved siden av et flygersele og seter for det påkrevde minste antall kabinbesetningsmedlemmer.

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

Fly der ikke alle passasjersele er synlige fra flygebesetningens sete(r), skal være utstyrt med et signalsystem som forteller 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

Påkrevd antall førstehjelpsskrin

Antall installerte passasjersele	Påkrevd antall førstehjelpsskrin
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 eller flere	6

- b) Førstehjelpsskrin skal
- 1) være lett tilgjengelige og
 - 2) holdes ved like.

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

- a) Fly med trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel i samsvar med bokstav b), skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.
- b) Fly med trykkabin som benyttes i flygehøyder der trykkhøyden i passasjerkabinen er over 10 000 fot, skal ha nok oksygen til
- 1) alle besetningsmedlemmer og
 - i) 100 % av passasjerene i ethvert tidsrom med en trykkhøyde i kabinen på over 15 000 fot, men uansett ikke under 10 minutters forsyning,
 - ii) minst 30 % av passasjerene i ethvert tidsrom med en trykkhøyde i passasjerkabinen på mellom 14 000 og 15 000 fot, i tilfelle av trykktap og idet det tas hensyn til omstendighetene, og
 - iii) minst 10 % av passasjerene i ethvert tidsrom over 30 minutter med en trykkhøyde i kabinen på mellom 10 000 og 14 000 fot, og
 - 2) alle personer i passasjerkabinen i minst 10 minutter i fly som benyttes i trykkhøyder over 25 000 fot, eller som benyttes i lavere høyder, men under forhold som gjør at de ikke kan gå trygt ned til en trykkhøyde på 13 000 fot innen 4 minutter.
- c) Fly med trykkabin som benyttes i flygehøyder over 25 000 fot, skal i tillegg være utstyrt med
- 1) en innretning som gir flygebesetningen en varselindikasjon om trykktap, og
 - 2) oksygenmasker som medlemmer av flygebesetningen raskt kan iføre seg.

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

- a) Fly uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel i samsvar med bokstav b), skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.
- b) Fly uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der trykkhøyden i passasjerkabinen er over 10 000 fot, skal ha nok oksygen til
- 1) alle besetningsmedlemmer og minst 10 % av passasjerene i ethvert tidsrom over 30 minutter med en trykkhøyde i passasjerkabinen på mellom 10 000 og 13 000 fot, og
 - 2) alle besetningsmedlemmer og passasjerer i ethvert tidsrom med en trykkhøyde i passasjerkabinen på over 13 000 fot.

NCC.IDE.A.205 Håndholdte brannsløkkingsapparater

- a) Fly skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat
- 1) i førerkabinen og
 - 2) i hver passasjerkabin som er atskilt fra førerkabinen, med mindre den er lett tilgjengelig for flygebesetningen.
- b) Typen og mengden sløkkemiddel i de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet til de typene brann som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet forutsettes brukt, og til å minimalisere faren for giftig gasskonsentrasjon i rom der det oppholder seg personer.

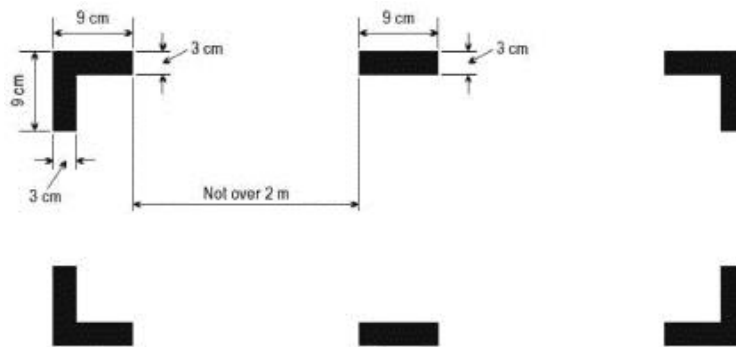
NCC.IDE.A.206 Brannøks og brekkjern

- a) Fly med MCTOM på mer enn 5 700 kg eller MOPSC på mer enn ni skal være utstyrt med minst én brannøks eller ett brekkjern plassert i førerkabinen.
- b) I fly med MOPSC på mer enn 200 skal ytterligere én brannøks eller ett brekkjern plasseres i eller nær det bakerste pantryområdet.
- c) Brannøkser og brekkjern som er plassert i passasjerkabinen, skal ikke være synlige for passasjerene.

NCC.IDE.A.210 Markering av gjennombruddspunkter

Dersom områder på flykroppen er markert slik at redningsmannskaper kan bryte seg inn i en nødssituasjon, skal de være markert som vist i figur 1.

Figur 1

Markering av gjennombruddspunkter**NCC.IDE.A.215 Nødpeilesender (ELT)**

- a) Fly skal være utstyrt med
 - 1) en ELT uansett type, dersom det fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. juli 2008 eller tidligere,
 - 2) en automatisk ELT, dersom det fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang etter 1. juli 2008.
- b) En ELT skal uansett type kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Flyging over vann

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en redningsvest for hver person om bord, eller tilsvarende individuell flyteinretning for hver person om bord som er under 24 måneder, plassert slik at de er lett tilgjengelige for brukeren fra hans eller hennes sete eller liggeplass:
 - 1) Landfly som flys over vann i en avstand av mer enn 50 NM fra land, eller som starter eller lander på en flyplass eller et operasjonssted der start- eller innflygingsbanen etter fartøysjefens mening er lagt på en slik måte over vann at en nødlanding på vann ville være sannsynlig, og
 - 2) sjøfly som flys over vann.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuelle flyteinretning skal være forsynt med elektrisk lys, slik at det blir lettere å lokalisere personer.
- c) Sjøfly som flys over vann, skal være utstyrt med
 - 1) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å gjøre det lettere å fortøye, forankre eller manøvrere flyet på vann, og som er egnet ut fra flyets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper, og

- 2) utstyr som avgir de lydsignalene som er foreskrevet i internasjonale regler til forebygging av sammenstøt til sjøs, dersom det er relevant.
- d) Fartøysjefen på et fly som flys i en avstand fra land der nødlanding er mulig, lenger enn tilsvarende 30 minutter ved normal marsjhastighet eller 50 NM, alt etter hva som er kortest, skal fastslå risikoen for at de som er om bord, ikke vil overleve en nødlanding på vann, og skal på dette grunnlaget avgjøre om følgende utstyr skal være om bord:
 - 1) Utstyr til å sende nødsignaler.
 - 2) Tilstrekkelig antall redningsflåter til alle personer om bord, plassert slik at de er lett tilgjengelige i en nødssituasjon.
 - 3) Redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset flygingen som skal gjennomføres.

NCC.IDE.A.230 Overlevingsutstyr

- a) Fly som flys over områder der søk og redning ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med
 - 1) signalutstyr til å sende nødsignaler,
 - 2) minst én overlevings-ELT(S) og
 - 3) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antall personer om bord.
- b) Det er ikke nødvendig å ta med ytterligere overlevingsutstyr som angitt i bokstav a) punkt 3 dersom flyet
 - 1) holder seg innenfor en avstand fra et område der søk og redning ikke er særlig vanskelig, tilsvarende
 - i) 120 minutter ved marsjhastighet med én motor ute av drift (OEI) 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 planlagt avvik fra ruten, eller
 - ii) 30 minutter ved marsjhastighet for alle andre fly,eller
 - 2) holder seg innenfor en avstand som ikke er mer enn tilsvarende 90 minutter ved marsjhastighet fra et område som er egnet til nødlanding, for fly som er sertifisert i samsvar med gjeldende standard for luftdyktighet.

NCC.IDE.A.240 Hodetelefoner

- a) Fly skal være utstyrt med hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende for hvert flygebesetningsmedlem, på deres plass i førerkabinen.
- b) Fly som flys i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med en sendeknapp på den manuelle betjeningsinnretningen for høyde og krenkning for hvert påkrevd flygebesetningsmedlem.

NCC.IDE.A.245 Utstyr til radiokommunikasjon

- a) Fly som flys i henhold til IFR eller om natten, eller når det kreves i henhold til gjeldende luftromskrav, skal ha radiokommunikasjonsutstyr som under normale forhold for radiooverføring skal kunne
 - 1) gi mulighet for toveis kommunikasjon med sikte på tårnkontroll,
 - 2) motta meteorologiske opplysninger på ethvert tidspunkt under flyging,
 - 3) på ethvert tidspunkt under flyging gi mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjonene og på de frekvensene som relevant myndighet foreskriver, og
 - 4) gi mulighet for kommunikasjon på luftfartens nødfrekvens 121,5 MHz.
- b) Når det er behov for mer enn én kommunikasjonsenhet, skal de være uavhengige av hverandre, slik at en feil i én enhet ikke vil føre til feil i en annen.

NCC.IDE.A.250 Navigasjonsutstyr

- a) Fly skal ha navigasjonsutstyr som sikrer at de kan fortsette en flygning i samsvar med
 - 1) ATS-flygeplanen, dersom det er relevant, og
 - 2) gjeldende luftromskrav.
- b) Fly skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at det resterende utstyret gir sikker navigasjon i samsvar med bokstav a), eller at hensiktsmessige nødtiltak kan gjennomføres på en sikker måte, dersom det oppstår en feil i en utstyrsdel i enhver fase av flygingen.
- c) Fly som benyttes til flygninger der landingen er tenkt å skje under IMC, skal ha passende utstyr som kan gi veiledning fram til et punkt der visuell landing kan gjennomføres. Dette utstyret skal kunne gi slik veiledning for hver flyplass der landingen er tenkt å skje under IMC, og for alle utpekte alternative flyplasser.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Fly skal være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar med trykkhøyderapportering samt eventuelt annet SSR-transponderutstyr som kreves på ruten som flys.

NCC.IDE.A.260 Håndtering av elektroniske navigasjonsdata

- a) Operatøren skal bare benytte elektroniske navigasjonsdataprodukter som støtter et navigasjonsprogram der tilfredsstillende pålitelighetsstandarder for den forutsatte databruken er oppfylt.
- b) Dersom de elektroniske navigasjonsdataproduktene støtter et navigasjonsprogram som er nødvendig for en operasjon der det i henhold til vedlegg V (del-SPA) til forordning (EU) nr. 965/2012 kreves godkjenning, skal operatøren godtgjøre overfor vedkommende myndighet at den anvendte prosessen og de leverte produktene oppfyller tilfredsstillende pålitelighetsstandarder for den tiltenkte databruken.
- c) Operatøren skal føre løpende kontroll med både prosessen og produktene, enten direkte eller ved å kontrollere at tredjepartsleverandører oppfyller kravene.
- d) Operatøren skal sikre at oppdaterte og uendrede elektroniske navigasjonsdata i tide distribueres til og settes inn i alle fly der dette kreves.

*AVSNITT 2**Helikoptre***NCC.IDE.H.100 Instrumenter og utstyr — generelle bestemmelser**

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
 - 1) benyttes av flygebesetningen til å kontrollere flygeveien,
 - 2) benyttes til å overholde NCC.IDE.H.245,
 - 3) benyttes til å overholde NCC.IDE.H.250 eller
 - 4) er installert i helikopteret.
- b) For følgende utstyr behøves ingen utstyrsgodkjenning når det kreves i henhold til dette kapitlet:
 - 1) Håndlampe.
 - 2) Et presisjonsur.
 - 3) Kartholder.
 - 4) Førstehjelpsskrin.

- 5) Overlevings- og signalutstyr.
 - 6) Drivanker og utstyr til fortøyning.
 - 7) Barnesikringsutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt ethvert annet utstyr som ikke kreves i henhold til andre gjeldende vedlegg, men som er med på en flygning, skal oppfylle følgende krav:
- 1) Opplysninger som framkommer ved hjelp av disse instrumentene eller dette utstyret eller tilbehøret, 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 innvirke på helikopterets luftdyktighet, heller ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- d) Instrumenter og utstyr skal lett kunne betjenes eller være lett tilgjengelige fra plassen til flygebesetningsmedlemmet som skal bruke dem.
- e) Instrumenter som benyttes av et flygebesetningsmedlem, skal være slik innrettet at flygebesetningsmedlemmet lett kan se hva instrumentene viser, fra sin plass, med minst mulig avvik fra den stillingen og synslinjen han/hun vanligvis har når blikket er rettet forover langs flygeveien.
- f) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig, slik at det kan tas i bruk umiddelbart.

NCC.IDE.H.105 Minsteutstyr til flyging

En flygning skal ikke påbegynnes når noen av helikopterets instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) helikopteret brukes i samsvar med operatørens minsteutstysliste (MEL),
- b) operatøren er godkjent av vedkommende myndighet til å bruke helikopteret innenfor begrensningene i referanseminsteutstyslisten (MMEL), eller
- c) helikopteret omfattes av en flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCC.IDE.H.115 Driftslys

Helikoptre som flys om natten, skal være utstyrt med

- a) et antikollisjonslys-system,
- b) navigasjons-/posisjonslys,
- c) et landingslys,
- d) lys fra helikopterets elektriske system som gir tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr av vesentlig betydning for helikopterets driftssikkerhet,
- e) lys fra helikopterets elektriske system som gir belysning i alle passasjerkabiner,
- f) en håndlampe til hvert besetningsmedlems plass og
- g) lys for å overholde internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom helikopteret er et amfibiehelikopter.

NCC.IDE.H.120 Flygninger i henhold til VFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Helikoptre som flys i henhold til VFR om dagen, skal ha utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkehøyde.

- 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Krenkning.
- b) Helikoptre som flys i henhold til VMC over vann og uten land i sikte, eller i henhold til VMC om natten, eller når sikten er under 1 500 m, eller under forhold der helikopteret ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a), være utstyrt med følgende:
- 1) Utstyr som måler og viser følgende:
 - i) Flygestilling.
 - ii) Vertikal hastighet.
 - iii) Stabilisert kurs.
 - 2) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.
 - 3) Utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemet omhandlet i bokstav a) punkt 4 som skyldes kondens eller isdannelse.
- c) Dersom det kreves to flygere til en flygning, skal helikopteret i tillegg ha separat utstyr som viser følgende:
- 1) Trykkehøyde.
 - 2) Angitt flygehastighet.
 - 3) Krenkning.
 - 4) Flygestilling, dersom det er relevant.
 - 5) Vertikal hastighet, dersom det er relevant.
 - 6) Stabilisert kurs, dersom det er relevant.

NCC.IDE.H.125 Flygninger i henhold til IFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Helikoptre som flys i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende:

- a) Utstyr som måler og viser følgende:
- 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkehøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Vertikal hastighet.
 - 6) Krenkning.
 - 7) Flygestilling.
 - 8) Stabilisert kurs.
 - 9) Utvendig lufttemperatur.
- b) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.
- c) Dersom det kreves to flygere til en flygning, ytterligere separat utstyr som viser følgende:
- 1) Trykkehøyde.
 - 2) Angitt flygehastighet.
 - 3) Vertikal hastighet.
 - 4) Krenkning.

- 5) Flygestilling.
- 6) Stabilisert kurs.
- d) Utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemene omhandlet i bokstav a) punkt 4 og bokstav c) punkt 2 som skyldes kondens eller isdannelse.
- e) En alternativ kilde til statisk trykk.
- f) En kartholder i lett lesbar posisjon som kan belyses ved nattflyging.
- g) Ytterligere utstyr som måler og viser flygestilling, som et reserveinstrument.

NCC.IDE.H.130 Ytterligere utstyr til drift med én flyger i henhold til IFR

Helikoptre som flys i henhold til IFR med én flyger, skal være utstyrt med autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

NCC.IDE.H.145 Flybåret værradarutstyr

Helikoptre med MOPSC på mer enn ni som flys i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med flybåret værradarutstyr dersom aktuelle værrapporter angir at torden eller andre potensielt farlige værforhold som anses som påviselige med flybåren værradar, kan forventes å finnes langs ruten.

NCC.IDE.H.150 Ytterligere utstyr til flyging om natten under forhold med isdannelse

- a) Helikoptre som flys om natten under forhold med forventet eller faktisk isdannelse, skal ha utstyr til å belyse eller oppdage isdannelsen.
- b) Utstyret til å belyse isdannelse skal ikke blende eller gi reflekser som kan gjøre det vanskelig for besetningsmedlemmene å utføre sine oppgaver.

NCC.IDE.H.155 Flytelefonsystem for flygebesetningen

Helikoptre som flys av mer enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem med hodetelefoner og mikrofoner, til bruk for alle flygebesetningsmedlemmer.

NCC.IDE.H.160 Taleregistrator i førerkabinen

- a) Helikoptre med en MCTOM på mer enn 7 000 kg som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en taleregistrator.
- b) CVR skal kunne lagre registrerte data fra minst de to foregående timene.
- c) CVR skal, med referanse til en tidsramme, registrere følgende:
 - 1) Talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen.
 - 2) Flygebesetningsmedlemmenes talekommunikasjon ved hjelp av flytelefonsystemet og høyttaleranlegget, dersom det er installert.
 - 3) Lydbildet i førerkabinen, herunder uavbrutte lydsignaler fra hver mikrofon for besetningen.
 - 4) Tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- d) Taleregistratoren skal automatisk begynne å gjøre opptak før helikopteret setter seg i bevegelse av egen kraft, og skal fortsette å gjøre opptak til flygingen er avsluttet og helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) I tillegg til det som er angitt i bokstav d), skal taleregistratoren, avhengig av strømforsyningen, begynne å gjøre opptak så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før motorstart ved flygingens begynnelse, og skal fortsette fram til kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter at motorene er stanset når flygingen er avsluttet.
- f) CVR skal ha en innretning som bidrar til at den kan lokaliseres i vann.

NCC.IDE.H.165 Ferdsskriver

- a) Helikoptre med en MCTOM på mer enn 3 175 kg som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. januar 2016 eller senere, skal være utstyrt med en ferdsskriver som benytter en digital metode til registrering og lagring av data, og som har et system for enkel framhenting av disse dataene fra lagringsmediet.
- b) Ferdsskriveren skal registrere de parametere som kreves for å foreta en nøyaktig bestemmelse av helikopterets flygevei, hastighet, flygestilling, motorkraft, konfigurasjon og drift, og skal kunne lagre registrerte data fra minst de ti foregående timene.
- c) Data skal hentes fra kilder i helikopteret som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) FDR skal automatisk begynne å registrere data før helikopteret kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og skal stoppe automatisk når helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Ferdsskriveren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

NCC.IDE.H.170 Datalinjeregistrering

- a) Helikoptre som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere, og som har kapasitet til å registrere datalinjekommunikasjon og skal være utstyrt med en taleregistrator, skal i relevante tilfeller gjøre opptak av følgende:
 - 1) Meldinger fra datalinjekommunikasjonen i forbindelse med ATS-kommunikasjon til og fra helikopteret, herunder meldinger som gjelder følgende anvendelser:
 - i) Etablering av datalinje.
 - ii) Kommunikasjon mellom flygeleder og flyger.
 - iii) Rettet overvåkning («addressed surveillance»).
 - iv) Flygeinformasjon.
 - v) Utsending av overvåkingsdata fra luftfartøyet («aircraft broadcast surveillance»), i den grad det er praktisk mulig med systemets arkitektur.
 - vi) Systemovervåkingsdata, i den grad det er praktisk mulig med systemets arkitektur.
 - vii) Grafikk, i den grad det er praktisk mulig med systemets arkitektur.
 - 2) Opplysninger som muliggjør korrelasjon med registreringer som er knyttet til datalinjekommunikasjon og er lagret et annet sted enn i helikopteret.
 - 3) Opplysninger om datalinjekommunikasjonens varighet og prioritet, når det tas hensyn til systemets arkitektur.
- b) Registratoren skal benytte en digital metode til registrering og lagring av data og informasjon, og et system for enkel framhenting av disse dataene. Registreringsmetoden skal gjøre det mulig å sammenholde dataene med dataene som er registrert på bakken.
- c) Registratoren skal kunne lagre registrerte data minst like lenge som fastsatt for taleregistratoren i NCC.IDE.H.160.
- d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
- e) Kravene til start- og stoppfunksjonen i registratoren er de samme som kravene til start- og stoppfunksjonen i en taleregistrator i henhold til NCC.IDE.H.160 bokstav d) og e).

NCC.IDE.H.175 Kombinert ferdsskriver og taleregistrator

Kravene til taleregistrator og ferdsskriver kan oppfylles med én kombinasjonsregistrator.

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

- a) Helikoptre skal være utstyrt med følgende:
 - 1) Et sete eller en liggeplass for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre.

- 2) Et sikkerhetsbelte for hvert passasjersete og sikkerhetssele for hver liggeplass.
 - 3) For helikoptre som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang etter 31. desember 2012, et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen for alle passasjerer som er 24 måneder eller eldre.
 - 4) En barnesikringsinnretning (CRD) for alle personer om bord som er under 24 måneder.
 - 5) Et sikkerhetsbelte for hvert flygebesetningssete som sikrer overkroppen med utstyr som automatisk vil holde vedkommendes overkropp fast ved rask retardasjon.
 - 6) Et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen, på setene for det påkrevde minste antall kabinbesetningsmedlemmer, for helikoptre som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang etter 31. desember 1980.
- b) Et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen, skal
- 1) ha en ettpunkts utløsermekanisme og
 - 2) ha to skulderele og et sikkerhetsbelte som kan brukes for seg, på flygebesetnings seter, seter ved siden av et flygersete og seter for det påkrevde minste antall kabinbesetningsmedlemmer.

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

Helikoptre der ikke alle passasjerseter er synlige fra flygebesetningens sete(r), skal være utstyrt med et signalsystem som forteller 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 førstehjelpsskrin.
- b) Førstehjelpsskrinet/-skrinene skal
 - 1) være lett tilgjengelig(e) og
 - 2) holdes ved like.

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

- a) Helikoptre uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel i samsvar med bokstav b), skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.
- b) Helikoptre uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der trykkhøyden i passasjerkabinen er over 10 000 fot, skal ha nok oksygen til
 - 1) alle besetningsmedlemmer og minst 10 % av passasjerene i ethvert tidsrom over 30 minutter med en trykkhøyde i passasjerkabinen på mellom 10 000 og 13 000 fot, og
 - 2) alle besetningsmedlemmer og passasjerer i ethvert tidsrom med en trykkhøyde i passasjerkabinen på over 13 000 fot.

NCC.IDE.H.205 Håndholdte brannslukkingsapparater

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

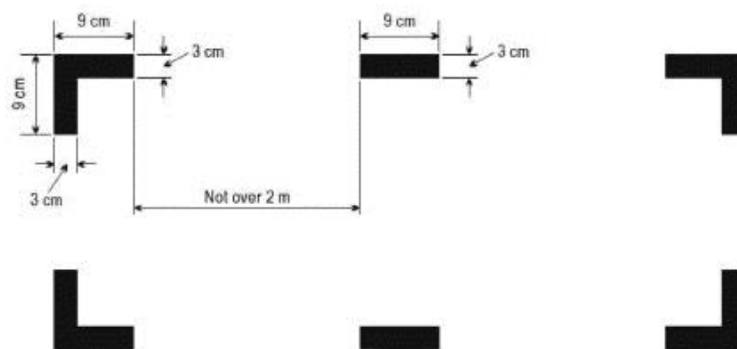
- b) Typen og mengden slökkemiddel i de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet til de typene brann som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet forutsettes brukt, og til å minimalisere faren for giftig gasskonsentrasjon i rom der det oppholder seg personer.

NCC.IDE.H.210 Markering av gjennombruddspunkter

Dersom det finnes områder på helikopterkroppen som er egnet til at redningsmannskaper i nødssituasjoner kan bryte seg inn i helikopteret, skal slike områder merkes som angitt i figur 1.

Figur 1

Markering av gjennombruddspunkter



NCC.IDE.H.215 Nødpeilesender (ELT)

- a) Helikoptre skal være utstyrt med minst én automatisk nødpeilesender (ELT).
- b) Helikoptre som flyr over vann til støtte for offshorevirksomhet, i et ugjestmildt miljø og i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren kan opprettholde konstant marsjhøyde, skal være utstyrt med en ELT som kan utløses automatisk (ELT (AD)).
- c) En ELT skal uansett type kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Redningsvester

- a) Helikoptre skal være utstyrt med en redningsvest for hver person om bord, eller tilsvarende individuell flyteinneining for hver person om bord under 24 måneder, som skal ha på eller være plassert slik at den er lett tilgjengelig for personen som skal bruke den, fra hans eller hennes sete eller liggeplass, når helikopteret
- 1) flyr over vann i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren kan opprettholde konstant marsjhøyde,
 - 2) flyr over vann utover autorotasjonsavstand fra land, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren ikke kan opprettholde konstant marsjhøyde, eller
 - 3) starter eller lander på en flyplass eller et operasjonssted der start- eller innflygingsbanen er lagt over vann.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuelle flyteinneining skal være forsynt med elektrisk lys, slik at det blir lettere å lokalisere personer.

NCC.IDE.H.226 Overlevingsdrakter til besetningen

Hvert besetningsmedlem skal være iført overlevingsdrakt når

- a) helikopteret flyr over vann til støtte for offshorevirksomhet i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren kan opprettholde konstant marsjhøyde, og
 - 1) værrapporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil være under pluss 10 °C under flygingen, eller
 - 2) forventet redningstid overstiger forventet overlevingstid,eller
- b) fartøysjefen beslutter det på grunnlag av en risikovurdering der det tas hensyn til følgende forhold:
 - 1) Flygninger over vann utover autorotasjonsavstand eller sikker nødlandingsavstand fra land, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren ikke kan opprettholde konstant marsjhøyde, og
 - 2) værrapporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil være under pluss 10 °C under flygingen.

NCC.IDE.H.227 Redningsflåter, nødpeilesendere og overlevingsutstyr på langdistanseflygninger over vann

Helikoptre som flys

- a) over vann i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren kan opprettholde konstant marsjhøyde, eller
- b) over vann i en avstand tilsvarende mer enn tre minutters flyging ved normal marsjhastighet, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren ikke kan opprettholde konstant marsjhøyde, og dersom fartøysjefen beslutter det etter en risikovurdering,

skal være utstyrt med følgende:

- 1) For helikoptre som transporterer under tolv personer, minst én redningsflåte med en nominell kapasitet på minst det høyeste antallet personer om bord, plassert slik at den er lett tilgjengelig i en nødsituasjon.
- 2) For helikoptre som transporterer over elleve personer, minst to redningsflåter som er plassert slik at de er lett tilgjengelige i en nødsituasjon, og som til sammen er tilstrekkelig til å romme alle personer som kan transporteres om bord; dersom en redningsflåte går tapt, skal den eller de gjenværende redningsflåtene ha tilstrekkelig overkapasitet til å romme alle personer i helikopteret.
- 3) Minst én overlevings-ELT (ELT(S)) for hver påkrevd redningsflåte.
- 4) Redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset flygingen som skal gjennomføres.

NCC.IDE.H.230 Overlevingsutstyr

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

- a) Signalutstyr til å sende nødsignaler.
- b) Minst én overlevings-ELT (ELT(S)).
- c) Ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antall personer om bord.

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

Helikoptre som benyttes i offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet, skal oppfylle følgende krav:

- a) Dersom værrapporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil være under pluss 10 °C under flygingen, eller dersom forventet redningstid overstiger forventet overlevingstid, eller dersom flygingen skal finne sted om natten, skal alle personer om bord være iført overlevingsdrakt.

- b) Alle redningsflåter som medbringes i samsvar med NCC.IDE.H.227, skal være installert slik at de kan brukes under de forholdene på havet som gjaldt da helikopterets nødlanding på vann, flyteeve og trimegenskaper ble evaluert med sikte på å oppfylle sertifiseringskravene for nødlanding på vann.
- c) Helikopteret skal være utstyrt med et nødbelysningssystem med uavhengig strømforsyning som sikrer alminnelig kabinbelysning, slik at det blir lettere å evakuere helikopteret.
- d) Alle nødutganger, herunder nødutganger for besetningen, og innretninger til å åpne dem skal være tydelig merket, til hjelp for personer om bord som benytter utgangene i dagslys eller i mørke. Merkingen skal være utformet slik at den fortsatt er synlig dersom helikopteret kantrer og kabinen havner under vann.
- e) Alle dører som ikke kan tas av, og som er merket som nødutganger ved landing på vann, skal kunne festes i åpen stilling, slik at de ikke hindrer personer om bord i å forlate helikopteret, under alle forhold på havet opp til det maksimum som kreves når nødlanding på vann og flyteeve blir evaluert.
- f) Alle dører, vinduer eller andre åpninger i passasjerkabinen som forutsettes brukt som nødutgang under vann, skal være slik utstyrt at de kan åpnes i en nødsituasjon.
- g) Passasjerer og besetning skal alltid være iført redningsvest, med mindre de er iført en integrert overlevingsdrakt som oppfyller kravene til både overlevingsdrakter og redningsvester.

NCC.IDE.H.232 Helikoptre som er sertifisert for flyging på vann — diverse utstyr

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

- a) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å gjøre det lettere å fortøye, forankre eller manøvrere flyet på vann, og som er egnet ut fra helikopterets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper, og
- b) utstyr som avgir de lydsignalene som er foreskrevet i internasjonale regler til forebygging av sammenstøt til sjøs, der det er relevant.

NCC.IDE.H.235 Alle helikoptre som flyr over vann — nødlanding på vann

Helikoptre skal være konstruert for landing på vann eller sertifisert for nødlanding på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsregler, eller ha flyteutstyr til nødsituasjoner, når de flyr over vann i et ugjestmildt område i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet.

NCC.IDE.H.240 Hodetelefoner

Dersom det kreves et radiokommunikasjons- og/eller radionavigasjonssystem, skal helikopteret være utstyrt med hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende og en sendeknapp på flygebetjeningsinnretningene for hver påkrevd flyger og/eller hvert påkrevd besetningsmedlem ved vedkommendes tildelte plass.

NCC.IDE.H.245 Utstyr til radiokommunikasjon

- a) Helikoptre som flys i henhold til IFR eller om natten, eller når det kreves i henhold til gjeldende luftromskrav, skal ha radiokommunikasjonsutstyr som under normale forhold for radiooverføring skal kunne
 - 1) gi mulighet for toveis kommunikasjon med sikte på tårnkontroll,
 - 2) motta meteorologiske opplysninger,
 - 3) på ethvert tidspunkt under flyging gi mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjonene og på de frekvensene som relevant myndighet foreskriver, og
 - 4) gi mulighet for kommunikasjon på luftfartens nødfrekvens 121,5 MHz.
- b) Dersom det kreves mer enn én kommunikasjonsenhet, skal de være uavhengige av hverandre, slik at en feil i én enhet ikke vil føre til feil i en annen.
- c) Dersom det kreves et system for radiokommunikasjon, og i tillegg til det flytelefonsystemet for flygebesetningen som kreves i NCC.IDE.H.155, skal helikoptre være utstyrt med en sendeknapp på betjeningsinnretningene til hver påkrevd flyger og besetningsmedlem, på hans/hennes plass.

NCC.IDE.H.250 Navigasjonsutstyr

- a) Helikoptre skal ha navigasjonsutstyr som sikrer at de kan fortsette en flygning i samsvar med
 - 1) ATS-flygeplanen, dersom det er relevant, og
 - 2) gjeldende luftromskrav.
- b) Helikoptre skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at dersom en utstyrsenhet svikter på et hvilket som helst punkt i flygingen, vil det resterende utstyret sørge for sikker navigasjon i samsvar med bokstav a), eller hensiktsmessige nødtiltak kan gjennomføres på en sikker måte.
- c) Helikoptre som benyttes til flygninger der landingen er planlagt å skje under IMC, skal være utstyrt med navigasjonsutstyr som kan gi veiledning fram til et punkt der visuell landing kan gjennomføres. Dette utstyret skal kunne gi slik veiledning for hver flyplass der landingen er tenkt å skje under IMC, og for alle utpekte alternative flyplasser.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikoptre skal være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar med trykkehøyderapportering samt eventuelt annet SSR-transponderutstyr som kreves på ruten som flys.»

VEDLEGG IV

«VEDLEGG VII

**IKKE-KOMMERSIELLE LUFTFARTSOPERASJONER MED IKKE-KOMPLEKSE MOTORREVNE
LUFTFARTØYER****[DEL-NCO]**

KAPITTEL A

GENERELLE KRAV**NCO.GEN.100 Vedkommende myndighet**

- a) Vedkommende myndighet skal være den myndigheten som er utpekt av medlemsstaten der luftfartøyet er registrert.
- b) Dersom luftfartøyet er registrert i en tredjestat, skal vedkommende myndighet være den myndigheten som er utpekt av medlemsstaten der operatøren er etablert eller bosatt.

NCO.GEN.101 Samsvarskriterier

En operatør kan benytte andre samsvarskriterier enn dem Byrået har vedtatt, for å sikre samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

NCO.GEN.102 Turmotorseilfly og motordrevne seilfly

- a) Turmotorseilfly skal benyttes i samsvar med kravene til
 - 1) fly, dersom de er motordrevne, og
 - 2) seilfly, dersom de benyttes uten bruk av motor.
- b) Turmotorseilfly skal være utstyrt i samsvar med de kravene som gjelder for fly, med mindre det er angitt noe annet i kapittel D.
- c) Motordrevne seilfly, med unntak av turmotorseilfly, skal brukes og være utstyrt i samsvar med de kravene som gjelder for seilfly.

NCO.GEN.105 Fartøysjefens ansvar og myndighet

- a) Fartøysjefen har ansvar for
 - 1) luftfartøyet sikkerhet samt sikkerheten til alle besetningsmedlemmer, passasjerer og frakt som er om bord når luftfartøyet er i drift, som nevnt i punkt 1.c i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 2) å innlede, fortsette, avslutte eller omdirigere en flygning av hensyn til sikkerheten,
 - 3) å sikre at alle driftsprosedyrer og sjekklister blir fulgt som nevnt i punkt 1.b i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 4) å begynne en flygning først når han/hun har forsikret seg om at alle driftsmessige begrensninger som nevnt i punkt 2.a.3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 er overholdt, slik at
 - i) luftfartøyet er luftdyktig,
 - ii) luftfartøyet er behørig registrert,
 - iii) de instrumentene og det utstyret som kreves for å kunne gjennomføre flygingen, er installert i luftfartøyet og er operativt, med mindre drift med utstyr som ikke er operativt, er tillatt i henhold til minsteutstyrlisten (MEL) eller et tilsvarende dokument dersom det er relevant, som fastsatt i NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 eller NCO.IDE.B.105,
 - iv) luftfartøyet masse og, unntatt for ballonger, tyngdepunktet er slik at flygingen kan utføres innenfor de grensene som er fastsatt i luftdyktighetsdokumentasjonen,

- v) alt utstyr, all bagasje og all last er korrekt lastet og sikret, og en nødevakuering fortsatt er mulig, og
 - vi) luftfartøyets driftsmessige begrensninger som angitt i luftfartøyets flygehåndbok (AFM) ikke overskrides på noe tidspunkt under flygingen,
- 5) ikke å begynne en flygning dersom han/hun er ute av stand til å utføre sine oppgaver, for eksempel på grunn av skade, sykdom, tretthet eller virkninger av et psykotropt stoff,
- 6) ikke å fortsette flygingen forbi nærmeste flyplass eller operasjonssted med værforhold som tillater landing, når han/hun har vesentlig redusert evne til å utføre sine oppgaver, for eksempel på grunn av tretthet, sykdom eller oksygenmangel,
- 7) å treffe beslutning om å godta flyet med funksjonsfeil i samsvar med listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL) eller minsteutstyrlisten (MEL), og
- 8) å registrere bruksdata og alle kjente eller antatte feil i luftfartøyet når en flygning eller en serie flygninger er avsluttet, i luftfartøyets tekniske loggbok eller reisedagbok.
- b) Fartøysjefen skal sikre at alle besetningsmedlemmer i flygingens kritiske faser eller når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten, sitter på sin plass og ikke gjør annet enn det som kreves av hensyn til luftfartøyets driftssikkerhet.
- c) Fartøysjefen har myndighet til å nekte å ta med, eller til å sette av, enhver person, bagasje eller frakt som kan utgjøre en potensiell sikkerhetsrisiko for luftfartøyet eller for dem som er om bord.
- d) Fartøysjefen skal snarest mulig rapportere til den relevante enheten for lufttrafikkjenester (ATS) om farlige vær- eller flygeforhold som kan sette andre luftfartøyers sikkerhet i fare.
- e) Fartøysjefen skal, i en nødssituasjon som krever umiddelbar beslutning og handling, treffe alle tiltak han/hun mener er nødvendige, forholdene tatt i betraktning, i samsvar med punkt 7.d i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I slike tilfeller kan han/hun avvike fra regler, driftsprosedyrer og metoder av hensyn til sikkerheten.
- f) Under flyging skal fartøysjefen
- 1) unntatt for ballonger, ha sitt sikkerhetsbelte fastspent når han/hun sitter på sin plass, og
 - 2) forbli ved luftfartøyets betjeningsinnretninger til enhver tid, med mindre en annen flyger overtar betjeningsinnretningene.
- g) Fartøysjefen skal umiddelbart rapportere en ulovlig handling til vedkommende myndighet og underrette den utpekte lokale myndigheten.
- h) Fartøysjefen skal snarest mulig gi nærmeste relevante myndighet melding om en eventuell ulykke der luftfartøyet er involvert, og som fører til alvorlig personskade eller dødsfall, eller til betydelig skade på luftfartøy eller eiendom.

NCO.GEN.106 Fartøysjefens ansvar og myndighet – ballonger

Fartøysjefen på en ballong har i tillegg til NCO.GEN.105 ansvar for

- a) orientering før flyging til de personene som bistår med å fylle og tømme ballonghylsteret, og
- b) at de personene som bistår med å fylle og tømme ballonghylsteret, er iført hensiktsmessig vernetøy.

NCO.GEN.110 Overholdelse av lover, forskrifter og prosedyrer

- a) Fartøysjefen skal overholde lover, forskrifter og prosedyrer i statene der operasjonene utføres.

- b) Fartøysjefen skal være kjent med de lovene, forskriftene og prosedyrene som er relevante for vedkommendes oppgaver og gjelder for områdene som skal overflys, flyplassene eller operasjonsstedene som skal benyttes, og de tilhørende flysikringsanleggene som nevnt i punkt 1.a i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

NCO.GEN.115 Taksing av fly

Et fly skal takses i trafikkområdet på en flyplass bare dersom den som sitter ved betjeningsinnretningene,

- a) er en behørig kvalifisert flyger eller
- b) er utpekt av operatøren og
- 1) er opplært til å takse flyet,
 - 2) er opplært til å bruke radiotelefoni dersom radiokommunikasjon er påkrevd,
 - 3) har mottatt instruksjon om flyplassens utforming, ruter, skilt, merking, lys, signaler og instruksjoner fra flygekontrolltjenesten (ATC), fraseologi og prosedyrer, og
 - 4) kan overholde de driftsstandardene som gjelder for sikker forflytning av flyet på flyplassen.

NCO.GEN.120 Innkopling av rotor — helikoptre

En helikopterrotor skal bare slås på med sikte på flyging med en kvalifisert flyger ved betjeningsinnretningene.

NCO.GEN.125 Bærbare elektroniske innretninger

Fartøysjefen skal ikke tillate at noen om bord bruker en bærbar elektronisk innretning (PED) som kan virke negativt inn på ytelsen til luftfartøyets systemer og utstyr.

NCO.GEN.130 Opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord

Med unntak for luftfartøyer som starter og lander på samme flyplass/operasjonssted, skal operatøren til enhver tid ha tilgjengelig lister over nød- og overlevingsutstyr om bord som umiddelbart kan oversendes til redningssentralene (RCC).

NCO.GEN.135 Dokumenter, håndbøker og informasjon som skal finnes om bord

- a) Følgende dokumenter, håndbøker og informasjon skal finnes om bord på hver flygning, i original eller som kopi, med mindre annet er angitt:
- 1) Flygehåndbok (AFM) eller tilsvarende dokument(er).
 - 2) Registreringsbevis i original.
 - 3) Luftdyktighetsbevis (CofA) i original.
 - 4) Støysertifikat, dersom det er relevant.
 - 5) Liste over særskilte godkjenninger, dersom det er relevant.
 - 6) Luftfartøyets radiolisens, dersom det er relevant.
 - 7) Ansvarsforsikringsbevis(er).
 - 8) Reisedagbok eller tilsvarende for luftfartøyet.
 - 9) Nærmere opplysninger om levert ATS-reiseplan, dersom det er relevant.
 - 10) Oppdaterte og egnede luftfartskart for den foreslåtte flygeruten og alle ruter det er rimelig å forvente at flygingen kan omdirigeres til.

- 11) Opplysninger om prosedyrer og visuelle signaler brukt av avskjærende luftfartøy og luftfartøy som avskjæres.
 - 12) MEL eller CDL, dersom det er relevant.
 - 13) Annen dokumentasjon som kan være relevant for flygingen, eller som kreves av statene som berøres av flygingen.
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan, for flygninger
- 1) som forutsettes å starte og lande på samme flyplass/operasjonssted, eller
 - 2) som holder seg innenfor en avstand eller et område fastsatt av vedkommende myndighet,
- de dokumentene og opplysningene som er nevnt i bokstav a) punkt 2–8, oppbevares på flyplassen eller operasjonsstedet.
- c) Uten hensyn til bokstav a) kan, for flygninger med ballonger eller seilfly, men ikke motordrevne seilfly (TMG), de dokumentene og opplysningene som er nevnt i bokstav a) punkt 2–8 og 11–13, oppbevares i servicekjøretøyet.
- d) Fartøysjefen skal på anmodning fra vedkommende myndighet innen rimelig tid stille til rådighet den dokumentasjonen som kreves medbrakt om bord.

NCO.GEN.140 Transport av farlig gods

- a) Lufttransport av farlig gods skal gjennomføres i samsvar med vedlegg 18 til Chicago-konvensjonen, sist endret og utvidet ved tekniske forskrifter for sikker transport av farlig gods med luftfartøy (ICAO Doc 9284-AN/905), med tillegg og senere tilføyelser og beriktigelser.
- b) Farlig gods skal bare transporteres av en operatør som er godkjent i samsvar med vedlegg V (del-SPA) kapittel G til forordning (EU) nr. 965/2012, med mindre godset
- 1) ikke omfattes av de tekniske forskriftene, i samsvar med disse forskriftenes del 1,
 - 2) medbringes av passasjerer eller fartøysjefen, eller er i bagasje, i samsvar med de tekniske forskriftenes del 8, eller
 - 3) medbringes av operatører av ELA2-luftfartøy.
- c) Fartøysjefen skal treffe alle rimelige tiltak for å hindre at farlig gods utilsiktet tas med om bord.
- d) Fartøysjefen skal, i samsvar med de tekniske forskriftene, umiddelbart rapportere eventuelle ulykker eller hendelser med farlig gods til vedkommende myndighet og til relevant myndighet i staten der ulykken eller hendelsen fant sted.
- e) Fartøysjefen skal sørge for at passasjerene får informasjon om farlig gods i samsvar med de tekniske forskriftene.

NCO.GEN.145 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem

Operatøren skal gjennomføre

- a) alle sikkerhetstiltak som er pålagt av vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.135 bokstav c), og
- b) all relevant påbudt sikkerhetsinformasjon fra Byrået, herunder luftdyktighetspåbud.

NCO.GEN.150 Reisedagbok

Nærmere opplysninger om luftfartøyet, dets besetning og hver enkelt reise skal oppbevares for hver flygning eller serie av flygninger, i form av en reisedagbok eller tilsvarende.

NCO.GEN.155 Minsteutstyrliste

- a) Det kan utarbeides en minsteutstyrliste (MEL – Minimum Equipment List), idet det tas hensyn til følgende:
- 1) Dokumentet skal muliggjøre drift av luftfartøyet, under nærmere angitte forhold, med bestemte instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner ute av drift når flygingen begynner.
 - 2) Dokumentet skal utarbeides for hvert enkelt luftfartøy, og det skal da tas hensyn til relevante drifts- og vedlikeholdsforhold hos operatøren.
 - 3) MEL skal bygge på den relevante referansemínsteutstyrlisten (MMEL), som definert i de dataene som er fastlagt i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 748/2012⁽¹⁾, men skal ikke være mindre restriktiv enn MMEL.
- b) MEL og eventuelle endringer i den skal meldes til vedkommende myndighet.

KAPITTEL B

DRIFTSPROSEDYRER**NCO.OP.100 Bruk av flyplasser og operasjonssteder**

Operatøren skal bare benytte flyplasser og operasjonssteder som egner seg til den aktuelle typen luftfartøy og operasjon.

NCO.OP.105 Angivelse av avsidesliggende flyplasser — fly

Hva angår valg av alternative flyplasser og bruk av drivstoff, skal fartøysjefen anse en flyplass som avsidesliggende dersom flyetiden til nærmeste egnede alternative bestemmelsesflyplass er

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

NCO.OP.110 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — fly og helikoptre

- a) For flygninger i henhold til instrumentflygeregler (IFR) skal fartøysjefen velge ut og benytte flyplassens driftsmessige minstekriterier for hver avgangs-, ankomst- og alternativflyplass. Disse minstekriteriene skal
- 1) ikke være lavere enn det som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, med mindre vedkommende stat eksplisitt har godtatt dette, og
 - 2) ved flyging i dårlig sikt godkjennes av vedkommende myndighet i samsvar med vedlegg V (del-SPA) kapittel E til forordning (EU) nr. 965/2012.
- b) Ved valg av driftsmessige minstekriterier skal fartøysjefen ta hensyn til følgende:
- 1) Luftfartøyets type, ytelse og flyeegenskaper.
 - 2) Egen kompetanse og erfaring.
 - 3) Dimensjoner og egenskaper for rullebaner og område for siste innflyging og start (FATO) som kan bli valgt.
 - 4) Tilgjengelige visuelle og ikke-visuelle bakkebaserte hjelpemidlers egnethet og ytelse.
 - 5) Tilgjengelig utstyr om bord i luftfartøyet til navigasjon og/eller kontroll av flyeveien under start, innflyging, utflating, landing, utrulling og avbrutt innflyging.
 - 6) Hindringer i de områdene for innflyging, avbrutt innflyging og utflyging som kreves til å iverksette beredskapsprosedyrer.
 - 7) Hinderfri høyde/høyde for instrumentinnflyging.

⁽¹⁾ EUT L 224 av 21.8.2012, s. 1.

- 8) Hjelpemidler til å fastslå og rapportere om meteorologiske forhold.
 - 9) Flygeteknikken som skal benyttes under siste fase av innflygingen.
- c) Minstekriteriene for en bestemt type innflygings- og landingsprosedyre skal benyttes dersom
- 1) bakkeutstyret som kreves for den planlagte prosedyren, er operativt,
 - 2) luftfartøysystemene som kreves for den aktuelle typen innflyging, er operative,
 - 3) de nødvendige kriteriene for luftfartøyets ytelse er oppfylt, og
 - 4) flygeren er behørig kvalifisert.

NCO.OP.111 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — NPA-, APV- og CAT I-flygninger

- a) Den beslutningshøyden (DH) som skal benyttes ved en ikke-presisjonsinnflyging (NPA) fløyet med CDFA-teknikk (kontinuerlig nedstigning i siste innflygingsfase), innflygingsprosedyre med vertikal veiledning (APV) eller kategori I-flyging (CAT I), skal ikke være lavere enn den høyeste av følgende verdier:
- 1) Minste høyde der hjelpemiddelet for innflygingen kan brukes uten nødvendig visuell referanse.
 - 2) Hinderfri høyde (OCH) for den aktuelle kategorien luftfartøy.
 - 3) Offentliggjort DH for innflygingsprosedyren, dersom det er relevant.
 - 4) Systemets minsteverdier som angitt i tabell 1.
 - 5) Minste beslutningshøyde dersom den er angitt i AFM eller et tilsvarende dokument.
- b) Minste nedstigningshøyde (MDH) for en NPA-flygning uten CDFA-teknikk skal ikke være lavere enn den høyeste av følgende verdier:
- 1) OCH for den aktuelle kategorien luftfartøy.
 - 2) Systemets minsteverdier som angitt i tabell 1.
 - 3) Minste MDH dersom den er angitt i AFM.

Tabell 1

Systemets minsteverdier

Anlegg	Laveste DH/MDH (fot)
Instrumentlandingsystem (ILS)	200
Globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS) / system for satellittbaserte korreksjonssignaler (SBAS) (innflyging med lateral presisjon med vertikal veiledning (LPV))	200
GNSS (lateralnavigasjon (LNAV))	250
GNSS / barovertikal navigasjon (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Retningsindikator (LOC) med eller uten avstandsmåler (DME)	250
Innflyging med overvåkingsradar (SRA) (avsluttes ved ½ NM)	250

Anlegg	Laveste DH/MDH (fot)
SRA (avsluttes ved 1 NM)	300
SRA (avsluttes ved 2 NM eller mer)	350
VHF retningsbestemmende radiofyr (VOR)	300
VOR/DME	250
Rundstrålende radiofyr (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF retningspeiler (VDF)	350

NCO.OP.112 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — sirkling med fly

- a) MHD for sirkling med fly skal ikke være lavere enn den høyeste av følgende verdier:
- 1) Offentliggjort sirklings-OCH for den aktuelle kategorien fly.
 - 2) Minste sirklingshøyde etter tabell 1.
 - 3) DH/MDH for den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.
- b) Minstesikten for sirkling med fly skal være den høyeste av følgende verdier:
- 1) Sirklingssikt for den aktuelle kategorien fly, dersom den er offentliggjort.
 - 2) Minstesikt etter tabell 2.
 - 3) Rullebanesikt/konvertert meteorologisk sikt (RVR/CMV) for den foregående instrumentinnflygingsprosedyren.

Tabell 1

MDH og minstesikt for sirkling for hver flykategori

	Flykategori			
	A	B	C	D
MDH (fot)	400	500	600	700
Minste meteorologiske sikt (m)	1500	1600	2400	3600

NCO.OP.113 Flyplassens driftsmessige minstekriterier — sirkling med helikopter

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

NCO.OP.115 Prosedyrer for avgang og innflyging — fly og helikoptre

- a) Fartøysjefen skal benytte de avgangs- og innflygingsprosedyrene som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, dersom slike prosedyrer er offentliggjort for den rullebanen eller det FATO som skal benyttes.
- b) Fartøysjefen kan avvike fra en offentliggjort avgangsrute, ankomstrute eller innflygingsprosedyre
- 1) forutsatt at kriteriene for hinderklaring overholdes, det tas full høyde for driftsforholdene og en eventuell ATC-klarering overholdes, eller

- 2) når luftfartøyet blir radardirigert av en ATC-enhet.

NCO.OP.120 Prosedyrer for støyreduksjon — fly, helikoptre og motordrevne seilfly

Fartøysjefen skal ta hensyn til offentliggjorte prosedyrer for støyreduksjon som gjør at luftfartøyet avgir så lite støy som mulig, samtidig som det påses at sikkerhet prioriteres framfor støyreduksjon.

NCO.OP.121 Prosedyrer for støyreduksjon — ballonger

Fartøysjefen skal ta hensyn til driftsprosedyrer som gjør at varmesystemet avgir så lite støy som mulig, samtidig som det påses at sikkerhet prioriteres framfor støyreduksjon.

NCO.OP.125 Drivstoff- og oljeforsyning — fly

- a) **Fartøysjefen skal begynne en flygning bare dersom flyet har tilstrekkelig drivstoff og olje til følgende:**

- 1) For flygninger i henhold til visuelflygereglene (VFR):

- i) Om dagen, ved start og landing på samme flyplass/operasjonssted og alltid innenfor synsvidde av flyplassen/operasjonsstedet, å fly den planlagte ruten og deretter fly i minst ti minutter i normal marsjhøyde.
- ii) Om dagen, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, og deretter fly i minst 30 minutter i normal marsjhøyde.
- iii) Om natten, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde.

- 2) For IFR-flygninger:

- i) Når det ikke er krav om en alternativ bestemmelsesflyplass, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde, eller
- ii) når det er krav om en alternativ bestemmelsesflyplass, å fly til den tiltenkte landingsflyplassen, til en alternativ flyplass, og deretter fly i minst 45 minutter i normal marsjhøyde.

- b) Ved beregning av nødvendig drivstoff, også til uforutsett bruk, skal det tas hensyn til

- 1) varslede meteorologiske forhold,
- 2) forventede ATC-ruter og trafikkforsinkelser,
- 3) prosedyrer ved trykktap eller motorfeil i en motor under flygingen, når det er relevant, og
- 4) ethvert annet forhold som kan forsinke flyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.

- c) Det skal ikke være noe til hinder for å endre en reiseplan under flyging og om dirigere flygingen til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle krav kan oppfylles fra det tidspunktet flygingen blir om dirigert.

NCO.OP.126 Drivstoff- og oljeforsyning — helikoptre

- a) **Fartøysjefen skal begynne en flygning bare dersom helikopteret har tilstrekkelig drivstoff og olje til følgende:**

- 1) For VFR-flygninger, å fly til tiltenkt landingsflyplass/-operasjonssted, og deretter fly i minst 20 minutter i den hastighet som er mest drivstofføkonomisk.

- 2) For IFR-flygninger:
- i) Når det ikke er krav om en alternativ flyplass, eller det ikke er noen tilgjengelig flyplass med værforhold som tillater landing, å fly til tiltenkt landingsflyplass/-operasjonssted, og deretter fly i 30 minutter med ventehastighet på 450 m (1 500 fot) over bestemmelsesflyplassen/-operasjonsstedet under standard temperaturforhold, og foreta innflyging og landing, eller
 - ii) når det er krav om en alternativ flyplass, å fly til tiltenkt landingsflyplass/-operasjonssted og foreta en innflyging og en avbrutt innflyging, og deretter
 - a) fly til den angitte alternative flyplassen, og
 - b) fly i 30 minutter med ventehastighet på 450 m (1 500 fot) over den alternative flyplassen / det alternative operasjonsstedet under standard temperaturforhold, og foreta innflyging og landing.
- b) Ved beregning av nødvendig drivstoff, også til uforutsett bruk, skal det tas hensyn til
- 1) varslede meteorologiske forhold,
 - 2) forventede ATC-ruter og trafikkforsinkelser,
 - 3) prosedyrer ved trykktap eller motorfeil i en motor under flygingen, når det er relevant, og
 - 4) ethvert annet forhold som kan forsinke luftfartøyets landing eller øke drivstoff- og/eller oljeforbruket.
- c) Det skal ikke være noe til hinder for å endre en reiseplan under flyging og omdirigere flygingen til et annet bestemmelsessted, forutsatt at alle krav kan oppfylles fra det tidspunktet flygingen blir omdirigert.

NCO.OP.127 Drivstoff- og ballastmengde og planlegging — ballonger

- a) Fartøysjefen skal begynne en flygning bare dersom det er tilstrekkelig drivstoffreserve, gass eller ballast til 30 minutters flyging.
- b) Beregningen av drivstoff-, gass- eller ballastmengde skal bygge på minst følgende driftsforhold for flygingen:
- 1) Data fra ballongprodusenten.
 - 2) Forventede masser.
 - 3) Forventede meteorologiske forhold.
 - 4) Flysikringstjenestenes prosedyrer og restriksjoner.

NCO.OP.130 Informasjon til passasjerene

Fartøysjefen skal sørge for at passasjerene før flygingen, eller under flygingen når det er hensiktsmessig, informeres om nødutstyr og nødprosedyrer.

NCO.OP.135 Forberedelse til flyging

- a) Før en flygning begynner, skal fartøysjefen med alle tilgjengelige og rimelige midler forvise seg om at de anleggene på bakken eller til vanns, herunder kommunikasjonsutstyr og navigasjonshjelpemidler, som er tilgjengelige og direkte nødvendige under flygingen av hensyn til luftfartøyets driftssikkerhet, er egnet til den typen flyging det dreier seg om.
- b) Før en flygning begynner, skal fartøysjefen kjenne til alle foreliggende meteorologiske opplysninger av betydning for den planlagte flygingen. Forberedelse til en flygning som ikke gjennomføres i nærheten av avgangsstedet, og til alle flygninger i henhold til IFR, skal omfatte
- 1) gjennomgang av foreliggende oppdaterte værrapporter og værvarsler og

- 2) planlegging av en alternativ prosedyre dersom flygingen ikke kan gjennomføres som forutsatt på grunn av værforholdene.

NCO.OP.140 Alternative bestemmelsesflyplasser — fly

For IFR-flygninger skal fartøysjefen angi i reiseplanen minst én alternativ bestemmelsesflyplass der værforholdene tillater landing, med mindre

- a) foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at innflyging og landing kan gjennomføres under meteorologiske forhold for visuell flyging (VMC) i det tidsrommet som er kortest – enten tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttid, eller tidsrommet fra faktisk avgangstid til én time etter beregnet ankomsttid – eller
- b) det tiltenkte landingsstedet er avsidesliggende og
 - 1) instrumentinnflyging kreves på den tiltenkte landingsflyplassen og
 - 2) foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at de meteorologiske forholdene fra to timer før til to timer etter beregnet ankomsttid vil gi
 - i) en skyhøyde på minst 300 m (1 000 fot) over det minimumet som angis for instrumentinnflyging, og
 - ii) en sikt på minst 5,5 km eller på 4 km mer enn det minimumet som angis for prosedyren.

NCO.OP.141 Alternative bestemmelsesflyplasser — helikoptre

For IFR-flygninger skal fartøysjefen angi i reiseplanen minst én alternativ bestemmelsesflyplass der værforholdene tillater landing, med mindre

- a) instrumentinnflyging kreves på den tiltenkte landingsflyplassen, og foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at de meteorologiske forholdene i det tidsrommet som er kortest – enten tidsrommet fra to timer før til to timer etter beregnet ankomsttid, eller tidsrommet fra faktisk avgangstid til to timer etter beregnet ankomsttid – vil gi
 - 1) en skyhøyde på minst 120 m (400 fot) over det minimumet som angis for instrumentinnflyging, og
 - 2) en sikt på minst 1 500 m mer enn det minimumet som angis for prosedyren, eller
- b) det tiltenkte landingsstedet er avsidesliggende og
 - 1) instrumentinnflyging kreves på den tiltenkte landingsflyplassen,
 - 2) foreliggende oppdaterte meteorologiske opplysninger viser at de meteorologiske forholdene fra to timer før til to timer etter beregnet ankomsttid vil gi
 - i) en skyhøyde på minst 120 m (400 fot) over det minimumet som angis for instrumentinnflyging, og
 - ii) en sikt på minst 1 500 m mer enn det minimumet som angis for prosedyren, og
 - 3) det er fastlagt et «point of no return» (PNR) for et bestemmelsessted offshore.

NCO.OP.145 Påfylling av drivstoff mens passasjerer går om bord, er om bord eller går av

- a) Luftfartøyet skal ikke tankes med flybensin (AVGAS) eller drivstoff med lavt oktantal, eller en blanding av disse drivstofftypene, mens passasjerer går om bord, er om bord eller går av.
- b) For alle andre typer drivstoff skal luftfartøyet ikke tankes når passasjerer går om bord, er om bord eller går av, med mindre fartøysjefen eller annet kvalifisert personell er til stede og klar til å iverksette og lede en evakuering av flyet på en så praktisk og rask måte som mulig.

NCO.OP.150 Transport av passasjerer

Unntatt for ballonger skal fartøysjefen sikre at alle passasjerer om bord befinner seg på et sete eller en liggeplass med sikkerhetsbeltet eller sikringsutstyret korrekt festet før og under taksing, start og landing, og når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten.

NCO.OP.155 Røyking om bord — fly og helikoptre

Fartøysjefen skal forby røyking om bord

- a) når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten, og
- b) når luftfartøyet tankes.

NCO.OP.156 Røyking om bord — seilfly og ballonger

Det er forbudt å røyke om bord i et seilfly eller en ballong.

NCO.OP.160 Meteorologiske forhold

- a) Fartøysjefen skal begynne eller fortsette en VFR-flyging bare dersom de siste meteorologiske opplysningene viser at værforholdene langs ruten og på den tiltenkte bestemmelsesflyplassen på antatt tidspunkt for bruk vil svare til eller være bedre enn gjeldende minstekriterier for VFR-drift.
- b) Fartøysjefen skal begynne eller fortsette en IFR-flyging mot den tiltenkte bestemmelsesflyplassen bare dersom de siste meteorologiske opplysningene viser at værforholdene på bestemmelsesflyplassen, eller på minst én alternativ bestemmelsesflyplass, på antatt tidspunkt for ankomst svarer til eller er bedre enn gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen.
- c) Dersom en flygning inneholder både VFR-segenter og IFR-segenter, skal de meteorologiske opplysningene nevnt i bokstav a) og b) gjelde i den grad det er relevant.

NCO.OP.165 Is og annen forurensning — prosedyrer på bakken

Fartøysjefen skal ikke påbegynne start med mindre luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan virke negativt inn på luftfartøyets ytelse eller styrbarhet, bortsett fra det som er tillatt i henhold til AFM.

NCO.OP.170 Is og annen forurensning — prosedyrer under flyging

- a) Fartøysjefen skal begynne en flygning eller bevisst fly inn i områder med forventet eller faktisk isdannelse bare dersom luftfartøyet er sertifisert for og utstyrt til slike forhold som omhandlet i punkt 2.a.5 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Dersom det er mer isdannelse enn det luftfartøyet er sertifisert for, eller dersom et luftfartøy som ikke er sertifisert for flyging under kjente isforhold, utsettes for isdannelse, skal fartøysjefen umiddelbart gå ut av området med isdannelse ved å skifte nivå/og eller rute, og skal om nødvendig varsle ATC om en nødssituasjon.

NCO.OP.175 Forhold ved start — fly og helikoptre

Før starten påbegynnes, skal fartøysjefen forvise seg om

- a) at været på flyplassen eller operasjonsstedet, og forholdene på tiltenkt rullebane eller FATO, ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker start og avgang, og
- b) at gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen vil bli oppfylt.

NCO.OP.176 Forhold ved start — ballonger

Før starten påbegynnes, skal fartøysjefen på en ballong forvise seg om at været på operasjonsstedet eller flyplassen ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker start og avgang.

NCO.OP.180 Simulering av situasjoner under flyging

- a) Når det er passasjerer eller frakt om bord, skal fartøysjefen ikke simulere
 - 1) situasjoner som krever at det benyttes prosedyrer for unormale situasjoner eller nødssituasjoner, eller

- 2) flyging under meteorologiske forhold for instrumentflyging (IMC).
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan slike situasjoner simuleres med flygerelever om bord når en godkjent utdanningsorganisasjon gjennomfører opplæringsflygninger.

NCO.OP.185 Drivstoffadministrasjon under flyging

Fartøysjefen skal jevnlig kontrollere at det ikke er en mindre mengde nyttbart, gjenværende drivstoff, eller ballast i tilfelle ballonger, under flyging enn det som kreves for å fortsette til en flyplass eller et operasjonssted der værforholdene tillater landing, samt planlagt drivstoffreserve i samsvar med NCO.OP.125, NCO.OP.126 eller NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Bruk av tilleggsoksygen

Fartøysjefen skal sikre at han/hun og flygebesetningsmedlemmer som utfører oppgaver av vesentlig betydning for luftfartøyet driftssikkerhet 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.

NCO.OP.195 Terrengvarsling

Dersom fartøysjefen eller et terrengvarslingssystem oppdager at luftfartøyet befinner seg for nær bakken, skal fartøysjefen umiddelbart treffe korrigerende tiltak for å oppnå sikre flygeforhold.

NCO.OP.200 Flybåret antikollisjonssystem (ACAS II)

Når ACAS II benyttes, skal driftsprosedyrer og opplæring være i samsvar med forordning (EU) nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Forhold ved innflyging og landing — fly og helikoptre

Før fartøysjefen begynner innflyging med sikte på landing, skal han/hun forvise seg om at været på flyplassen eller operasjonsstedet, og forholdene på tiltenkt rullebane eller FATO, ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker innflyging, landing eller avbrutt innflyging.

NCO.OP.210 Forhold ved innflyging og landing — fly og helikoptre

- a) Fartøysjefen kan begynne en instrumentinnflyging uansett rapportert rullebanesikt/sikt (RVR/VIS).
- b) Dersom rapportert RVR/VIS er under gjeldende minsteverdier, skal innflygingen ikke fortsettes
- 1) under 1 000 fot over flyplassen eller
 - 2) inn i siste fase av innflygingen når beslutningshøyden (DA/H) eller minste nedstigningshøyde (MDA/H) er mer enn 1 000 fot over flyplassen.
- c) Dersom RVR ikke er tilgjengelig, kan RVR-verdiene beregnes ved omregning av rapportert sikt.
- d) Dersom rapportert RVR/VIS faller under gjeldende minsteverdi når 1 000 fot over flyplassen er passert, kan innflygingen fortsettes til DA/H eller MDA/H.
- e) Innflygingen kan fortsettes under DA/H eller MDA/H og landingen fullføres dersom den visuelle referansen som er hensiktsmessig for innflygingstypen og den tiltenkte rullebanen, oppnås ved DA/H eller MDA/H og deretter opprettholdes.
- f) RVR i landingssonen skal alltid være avgjørende.

NCO.OP.215 Driftsmessige begrensninger — varmluftsballonger

En varmluftsballong kan starte om natten, forutsatt at den har tilstrekkelig drivstoff til å lande om dagen.

KAPITTEL C

LUFFTARTØYETS YTELSE OG DRIFTSBEGRENSNINGER**NCO.POL.100 Driftsbegrensninger — alle luftfartøyer**

- a) Luftfartøyets last, masse og, unntatt for ballonger, tyngdepunkt skal i alle faser av flygingen være i samsvar med de begrensningene som er oppført i AFM, eller i tilsvarende dokument.
- b) Skilt, oversikter, instrumentmerking eller kombinasjoner av disse som angir driftsbegrensninger som i henhold til AFM skal vises visuelt, skal vises i luftfartøyet.

NCO.POL.105 Veiging

- a) Operatøren skal sørge for at luftfartøyets masse og, unntatt for ballonger, tyngdepunkt er blitt bestemt ved faktisk veiging før det settes i drift. Det skal tas hensyn til de akkumulerte virkningene av endringer og reparasjoner på massen og balansen, og de skal behørig dokumenteres. Disse opplysningene skal gjøres tilgjengelige for fartøysjefen. Luftfartøyet skal veies på nytt dersom endringenes virkninger på massen og balansen ikke vites nøyaktig.
- b) Veiging skal utføres av luftfartøyets produsent, eller av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.

NCC.POL.110 Ytelse — generell bestemmelse

Fartøysjefen skal bruke luftfartøyet bare dersom ytelsen er tilstrekkelig til å overholde gjeldende lufttrafikkregler og eventuelle andre begrensninger som gjelder for flygingen, luftrommet eller flyplassene eller operasjonsstedene som benyttes, og det skal da tas hensyn til nøyaktigheten av eventuelle diagrammer og kart.

KAPITTEL D

INSTRUMENTER, DATA OG UTSTYR*AVSNITT 1**Fly***NCO.IDE.A.100 Instrumenter og utstyr — generelle bestemmelser**

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
 - 1) benyttes av flygebesetningen til å kontrollere flygeveien,
 - 2) benyttes til å overholde NCO.IDE.A.190,
 - 3) benyttes til å overholde NCO.IDE.A.195, eller
 - 4) er installert i flyet.
- b) For følgende utstyr behøves ingen utstyrsgodkjenning når det kreves i henhold til dette kapitlet:
 - 1) Reservesikringer.
 - 2) Håndlamper.
 - 3) Et presisjonsur.
 - 4) Førstehjelpsskrin.
 - 5) Overlevings- og signalutstyr.
 - 6) Drivanker og utstyr til fortøyning.
 - 7) Barnesikringsutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt ethvert annet utstyr som ikke kreves i henhold til andre gjeldende vedlegg, men som er med på en flygning, skal oppfylle følgende krav:
 - 1) Opplysninger som framkommer ved disse instrumentene eller dette utstyret, skal ikke brukes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCO.IDE.A.190 og NCO.IDE.A.195.

- 2) Instrumentene og utstyret skal ikke innvirke på flyets luftdyktighet, heller ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- d) Instrumenter og utstyr skal lett kunne betjenes eller være lett tilgjengelige fra plassen til flygebesetningsmedlemmet som skal bruke dem.
- e) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig, slik at det kan tas i bruk umiddelbart.

NCO.IDE.A.105 Minsteutstyr for flyging

En flygning skal ikke påbegynnes når noen av flyets instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) flyet flys i samsvar med minsteutstyrlisten (MEL), dersom en slik liste er utarbeidet, eller
- b) flyet omfattes av en flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCO.IDE.A.110 Reservesikringer

Fly skal ha reservesikringer med nødvendig styrke til å oppnå full beskyttelse av strømkretsene, til utskifning av sikringer som det er tillatt å skifte ut under flyging.

NCO.IDE.A.115 Driftslys

Fly som benyttes om natten, skal være utstyrt med

- a) et antikollisjonslys-system,
- b) navigasjons-/posisjonslys,
- c) et landingslys,
- d) lys fra flyets elektriske system som gir tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr av vesentlig betydning for flyets driftssikkerhet,
- e) lys fra flyets elektriske system som gir belysning i alle passasjerkabiner,
- f) en håndlampe til hvert besetningsmedlems plass og
- g) lys for å overholde internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom flyet brukes som sjøfly.

NCO.IDE.A.120 Flygninger i henhold til VFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Fly som benyttes i henhold til VFR om dagen, skal ha utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkhøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Mach-tall når hastighetsbegrensninger uttrykkes i mach-tall.
- b) Fly som benyttes under meteorologiske forhold for visuell flyging (VMC) om natten, eller under forhold der flyet ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a), være utstyrt med

- 1) utstyr som måler og viser
 - i) svingning og krenkning,
 - ii) flygestilling,
 - iii) vertikal hastighet, og
 - iv) stabilisert kurs,og
 - 2) en innretning som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.
- c) Fly som benyttes under forhold der de ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a) og b), ha utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemet omhandlet i bokstav a) punkt 4 som skyldes kondens eller isdannelse.

NCO.IDE.A.125 Flygninger i henhold til IFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som benyttes i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende:

- a) Utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkehøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Vertikal hastighet.
 - 6) Svingning og krenkning.
 - 7) Flygestilling.
 - 8) Stabilisert kurs.
 - 9) Utvendig lufttemperatur.
 - 10) Mach-tall når hastighetsbegrensninger uttrykkes i mach-tall.
- b) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.
- c) Utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemet omhandlet i bokstav a) punkt 4 som skyldes kondens eller isdannelse.

NCO.IDE.A.130 Terrengvarslingssystem (TAWS)

Turbindrevne fly som er sertifisert for en største passasjeretekapasitet (MOPSC) på mer enn ni, skal være utstyrt med en TAWS som oppfyller kravene til

- a) utstyr i klasse A, som angitt i en akseptabel standard, for fly som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis (CofA) første gang etter 1. januar 2011, eller
- b) utstyr i klasse B, som angitt i en akseptabel standard, for fly som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. januar 2011 eller tidligere.

NCO.IDE.A.135 Flytelefonsystem for flygebesetningen

Fly som benyttes av mer enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem med hodetelefoner og mikrofoner til bruk for alle flygebesetningsmedlemmer.

NCO.IDE.A.140 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger

a) Fly skal være utstyrt med følgende:

- 1) Et sete eller en liggeplass for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre.
- 2) Et sikkerhetsbelte for hvert passasjersele og sikkerhetsseler for hver liggeplass.
- 3) En barnesikringsinnretning (CRD) for alle personer om bord som er under 24 måneder.
- 4) Et sikkerhetsbelte for hvert flygebesetningssete med sikring av overkroppen og ettpunkts utløsermekanisme.

NCO.IDE.A.145 Førstehjelpsskrin

a) Fly skal være utstyrt med et førstehjelpsskrin.

b) Førstehjelpsskrinet skal

- 1) være lett tilgjengelig og
- 2) holdes ved like.

NCO.IDE.A.150 Tilleggsoksygen — fly med trykkabin

a) Fly med trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel i samsvar med bokstav b), skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.

b) Fly med trykkabin som benyttes i flygehøyder der trykkehøyden i passasjerkabinen er over 10 000 fot, skal ha nok oksygen til

- 1) alle besetningsmedlemmer og
 - i) 100 % av passasjerene i ethvert tidsrom med en trykkehøyde i kabinen på over 15 000 fot, men uansett ikke under 10 minutters forsyning,
 - ii) minst 30 % av passasjerene i ethvert tidsrom med en trykkehøyde i passasjerkabinen på mellom 14 000 og 15 000 fot, i tilfelle av trykktap og idet det tas hensyn til omstendighetene, og
 - iii) minst 10 % av passasjerene i ethvert tidsrom over 30 minutter med en trykkehøyde i kabinen på mellom 10 000 og 14 000 fot,

og

- 2) alle personer i passasjerkabinen i minst 10 minutter i fly som benyttes i trykkehøyder over 25 000 fot, eller som benyttes i lavere høyder, men under forhold som gjør at de ikke kan gå trygt ned til en trykkehøyde på 13 000 fot innen 4 minutter.

c) Fly med trykkabin som benyttes i flygehøyder over 25 000 fot, skal i tillegg være utstyrt med en innretning som gir flygebesetningen en varselindikasjon om trykktap.

NCO.IDE.A.155 Tilleggsoksygen — fly uten trykkabin

- a) Fly uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel i samsvar med bokstav b), skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.
- b) Fly uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der trykkhøyden i passasjerkabinen er over 10 000 fot, skal ha nok oksygen til
- 1) alle besetningsmedlemmer og minst 10 % av passasjerene i ethvert tidsrom over 30 minutter med en trykkhøyde i passasjerkabinen på mellom 10 000 og 13 000 fot, og
 - 2) alle besetningsmedlemmer og passasjerer i ethvert tidsrom med en trykkhøyde i passasjerkabinen på over 13 000 fot.

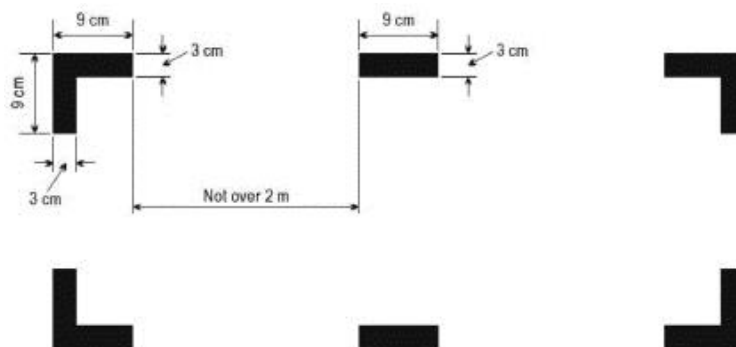
NCO.IDE.A.160 Håndholdte brannsløkkingsapparater

- a) Fly, med unntak av motordrevne seilfly (TMG) og ELA1-fly, skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat
- 1) i førerkabinen og
 - 2) i hver passasjerkabin som er atskilt fra førerkabinen, med mindre den er lett tilgjengelig for flygebesetningen.
- b) Typen og mengden sløkkemiddel i de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet til de typene brann som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet forutsettes brukt, og til å minimalisere faren for giftig gasskonsentrasjon i rom der det oppholder seg personer.

NCO.IDE.A.165 Markering av gjennombruddspunkter

Dersom områder på flykroppen er markert slik at redningsmannskaper kan bryte seg inn i en nødssituasjon, skal de være markert som vist i figur 1.

Figur 1

Markering av gjennombruddspunkter**NCO.IDE.A.170 Nødpeilesender (ELT)**

- a) Fly skal være utstyrt med
- 1) en nødpeilesender (ELT) av valgfri type, dersom det fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang 1. juli 2008 eller tidligere,
 - 2) en automatisk ELT, dersom det fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang etter 1. juli 2008, eller
 - 3) en overlevings-ELT (ELT(S)) eller en personlig peilesender (PLB) som et besetningsmedlem eller en passasjer har på seg, dersom flyet er sertifisert for en største passasjeretekapasitet på høyst seks.
- b) En ELT uansett type og PLB skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Flyging over vann

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en redningsvest for hver person om bord, eller tilsvarende individuell flyteinnretning for hver person om bord som er under 24 måneder, som skal bæres eller være plassert slik at de er lett tilgjengelige for brukeren fra vedkommendes sete eller liggeplass:
- 1) Enmotors landfly når
 - i) de flyr over vann utover glideavstand fra land, eller
 - ii) de starter eller lander på en flyplass eller et operasjonssted der start- eller innflygingsbanen etter fartøysjefens mening er lagt på en slik måte over vann at en nødlanding på vann ville være sannsynlig i tilfelle av et problem.
 - 2) Sjøfly som flys over vann.
 - 3) Fly som flys i en avstand fra land der en nødlanding er mulig, mer enn tilsvarende 30 minutter ved normal marsjhastighet eller 50 NM, alt etter hva som er kortest.
- b) Sjøfly som flys over vann, skal være utstyrt med
- 1) ett anker,
 - 2) ett drivanker, når det er nødvendig for å lette manøvreringen, og
 - 3) utstyr som avgir de lydsignalene som er foreskrevet i internasjonale regler til forebygging av sammenstøt til sjøs, når det er relevant.
- c) Fartøysjefen på et fly som flys i en avstand fra land der nødlanding er mulig, lenger enn tilsvarende 30 minutter ved normal marsjhastighet eller 50 NM, alt etter hva som er kortest, skal fastslå risikoen for at de som er om bord, ikke vil overleve en nødlanding på vann, og skal på dette grunnlaget avgjøre om følgende utstyr skal være om bord:
- 1) Utstyr til å sende nødsignaler.
 - 2) Tilstrekkelig antall redningsflåter til alle personer om bord, plassert slik at de er lett tilgjengelige i en nødssituasjon.
 - 3) Redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset flygingen som skal gjennomføres.

NCO.IDE.A.180 Overlevingsutstyr

Fly som flys over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal ha signalinnretninger og redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset området det skal flys over.

NCO.IDE.A.190 Utstyr til radiokommunikasjon

- a) Når det kreves i luftrommet som benyttes, skal fly ha utstyr til radiokommunikasjon som gir mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjonene og på de frekvensene som oppfyller luftromskravene.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal, dersom det kreves etter bokstav a), gi mulighet for å kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.
- c) Når det er behov for mer enn én kommunikasjonsenhet, skal de være uavhengige av hverandre, slik at en feil i én enhet ikke vil føre til feil i en annen.

NCO.IDE.A.195 Navigasjonsutstyr

- a) Fly som benyttes langs ruter der det ikke kan navigeres etter visuelle landemerker, skal ha det navigasjonsutstyret som kreves for å kunne fly i samsvar med
- 1) ATS-flygeplanen, dersom det er relevant, og
 - 2) gjeldende luftromskrav.
- b) Fly skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at det resterende utstyret gir sikker navigasjon i samsvar med bokstav a), eller at hensiktsmessige nødtiltak kan gjennomføres på en sikker måte, dersom det oppstår en feil i en utstyrsdel i enhver fase av flygingen.
- c) Fly som benyttes til flygninger der landingen er tenkt å skje under IMC, skal ha passende utstyr som kan gi veiledning fram til et punkt der visuell landing kan gjennomføres. Dette utstyret skal kunne gi slik veiledning for hver flyplass der landingen er tenkt å skje under IMC, og for alle utpekte alternative flyplasser.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal fly være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar (SSR) med alle nødvendige funksjoner.

*AVSNITT 2**Helikoptre***NCO.IDE.H.100 Instrumenter og utstyr — generelle bestemmelser**

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
- 1) benyttes av flygebesetningen til å kontrollere flygeveien,
 - 2) benyttes til å overholde NCO.IDE.H.190,
 - 3) benyttes til å oppfylle NCO.IDE.H.195, eller
 - 4) er installert i helikopteret.
- b) For følgende utstyr behøves ingen utstyrgodkjenning når det kreves i henhold til dette kapitlet:
- 1) Håndlamper.
 - 2) Et presisjonsur.
 - 3) Førstehjelpsskrin.
 - 4) Overlevings- og signalutstyr.
 - 5) Drivanker og utstyr til fortøyning.
 - 6) Barnesikringsutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt ethvert annet utstyr som ikke kreves i henhold til andre gjeldende vedlegg, men som er med på en flygning, skal oppfylle følgende krav:
- 1) Opplysninger som framkommer ved disse instrumentene eller dette utstyret, skal ikke brukes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller NCO.IDE.H.190 og NCO.IDE.H.195.
 - 2) instrumentene og utstyret skal ikke innvirke på helikopterets luftdyktighet, heller ikke ved feil eller funksjonssvikt.

- d) Instrumenter og utstyr skal lett kunne betjenes eller være lett tilgjengelige fra plassen til flygebesetningsmedlemmet som skal bruke dem.
- e) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig, slik at det kan tas i bruk umiddelbart.

NCO.IDE.H.105 Minsteutstyr for flyging

En flygning skal ikke påbegynnes når noen av helikopterets instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) helikopteret flys i samsvar med minsteutstyrlisten (MEL), dersom en slik liste er utarbeidet, eller
- b) helikopteret omfattes av en flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCO.IDE.H.115 Driftslys

Helikoptre som flys om natten, skal være utstyrt med

- a) et antikollisjonslys-system,
- b) navigasjons-/posisjonslys,
- c) et landingslys,
- d) lys fra helikopterets elektriske system som gir tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr av vesentlig betydning for helikopterets driftssikkerhet,
- e) lys fra helikopterets elektriske system som gir belysning i alle passasjerkabiner,
- f) en håndlampe til hvert besetningsmedlems plass og
- g) lys for å overholde internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom helikopteret er et amfibiehelikopter.

NCO.IDE.H.120 Flygninger i henhold til VFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Helikoptre som flys i henhold til VFR om dagen, skal ha utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkehøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Krenkning.
- b) Helikoptre som benyttes under VMC om natten eller når sikten er under 1 500 m, eller under forhold der helikopteret ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a), være utstyrt med følgende:
 - 1) Utstyr som måler og viser følgende:
 - i) Flygestilling.
 - ii) Vertikal hastighet.
 - iii) Stabilisert kurs.
 - 2) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.

- c) Helikoptre som benyttes når sikten er under 1 500 m, eller under forhold der helikopteret ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a) og b), ha utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemet omhandlet i bokstav a) punkt 4 som skyldes kondens eller isdannelse.

NCO.IDE.H.125 Flygninger i henhold til IFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Helikoptre som flys i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende:

- a) Utstyr som måler og viser følgende:
- 1) Magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkehøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
 - 5) Vertikal hastighet.
 - 6) Krengning.
 - 7) Flygestilling.
 - 8) Stabilisert kurs.
 - 9) Utvendig lufttemperatur.
- b) Utstyr som viser når det ikke er tilstrekkelig strømforsyning til de gyroskopiske instrumentene.
- c) Utstyr til å hindre funksjonssvikt i fartsmålersystemet omhandlet i bokstav a) punkt 4 som skyldes kondens eller isdannelse.
- d) Ytterligere utstyr som måler og viser flygestilling, som et reserveinstrument.

NCO.IDE.H.126 Ytterligere utstyr til drift med én flyger i henhold til IFR

Helikoptre som flys i henhold til IFR med én flyger, skal være utstyrt med autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

NCO.IDE.H.135 Flytelefonsystem for flygebesetningen

Helikoptre som flys av mer enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem med hodetelefoner og mikrofoner, til bruk for alle flygebesetningsmedlemmer.

NCO.IDE.H.140 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger

- a) Helikoptre skal være utstyrt med følgende:
- 1) Et sete eller en liggeplass for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre.
 - 2) Et sikkerhetsbelte for hvert passasjersele og sikkerhetssele for hver liggeplass.
 - 3) For helikoptre som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis første gang etter 31. desember 2012, et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen for alle passasjerer som er 24 måneder eller eldre.
 - 4) En barnesikringsinnretning for alle personer om bord som er under 24 måneder.

- 5) Et sikkerhetsbelte for hvert flygebesetningssete som sikrer overkroppen med utstyr som automatisk vil holde vedkommendes overkropp fast ved rask retardasjon.
- b) Et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen, skal ha en ettpunkts utløsermekanisme.

NCO.IDE.H.145 Førstehjelpsskrin

- a) Helikoptre skal være utstyrt med et førstehjelpsskrin.
- b) Førstehjelpsskrinet skal
- 1) være lett tilgjengelig og
 - 2) holdes ved like.

NCO.IDE.H.155 Tilleggsoksygen — helikoptre uten trykkabin

- a) Helikoptre uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel i samsvar med bokstav b), skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.
- b) Helikoptre uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der trykkhøyden i passasjerkabinen er over 10 000 fot, skal ha nok oksygen til
- 1) alle besetningsmedlemmer og minst 10 % av passasjerene i ethvert tidsrom over 30 minutter med en trykkhøyde i passasjerkabinen på mellom 10 000 og 13 000 fot, og
 - 2) alle besetningsmedlemmer og passasjerer i ethvert tidsrom med en trykkhøyde i passasjerkabinen på over 13 000 fot.

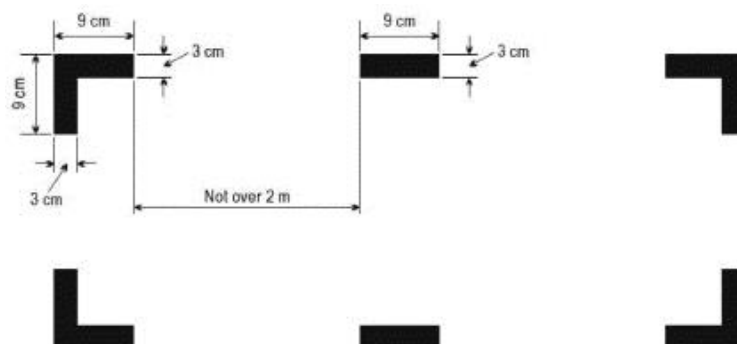
NCO.IDE.H.160 Håndholdte brannsløkkingsapparater

- a) Helikoptre, med unntak av ELA2-helikoptre, skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat
- 1) i førerkabinen og
 - 2) i hver passasjerkabin som er atskilt fra førerkabinen, med mindre den er lett tilgjengelig for flygebesetningen.
- b) Typen og mengden sløkkemiddel i de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet til de typene brann som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet forutsettes brukt, og til å minimalisere faren for giftig gasskonsentrasjon i rom der det oppholder seg personer.

NCO.IDE.H.165 Markering av gjennombruddspunkter

Dersom det finnes områder på helikopter kroppen som er egnet til at redningsmannskaper i nødssituasjoner kan bryte seg inn i helikopteret, skal slike områder merkes som angitt i figur 1.

Figur 1

Markering av gjennombruddspunkter

NCO.IDE.H.170 Nødpeilesender (ELT)

- a) Helikoptre som er sertifisert for en største passasjersestetkapasitet på mer enn seks skal være utstyrt med
- 1) en automatisk ELT og
 - 2) én overlevings-ELT (ELT(S)) i en redningsflåte eller en redningsvest når helikopteret benyttes i en avstand fra land tilsvarende mer enn tre minutters flyging ved normal marsjhastighet.
- b) Helikoptre som er sertifisert for en største passasjersestetkapasitet på høyst seks, skal være utstyrt med en ELT(S) eller en personlig peilesender (PLB) som et besetningsmedlem eller en passasjer har på seg.
- c) En ELT uansett type og PLB skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Flyging over vann

- a) Helikoptre skal være utstyrt med en redningsvest for hver person om bord, eller tilsvarende individuell flyteinnretning for hver person om bord under 24 måneder, som skal has på eller være plassert slik at den er lett tilgjengelig for personen som skal bruke den, fra vedkommendes sete eller liggeplass når helikopteret
- 1) flyr over vann utover autorotasjonsavstand fra land, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren ikke kan opprettholde konstant marsjhøyde, eller
 - 2) flyr over vann i en avstand fra land tilsvarende mer enn ti minutters flyging ved normal marsjhastighet, der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren kan opprettholde konstant marsjhøyde, eller
 - 3) starter eller lander på en flyplass / et operasjonssted der start- eller innflygingsbanen er lagt over vann.
- b) Hver redningsvest eller tilsvarende individuelle flyteinnretning skal være forsynt med elektrisk lys, slik at det blir lettere å lokalisere personer.
- c) Fartøysjefen på et helikopter som benyttes til flyging over vann i en avstand fra land tilsvarende mer enn 30 minutters flygetid ved normal marsjhastighet eller 50 NM, alt etter hva som er kortest, skal fastslå risikoen for at de som er om bord ikke vil overleve en nødlanding på vann, og på dette grunnlaget avgjøre om følgende utstyr skal være om bord:
- 1) Utstyr til å sende nødsignaler.
 - 2) Tilstrekkelig antall redningsflåter til alle personer om bord, plassert slik at de er lett tilgjengelige i en nødssituasjon.
 - 3) Redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset flygingen som skal gjennomføres.
- d) Fartøysjefen skal fastslå risikoen for at de som er om bord ikke vil overleve en nødlanding på vann, når han eller hun beslutter om alle om bord skal være iført redningsvestene omhandlet i bokstav a).

NCO.IDE.H.180 Overlevingsutstyr

Helikoptre som flys over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal ha signalinnretninger og redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset området det skal flys over.

NCO.IDE.H.185 Alle helikoptre som flyr over vann — nødlanding på vann

Helikoptre som flyr over vann i et ugjestmildt miljø og i en avstand av mer enn 50 NM fra land, skal være

- a) konstruert for landing på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsregler,
- b) sertifisert for nødlanding på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsregler, eller
- c) utstyrt med flyteutstyr til nødsituasjoner.

NCO.IDE.H.190 Utstyr til radiokommunikasjon

- a) Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal helikoptre ha utstyr til radiokommunikasjon som gir mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjonene og på de frekvensene som oppfyller luftromskravene.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal, dersom det kreves etter bokstav a), gi mulighet for å kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.
- c) Dersom det kreves mer enn én kommunikasjonsenhet, skal de være uavhengige av hverandre, slik at en feil i én enhet ikke vil føre til feil i en annen.
- d) Dersom det kreves et system for radiokommunikasjon, og i tillegg til det flytelefonsystemet for flygebesetningen som kreves i NCO.IDE.H.135, skal helikoptre være utstyrt med en sendeknapp på betjeningsinnretningene til hver påkrevd flyger og/eller hvert påkrevd besetningsmedlem, på vedkommendes arbeidsstasjon.

NCO.IDE.H.195 Navigasjonsutstyr

- a) Helikoptre som flys langs ruter der det ikke kan navigeres etter visuelle landemerker, skal ha navigasjonsutstyr som gjør det mulig for dem å fly i samsvar med
 - 1) ATS-flygeplanen, dersom det er relevant, og
 - 2) gjeldende luftromskrav.
- b) Helikoptre skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at dersom en utstyrsenhet svikter på et hvilket som helst punkt i flygingen, vil det resterende utstyret sørge for sikker navigasjon i samsvar med bokstav a), eller hensiktsmessige nødtiltak kan gjennomføres på en sikker måte.
- c) Helikoptre som benyttes til flygninger der landingen er planlagt å skje under IMC, skal være utstyrt med navigasjonsutstyr som kan gi veiledning fram til et punkt der visuell landing kan gjennomføres. Dette utstyret skal kunne gi slik veiledning for hver flyplass der landingen er tenkt å skje under IMC, og for alle utpekte alternative flyplasser.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal helikoptre være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar (SSR) med alle nødvendige funksjoner.

*AVSNITT 3**Seilfly***NCO.IDE.S.100 Instrumenter og utstyr — generelle bestemmelser**

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
 - 1) benyttes av flygebesetningen til å kontrollere flygeveien,
 - 2) benyttes til å overholde NCO.IDE.S.145,
 - 3) benyttes til å overholde NCO.IDE.S.150 eller
 - 4) er installert i seilflyet.
- b) For følgende utstyr behøves ingen utstyrsgodkjenning når det kreves i henhold til dette kapitlet:

- 1) Håndlamper.
 - 2) Et presisjonsur.
 - 3) Overlevings- og signalutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt ethvert annet utstyr som ikke kreves i henhold til andre vedlegg, men som er med på en flygning, skal oppfylle følgende krav:
- 1) Opplysninger som framkommer ved disse instrumentene eller dette utstyret, skal ikke brukes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008.
 - 2) Instrumentene og utstyret skal ikke innvirke på seilflyets luftdyktighet, heller ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- d) Instrumenter og utstyr skal lett kunne betjenes eller være lett tilgjengelige fra plassen til flygebesetningsmedlemmet som skal bruke dem.
- e) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig, slik at det kan tas i bruk umiddelbart.

NCO.IDE.S.105 Minsteutstyr for flyging

En flygning skal ikke påbegynnes når noen av seilflyets instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) seilflyet flys i samsvar med minsteutstyrlisten (MEL), dersom en slik liste er utarbeidet, eller
- b) seilflyet omfattes av en flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCO.IDE.S.115 Flygninger i henhold til VFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter

- a) Seilfly som flys i henhold til VFR om dagen, skal ha utstyr som måler og viser følgende:
- 1) For motordrevne seilfly, magnetisk kurs.
 - 2) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 3) Trykkehøyde.
 - 4) Angitt flygehastighet.
- b) Seilfly som benyttes under forhold der seilflyet ikke kan holdes i ønsket flygevei uten referanse til ytterligere ett eller flere instrumenter, skal i tillegg til det som er oppført i bokstav a), ha utstyr som måler og viser følgende:
- 1) Vertikal hastighet.
 - 2) Flygestilling eller svingning og krenkning.
 - 3) Magnetisk kurs.

NCO.IDE.S.120 Skyflyging — flyge- og navigasjonsinstrumenter

Seilfly som driver skyflyging, skal ha utstyr som måler og viser følgende:

- a) Magnetisk kurs.
- b) Tid i timer, minutter og sekunder.
- c) Trykkehøyde.
- d) Angitt flygehastighet.

- e) Vertikal hastighet.
- f) Flygestilling eller svingning og krenkning.

NCO.IDE.S.125 Seter og sikringsutstyr

- a) Seilfly skal være utstyrt med
 - 1) et sete til hver person om bord og
 - 2) et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen for hvert sete i samsvar med AFM.
- b) Et sikkerhetsbelte som sikrer overkroppen, skal ha en ettpunkts utløsermekanisme.

NCO.IDE.S.130 Tilleggsoksygen

Seilfly som flys i trykkehøyder over 10 000 fot, skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nok oksygen til

- a) besetningsmedlemmene i ethvert tidsrom over 30 minutter når trykkehøyden er mellom 10 000 og 13 000 fot, og
- b) alle besetningsmedlemmer og passasjerer i ethvert tidsrom når trykkehøyden er over 13 000 fot.

NCO.IDE.S.135 Flyging over vann

Fartøysjefen på et seilfly som flys over vann, skal fastslå risikoen for at de som er om bord, ikke vil overleve en nødlanding på vann, og på dette grunnlaget avgjøre om seilflyet skal ha med

- a) en redningsvest eller tilsvarende individuell flyteinnretning for hver person om bord, som skal bæres eller være plassert slik at de er lett tilgjengelige for brukeren fra vedkommendes sete,
- b) en nødpeilesender (ELT) eller en personlig peilesender (PLB) som bæres av et besetningsmedlem eller en passasjer og kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- c) utstyr til å sende nødsignaler under en flygning
 - 1) over vann utover glideavstand fra land eller
 - 2) der start- eller innflygingsbanen er lagt på en slik måte over vann at en nødlanding på vann ville være sannsynlig om et uhell skulle oppstå.

NCO.IDE.S.140 Overlevingsutstyr

Seilfly som flys over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal ha signalinnretninger og redningsutstyr som er tilpasset området det skal flys over.

NCO.IDE.S.145 Utstyr til radiokommunikasjon

- a) Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal seilfly ha utstyr til radiokommunikasjon som gir mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjonene eller på de frekvensene som oppfyller luftromskravene.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal, dersom det kreves etter bokstav a), gi mulighet for å kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigasjonsutstyr

Seilfly skal ha det navigasjonsutstyret som kreves for å kunne fly i samsvar med

- a) ATS-flygeplanen, dersom det er relevant, og

- b) gjeldende luftromskrav.

NCC.IDE.S.155 Transponder

Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal seilfly være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar (SSR) med alle nødvendige funksjoner.

AVSNITT 4

Ballonger

NCO.IDE.B.100 Instrumenter og utstyr — generelle bestemmelser

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav dersom de
- 1) benyttes av flygebesetningen til å bestemme flygeveien,
 - 2) benyttes til å oppfylle NCO.IDE.B.145, eller
 - 3) er installert i ballongen.
- b) For følgende utstyr behøves ingen utstyrsgodkjenning når det kreves i henhold til dette kapitlet:
- 1) Håndlamper.
 - 2) Et presisjonsur.
 - 3) Førstehjelpsskrin.
 - 4) Overlevings- og signalutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til dette kapitlet, samt ethvert annet utstyr som ikke kreves i henhold til andre vedlegg, men som er med på en flygning, skal oppfylle følgende krav:
- 1) Opplysninger som framkommer ved disse instrumentene eller dette utstyret, skal ikke brukes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - 2) instrumentene og utstyret skal ikke innvirke på ballongens luftdyktighet, heller ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- d) Instrumenter og utstyr skal lett kunne betjenes eller være lett tilgjengelige fra plassen til flygebesetningsmedlemmet som skal bruke dem.
- e) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig, slik at det kan tas i bruk umiddelbart.

NCO.IDE.B.105 Minsteutstyr for flyging

En flygning skal ikke påbegynnes når noen av ballongens instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre

- a) ballongen benyttes i samsvar med minsteutstyrlisten (MEL), dersom en slik liste er utarbeidet, eller
- b) ballongen omfattes av en flygetillatelse utstedt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav.

NCO.IDE.B.110 Driftslys

Ballonger som benyttes om natten, skal være utstyrt med

- a) posisjonslys

- b) utstyr som gir tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr av vesentlig betydning for ballongens driftssikkerhet,
- c) en frittstående håndlampe og
- d) for varmluftskip, følgende:
 - 1) et landingslys og
 - 2) et antikollisjonslys.

NCO.IDE.B.115 Flygninger i henhold til VFR — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Ballonger som benyttes i henhold til VFR om dagen skal være utstyrt med følgende:

- a) Utstyr som viser avdriftsretning.
- b) Utstyr som måler og viser følgende:
 - 1) Tid i timer, minutter og sekunder.
 - 2) Vertikal hastighet, dersom det kreves i AFM.
 - 3) Trykkehøyde, dersom det kreves i AFM eller luftromskravene, eller når høyden må kontrolleres med sikte på bruk av oksygen.

NCO.IDE.B.120 Førstehjelpsskrin

- a) Ballonger skal være utstyrt med et førstehjelpsskrin.
- b) Førstehjelpsskrinet skal
 - 1) være lett tilgjengelig og
 - 2) holdes ved like.

NCO.IDE.B.121 Tilleggsoksygen

Ballonger som flys i trykkehøyder over 10 000 fot, skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nok oksygen til

- a) besetningsmedlemmene i ethvert tidsrom over 30 minutter når trykkehøyden er mellom 10 000 og 13 000 fot, og
- b) alle besetningsmedlemmer og passasjerer i ethvert tidsrom når trykkehøyden er over 13 000 fot.

NCO.IDE.B.125 Håndholdte brannslukkingsapparater

- a) Ballonger skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannslukkingsapparat dersom det kreves i gjeldende sertifiseringsspesifikasjoner.
- b) Typen og mengden sløkkemiddel i de påkrevde brannslukkingsapparatene skal være egnet til de typene brann som kan tenkes å forekomme i ballongen der brannslukkingsapparatet forutsettes brukt, og til å minimalisere faren for giftig gasskonsentrasjon for dem som er om bord i ballongen.

NCO.IDE.B.130 Flyging over vann

Fartøysjefen på en ballong som flys over vann, skal fastslå risikoen for at de som er om bord ikke vil overleve en nødlanding på vann, og skal på dette grunnlaget avgjøre om ballongen skal ha med

- a) en redningsvest for hver person om bord eller tilsvarende individuell flyteinneining for hver person om bord som er under 24 måneder, som skal bæres eller være plassert slik at de er lett tilgjengelige for brukeren fra vedkommendes sete,

- b) når det er flere enn seks personer om bord, en nødpeilesender (ELT) som kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz,
- c) når det er inntil seks personer om bord, en ELT eller en personlig peilesender (PLB) som bæres av et besetningsmedlem eller en passasjer og kan sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz, og
- d) utstyr til å sende nødsignaler.

NCO.IDE.B.135 Overlevingsutstyr

Ballonger som flys over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal ha signalinnretninger og redningsutstyr som er tilpasset området det skal flys over.

NCO.IDE.B.140 Diverse utstyr

- a) Ballonger skal være utstyrt med vernehansker til hvert besetningsmedlem.
- b) Varmluftsbullonger og bullonger til blandet drift skal være utstyrt med
 - 1) en alternativ tennkilde,
 - 2) utstyr som måler og viser drivstoffmengden,
 - 3) et brannteppe eller brannhemmende dekke og
 - 4) en slepeline som er minst 25 m lang.
- c) Gassbullonger skal være utstyrt med en kniv.

NCO.IDE.B.145 Utstyr til radiokommunikasjon

- a) Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal bullonger ha utstyr til radiokommunikasjon som gir mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjonene eller på de frekvensene som oppfyller luftromskravene.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal, dersom det kreves etter bokstav a), gi mulighet for å kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Dersom det kreves i luftrommet som benyttes, skal bullonger være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar (SSR) med alle nødvendige funksjoner.»
