



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ
A REPUBLICII MOLDOVA**

Cerințe
Tehnice

CT – OPS

Cerințe tehnice referitoare la operațiuni aeriene

**Operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu
aeronave motorizate complexe (partea NCC)**



ORDIN

**cu privire la aprobarea Cerințelor tehnice referitoare
la operațiunile aeriene (CT-OPS)**

nr. 11/GEN din 21.02.2019

Monitorul Oficial nr.86-92/486 din 08.03.2019

* * *

În temeiul art.5 alin.(3) lit.e) din [Legea aviației civile nr.1237/1997](#) și al punctului 2 din [Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.831/2018](#), întru executarea atribuțiilor ce îi revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă care aprobă regulamente, instrucțiuni, alte acte cu caracter tehnic ce conțin standarde și proceduri executorii pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, în scopul transpunerii prevederilor Regulamentului (UE) nr.965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L nr.296 din 25 octombrie 2012,

ORDON:

1. Se aprobă Cerințele tehnice referitoare la operațiunile aeriene, după cum urmează:
 - (a) Anexa I – Definițiile termenilor utilizați;
 - (b) Anexa II – Cerințe tehnice – inspecțiile la platformă efectuate în cazul aeronavelor operatorilor aflați sub supravegherea reglementară a altui stat (subpartea RAMP)
 - (c) Anexa III – Cerințe tehnice – manuale, jurnale și înregistrări (subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL);
 - (d) Anexa IV – Cerințe tehnice – operațiuni de transport aerian comercial (partea CAT);
 - (e) Anexa V – Cerințe tehnice – aprobări specifice (partea SPA);
 - (f) Anexa VI – Cerințe tehnice – operațiuni aeriene necomerciale efectuate cu aeronave motorizate complexe (partea NCC);
 - (g) Anexa VII – Cerințe tehnice – operațiuni aeriene necomerciale cu alte aeronave decât cele motorizate complexe (partea NCO);
 - (h) Anexa VIII – Cerințe tehnice – operațiuni comerciale specializate (partea SPO).
2. Cerințele tehnice menționate la punctul 1 vor intra în vigoare la data de 28.08.2019, cu excepția cerințelor tehnice menționate la punctul 1 litera (b), care vor intra în vigoare la data publicării prezentului ordin în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
3. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate anexele la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială www.caa.md, la compartimentul „Cadrul normativ – cerințe tehnice”.
4. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTORUL AUTORITĂȚII
AERONAUTICE CIVILE**

Octavian NICOLAESCU

Nr.11/GEN. Chișinău, 21 februarie 2019.

ANEXA VI
OPERAȚIUNI AERIENE NECOMERCIALE EFECTUATE CU AERONAVE
MOTORIZATE COMPLEXE
[PARTEA NCC]
SUBPARTEA A
CERINȚE GENERALE

NCC.GEN.100 Autoritatea competentă

AAC este autoritatea competentă pentru operatorii care își au locul principal de activitate sau reședința în Republica Moldova.

NCC.GEN.105 Responsabilitățile echipajului

- (a) Membrul echipajului este responsabil de executarea corespunzătoare a îndatoririlor sale care sunt:
1. legate de siguranța aeronavei și a ocupanților acesteia; și
 2. precizate în instrucțiunile și procedurile din manualul de operațiuni.
- (b) În timpul fazelor critice ale zborului sau ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, membrul echipajului trebuie să rămână așezat la postul său și să nu efectueze nicio activitate în afara celor necesare pentru operarea aeronavei în condiții de siguranță.
- (c) În timpul zborului, membrul echipajului de zbor își păstrează centura de siguranță cuplată atunci când se află la postul său.
- (d) În timpul zborului, cel puțin un membru calificat al echipajului de zbor trebuie să se afle la comenzile aeronavei în orice moment.
- (e) Membrul echipajului nu îndeplinește sarcini pe o aeronavă:
1. dacă știe sau suspectează că suferă de oboseală, după cum se menționează la reglementările naționale aplicabile, sau dacă se simte inapt din alte motive, într-o așa măsură încât zborul poate fi pus în pericol; sau
 2. în cazul în care se află sub influența unor substanțe psihoactive ori din alte motive, așa cum se menționează la punctul 27 din anexa 3 la Codul aerian.
- (f) Membrul echipajului care îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator trebuie:
1. să țină la zi evidențele proprii referitoare la timpul de zbor și de serviciu și la perioadele de odihnă, menționate cerințe tehnice - manuale, jurnale și înregistrări (subpartea MLR, SEC, FC, CC, TC, FTL); și
 2. să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

- (g) Membrul echipajului trebuie să raporteze pilotului comandant:
1. orice pană, defecțiune, funcționare necorespunzătoare sau defect care, în opinia sa, ar putea afecta starea de navigabilitate sau operarea în siguranță a aeronavei, inclusiv a sistemelor de urgență; și
 2. orice incident care a pus sau ar putea pune în pericol siguranța operării.

NCC.GEN.106 Responsabilitățile și autoritatea pilotului comandant

- (a) Pilotul comandant răspunde de:
1. siguranța aeronavei și a tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii de la bord în timpul operațiunilor cu aeronava, după cum se menționează la reglementările naționale aplicabile;
 2. inițierea, continuarea, încheierea sau devierea unui zbor din motive de siguranță;
 3. asigurarea faptului că toate instrucțiunile, procedurile operaționale și listele de verificare sunt respectate în conformitate cu manualul de operațiuni și după cum se menționează la reglementările naționale aplicabile;
 4. inițierea unui zbor numai în cazul în care este convins că sunt respectate toate limitările operaționale menționate la reglementările naționale aplicabile, după cum urmează:
 - (i) aeronava îndeplinește condițiile de navigabilitate;
 - (ii) aeronava este înmatriculată corespunzător;
 - (iii) instrumentele și echipamentele necesare pentru efectuarea respectivului zbor sunt instalate în aeronavă și sunt funcționale, cu excepția cazului în care lista echipamentului minim (MEL) sau un document echivalent permite operarea cu echipamente nefuncționale, conform prevederilor de la punctele NCC.IDE.A.105 sau NCC.IDE.H.105;
 - (iv) masa aeronavei și poziția centrului său de greutate permit efectuarea zborului în limitele prevăzute în documentația de navigabilitate;
 - (v) toate bagajele transportate în cabină și în cală, precum și mărfurile au fost încărcate și asigurate corespunzător;
 - (vi) limitările de operare ale aeronavei, precizate în manualul de zbor al aeronavei (AFM), nu vor fi depășite în niciun moment al zborului;
 - (vii) fiecare membru al echipajului de zbor deține o licență valabilă în conformitate cu reglementările naționale aplicabile;
 - (viii) membrii echipajului de zbor sunt evaluați corespunzător și îndeplinesc cerințele privind competența și experiența recentă; și
 - (ix) orice bază de date de navigație necesară pentru navigația bazată pe performanțe este corespunzătoare și actuală.

5. neinițierea unui zbor în cazul în care un membru al echipajului de zbor se află în incapacitatea de a-și îndeplini atribuțiile din cauze precum vătămare corporală, boală, oboseală sau efecte ale unor substanțe psihoactive;
6. necontinuarea unui zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom sau loc de operare cu condiții meteorologice admisibile în cazul în care capacitatea oricărui membru al echipajului de zbor de a-și îndeplini atribuțiile este semnificativ redusă din cauze precum oboseală, boală sau lipsă de oxigen;
7. decizia referitoare la acceptarea unei aeronave care prezintă elemente inutilizabile permise de lista derogărilor de configurație (CDL) sau de lista echipamentului minim (MEL), după caz;
8. înregistrarea datelor de utilizare și a tuturor defecțiunilor cunoscute sau suspectate din aeronavă în jurnalul tehnic al aeronavei sau în jurnalul de bord al acesteia la încheierea zborului sau a seriei de zboruri; și
9. se asigură că:
 - (i) înregistratoarele de zbor nu sunt dezactivate sau oprite pe timpul zborului;
 - (ii) în cazul unui eveniment, altul decât un accident sau un incident grav, care este raportat în conformitate cu punctul ORO.GEN.160 litera (a) din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018, înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat; și
 - (iii) în cazul unui accident sau al unui incident grav, sau dacă păstrarea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor este dispusă de autoritatea responsabilă de investigare:
 - (A) înregistrările înregistratoarelor de zbor nu sunt șterse intenționat;
 - (B) înregistratoarele de zbor sunt dezactivate imediat după încheierea zborului; și
 - (C) înainte de ieșirea din compartimentul echipajului de zbor se iau măsuri de precauție pentru a păstra înregistrările înregistratoarelor de zbor.
- (b) Pilotul comandant este autorizat să refuze transportul sau să debarce orice persoană, bagaj sau marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.
- (c) Pilotul comandant raportează, cât mai curând posibil, serviciilor de trafic aerian (ATS) corespunzătoare orice condiții meteorologice sau condiții de zbor periculoase întâlnite care ar putea afecta siguranța altor aeronave.
- (d) Fără a aduce atingere dispoziției de la litera (a) subpunctul 6, în cadrul operațiunilor cu echipaj multiplu, pilotul comandant poate continua un zbor dincolo de cel mai apropiat aerodrom cu condiții meteorologice admisibile atunci când există proceduri adecvate de reducere a riscurilor.
- (e) Într-o situație de urgență care necesită decizii și acțiuni imediate, pilotul comandant ia toate măsurile pe care le consideră necesare în circumstanțele respective, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile. În astfel de cazuri, acesta se poate abate, din motive de siguranță, de la reguli, proceduri și metode operaționale.

- (f) Pilotul comandant înaintează fără întârziere AAC un raport cu privire la un act de intervenție ilicită și informează autoritatea locală desemnată.
- (g) Pilotul comandant înștiințează cea mai apropiată autoritate competentă, prin cele mai rapide mijloace disponibile cu privire la orice accident care implică aeronava și care are ca rezultat vătămări corporale grave sau decesul unei persoane sau daune semnificative provocate aeronavei sau bunurilor.

NCC.GEN.110 Respectarea actelor cu putere de lege și a procedurilor

- (a) Pilotul comandant respectă actele cu putere de lege și procedurile statelor în care se derulează operațiunile.
- (b) Pilotul comandant trebuie să cunoască actele cu putere de lege și procedurile relevante pentru îndeplinirea atribuțiilor sale, prevăzute pentru zonele care urmează a fi traversate, pentru aerodromurile sau locurile de operare care urmează a fi utilizate și pentru infrastructurile de navigație aeriană conexe, după cum se menționează la reglementările naționale aplicabile.

NCC.GEN.115 Limbă comună

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

NCC.GEN.119 Rulajul la sol al aeronavelor

Operatorul stabilește proceduri pentru rulajul la sol în scopul de a asigura operarea în condiții de siguranță și de a spori siguranța pistei.

NCC.GEN.120 Rularea la sol a avioanelor

Operatorul se asigură că un avion este rulat pe suprafața de mișcare a unui aerodrom numai dacă persoana aflată la comenzi:

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

NCC.GEN.125 Pornirea rotoarelor – elicoptere

Un rotor al unui elicopter se pornește numai în scopul efectuării unui zbor cu un pilot calificat la comenzi.

NCC.GEN.130 Dispozitive electronice portabile

Operatorul nu permite niciunei persoane să utilizeze la bordul unei aeronave un dispozitiv electronic portabil (PED) care poate afecta negativ performanțele sistemelor și ale echipamentelor aeronavei.

NCO.GEN.135 Informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire transportate

Operatorul trebuie să aibă permanent liste cu informații privind echipamentele de urgență și de supraviețuire de la bord, care să fie disponibile pentru comunicarea imediată către centrele de coordonare a acțiunilor de căutare și salvare (RCC).

NCC.GEN.140 Documente, manuale și informații care trebuie păstrate la bord

- (a) Următoarele documente, manuale și informații se păstrează la bord în timpul fiecărui zbor, în original sau copie, cu excepția cazurilor în care există dispoziții contrare:
1. AFM sau un document ori documente echivalente;
 2. certificatul de înmatriculare în original;
 3. certificatul de navigabilitate (CofA) în original;
 4. certificatul de zgomot;
 5. declarația prevăzută la punctul ORO.DEC.100 din Hotărârea Guvernului nr. 831/2018;
 6. lista aprobărilor specifice, dacă este cazul;
 7. autorizația pentru stația radio a aeronavei, dacă este cazul;
 8. certificatul (certIFICATELE) de asigurare pentru răspundere civilă față de terți;
 9. jurnalul de bord al aeronavei sau un document echivalent;
 10. detaliile planului de zbor ATS depus, dacă este cazul;
 11. hărți aeronautice actualizate și corespunzătoare pentru ruta zborului propus și pentru toate rutele pe care este rezonabil să se prevadă că poate fi deviat zborul;
 12. procedurile și informațiile privind semnalele vizuale care trebuie utilizate de aeronava interceptoare și aeronava interceptată;
 13. informații privind serviciile de căutare și salvare pentru zona zborului avut în vedere;
 14. părțile în vigoare ale manualului de operațiuni relevante pentru atribuțiile membrilor echipajului, care trebuie să fie ușor accesibile membrilor echipajului;

15. MEL sau CDL;
 16. avizele către navigatori (NOTAM) și documentația de informare AIS (servicii de informare aeronautică) corespunzătoare;
 17. informațiile meteorologice corespunzătoare;
 18. manifestul mărfurilor și/sau lista de pasageri, dacă este cazul; și
 19. orice alte documente care pot fi relevante pentru zbor sau care sunt cerute de statele implicate în zborul respectiv.
- (b) În cazul pierderii sau furtului documentelor indicate la litera (a) subpunctele 2-8, se permite continuarea operațiunii până când zborul ajunge la destinație sau într-un loc în care se pot furniza documente înlocuitoare.

NCC.GEN.145 Manipularea înregistrărilor înregistratoarelor de zbor: păstrare, producere, protejare și utilizare

- (a) După un accident, un incident grav sau un eveniment identificat de autoritatea responsabilă de investigare, operatorul unei aeronave păstrează datele înregistrate originale timp de 60 de zile sau până la primirea unor dispoziții contrare din partea autorității responsabile de investigare.
- (b) Operatorul desfășoară verificări și evaluări operaționale ale înregistrărilor de pe înregistratorul de date de zbor (FDR), ale înregistrărilor de pe înregistratorul de voce din carlingă (CVR) și ale înregistrărilor transmisiilor prin legături de date (data link) pentru a asigura funcționarea neîntreruptă a acestor înregistratoare.
- (c) Operatorul păstrează înregistrările pe perioada de funcționare a FDR conform punctelor NCC.IDE.A.165 sau NCC.IDE.H.165, însă, în scopul testării și al întreținerii FDR, se poate șterge până la o oră din cel mai vechi material înregistrat la momentul testării.
- (d) Operatorul trebuie să păstreze și să țină la zi documentația care prezintă informațiile necesare pentru transformarea datelor FDR neprelucrate în parametri exprimați prin unități operabile.
- (e) Operatorul pune la dispoziție orice înregistrare a unui înregistrator de date de zbor care a fost păstrată, dacă AAC decide astfel.
- (f) Suplimentar:
 1. Cu excepția asigurării stării de funcționare a CVR, înregistrările CVR nu sunt divulgate sau utilizate, cu excepția cazului în care:
 - (i) există o procedură referitoare la manipularea înregistrărilor CVR și a transcrierii lor;
 - (ii) toți membrii echipajului și întregul personal de întreținere implicat și-au dat acordul în prealabil; și
 - (iii) acestea sunt utilizate numai în scopul menținerii sau îmbunătățirii siguranței.

- 1a. În cazul în care înregistrările unui CVR sunt inspectate pentru asigurarea stării de funcționare a CVR, operatorul asigură confidențialitatea înregistrărilor CVR, iar înregistrările CVR nu pot fi divulgate sau utilizate în alte scopuri decât asigurarea stării de funcționare a CVR.
2. Înregistrările FDR sau înregistrările legăturilor de date nu pot fi folosite în alte scopuri decât pentru investigarea unui accident sau incident a cărui raportare este obligatorie, cu excepția cazurilor în care aceste înregistrări sunt:
 - (i) folosite de operator exclusiv în scopuri de navigabilitate sau de întreținere; sau
 - (ii) anonimizate; sau
 - (iii) divulgate în condițiile unor proceduri sigure

NCC.GEN.150 Transportul bunurilor periculoase

- (a) Transportul aerian al bunurilor periculoase se desfășoară în conformitate cu Cerințele tehnice Transportul aerian al bunurilor periculoase și Instrucțiunile tehnice privind siguranța transportului aerian al bunurilor periculoase (documentul 9284-AN/905 al OACI).
- (b) Bunurile periculoase pot fi transportate numai de către un operator aprobat în conformitate cu cerințele tehnice - aprobări specifice (partea SPA), subpartea G, cu excepția cazului în care:
 1. nu fac obiectul Instrucțiunilor tehnice în conformitate cu partea 1 a acestor instrucțiuni; sau
 2. sunt transportate de pasageri sau de membri ai echipajului sau se află în bagaje, în conformitate cu partea 8 a Instrucțiunilor tehnice.
- (c) Operatorul instituie proceduri care să asigure luarea tuturor măsurilor rezonabile pentru prevenirea transportului neintenționat de bunuri periculoase la bord.
- (d) Operatorul pune la dispoziția personalului informațiile necesare care să îi permită acestuia să își îndeplinească responsabilitățile, așa cum se prevede în Instrucțiunile tehnice.
- (e) În conformitate cu Instrucțiunile tehnice, dacă au loc orice incidente sau accidente legate de bunurile periculoase, operatorul raportează fără întârziere autorității competente și autorității corespunzătoare a statului în care a avut loc evenimentul.
- (f) Operatorul se asigură că pasagerii sunt informați în legătură cu bunurile periculoase în conformitate cu Instrucțiunile tehnice.
- (g) Operatorul se asigură că la punctele de acceptare a mărfurilor sunt disponibile afișe care oferă informații despre transportul bunurilor periculoase, conform prevederilor din Instrucțiunile tehnice.

SUBPARTEA B
PROCEDURI OPERAȚIONALE

NCC.OP.100 Folosirea aerodromurilor și a locurilor de operare

Operatorul utilizează numai aerodromuri sau locuri de operare care sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiunii în cauză.

NCC.OP.105 Specificarea aerodromurilor izolate – avioane

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

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

NCC.OP.110 Minime de operare pentru aerodromuri – generalități

- (a) Pentru zborurile desfășurate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR), operatorul stabilește minimele de operare ale aerodromului pentru fiecare aerodrom de plecare, de destinație și de rezervă planificate pentru utilizare. Aceste minime trebuie:
 - 1. să nu fie sunt mai mici decât cele stabilite de statul în care se află aerodromul, cu excepția cazului în care se obține o aprobare specifică din partea statului respectiv; și
 - 2. atunci când se efectuează operațiuni în condiții de vizibilitate redusă, să fie aprobate de AAC în conformitate cu cerințele tehnice - aprobări specifice (partea SPA), subpartea E.
- (a) La stabilirea minimelor de operare ale aerodromului, operatorul trebuie să țină seama de următoarele:
 - 1. tipul, performanța și caracteristicile de manevrabilitate ale aeronavei;
 - 2. componența, competența și experiența echipajului de zbor;
 - 3. dimensiunile și caracteristicile pistelor și ale zonelor de apropiere finală și de aterizare (FATO) care pot fi selectate în vederea utilizării;
 - 4. caracterul adecvat și performanța mijloacelor vizuale și nevizuale de asistență disponibile la sol;
 - 5. echipamentele disponibile la bordul aeronavei pentru navigație și/sau controlul traiectoriei de zbor în timpul decolării, apropierii, redresării, aterizării, decelerării și apropierii întrerupte;
 - 6. obstacolele de pe suprafețele de apropiere, de apropiere întreruptă și de urcare la decolare necesare pentru executarea procedurilor pentru situații neprevăzute;

7. altitudinea/înălțimea de trecere a obstacolelor pentru procedurile de apropiere instrumentală;
 8. mijloacele de determinare și raportare a condițiilor meteorologice; și
 9. tehnica de zbor de folosit pentru apropierea finală.
- (b) Minimele de operare pentru un tip specific de procedură de apropiere și de aterizare se folosesc numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:
1. echipamentele de la sol necesare pentru procedura prevăzută sunt în funcțiune;
 2. sistemele aeronavei necesare pentru tipul de apropiere sunt în funcțiune;
 3. criteriile de performanță prevăzute pentru aeronavă sunt îndeplinite; și
 4. echipajul este calificat corespunzător.

NCC.OP.111 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni NPA, APV, CAT I

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

Tabelul 1 Minime de sistem

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

NCC.OP.112 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere efectuate cu avioane

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

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

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

NCC.OP.113 Minime de operare pentru aerodromuri – operațiuni de apropiere cu manevre la vedere pe uscat efectuate cu elicoptere

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

NCC.OP.115 Proceduri de plecare și de apropiere

- (a) Pilotul comandant utilizează procedurile de plecare și de apropiere stabilite de statul aerodromului, dacă astfel de proceduri au fost publicate pentru pista sau FATO care urmează a fi utilizată.
- (b) Fără a aduce atingere literei (a), pilotul comandant acceptă o autorizare ATC de a se abate de la o procedură publicată numai:
 - 1. cu condiția să se respecte criteriile de trecere a obstacolelor și să se țină seama în totalitate de condițiile de operare; sau
 - 2. dacă este dirijat radar de către o unitate ATC.
- (c) În orice caz, segmentul de apropiere finală trebuie parcurs în zbor după repere vizuale sau în conformitate cu procedurile de apropiere publicate.

NCC.OP.116 Navigația bazată pe performanțe – avioane și elicoptere

Operatorul se asigură că, atunci când PBN este necesară pentru ruta sau procedura de zbor:

- (a) specificația PBN relevantă este precizată în AFM sau în alt document care a fost aprobat de autoritatea de certificare în cadrul unei evaluări a navigabilității sau care se bazează pe o astfel de aprobare; și
- (b) aeronava este operată în conformitate cu specificația de navigație și cu limitările relevante indicate în AFM sau în celălalt document menționat mai sus.

NCC.OP.120 Proceduri de reducere a zgomotului

Operatorul elaborează proceduri operaționale ținând seama de necesitatea de a reduce la minimum efectul zgomotului produs de aeronave, asigurând în același timp prioritatea siguranței față de reducerea zgomotului.

NCC.OP.125 Alitudini minime de trecere a obstacolelor – zboruri în condiții IFR

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

NCC.OP.130 Aprovizionarea cu combustibil și ulei – avioane

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care avionul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:
 - 1. în cazul zborurilor desfășurate în conformitate cu regulile de zbor la vedere (VFR):
 - (i) pe timp de zi, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 30 de minute la o altitudine normală de croazieră; sa
 - (ii) pe timp de noapte, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră;
 - 2. în cazul zborurilor în condiții IFR:
 - (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră; sau
 - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă la destinație, pentru a zbura până la aerodromul prevăzut pentru aterizare, până la un aerodrom de rezervă și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 45 de minute la o altitudine normală de croazieră.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
 - 1. condițiile meteorologice prognozate;
 - 2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
 - 3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
 - 4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea avionului sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.131 Aproxionarea cu combustibil și ulei – elicoptere

- (a) Pilotul comandant nu inițiază un zbor decât în cazul în care elicopterul transportă suficient combustibil și ulei pentru următoarele:
1. în cazul zborurilor în condiții VFR, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de cel puțin 20 de minute la viteza optimă; și
 2. în cazul zborurilor în condiții IFR:
 - (i) atunci când nu este necesar un aerodrom de rezervă sau nu este disponibil un aerodrom de rezervă cu condiții meteorologice admisibile, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și, de acolo, pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de destinație, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare; sau
 - (ii) atunci când este necesar un aerodrom de rezervă, pentru a zbura până la aerodromul/locul de operare prevăzut pentru aterizare și pentru a executa o apropiere și o apropiere întreruptă la respectivul aerodrom/loc de operare și, de acolo:
 - (A) pentru a zbura până la aerodromul de rezervă specificat; și
 - (B) pentru a zbura timp de 30 de minute la viteza de așteptare, la 450 m (1 500 ft) deasupra aerodromului/locului de operare de rezervă, în condiții standard de temperatură, precum și pentru apropiere și aterizare.
- (b) La calcularea combustibilului necesar, inclusiv în caz de urgență, se iau în considerare următoarele:
1. condițiile meteorologice prognozate;
 2. redirectionările ATC și întârzierile în trafic anticipate;
 3. procedurile pentru depresurizare sau pentru defectarea unui motor în cursul zborului pe rută, dacă este cazul; și
 4. orice alt factor care poate întârzia aterizarea aeronavei sau poate mări consumul de combustibil și/sau de ulei.
- (c) Nimic nu împiedică modificarea unui plan de zbor în timpul zborului în scopul de a replanifica zborul spre o altă destinație, cu condiția ca toate cerințele să poată fi respectate din momentul în care zborul este replanificat.

NCC.OP.135 Depozitarea bagajelor și a mărfurilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

- (a) în compartimentul pentru pasageri sunt admise numai bagajele de mână care pot fi depozitate în mod corespunzător și în siguranță; și
- (b) toate bagajele și mărfurile aflate la bord care, dacă s-ar deplasa de la locurile lor, ar putea produce vătămări corporale sau daune sau ar putea să blocheze coridoarele de trecere și ieșirile sunt depozitate astfel încât să se prevină deplasarea lor.

NCC.OP.140 Informarea pasagerilor

Pilotul comandant se asigură că:

- (a) înainte de decolare, pasagerii au fost informați cu privire la amplasamentul și modul de utilizare al următoarelor:
 - 1. centurile de siguranță;
 - 2. ieșirile de urgență; și
 - 3. fișele de informare a pasagerilor cu privire la situațiile de urgență; precum și, dacă este cazul:
 - 4. vestele de salvare;
 - 5. echipamentele de distribuire a oxigenului;
 - 6. plutele de salvare; și
 - 7. alte echipamente de urgență puse la dispoziția pasagerilor pentru uz individual;

și

- (b) într-o situație de urgență pe durata zborului, pasagerii sunt instruiți cu privire la acțiunile de urgență adecvate circumstanțelor.

NCC.OP.145 Pregătirea zborului

- (a) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant se asigură, prin toate mijloacele rezonabile disponibile, că instalațiile spațiale, de la sol și/sau de pe apă, inclusiv echipamentele de comunicare și mijloacele de navigație disponibile și necesare în mod direct pentru respectivul zbor în vederea operării în siguranță a aeronavei, sunt adecvate pentru tipul de operațiune în cadrul căreia urmează să fie efectuat zborul.

- (b) Înainte de a iniția un zbor, pilotul comandant trebuie să cunoască toate informațiile meteorologice disponibile pertinente pentru zborul avut în vedere. Pregătirea pentru un zbor în afara vecinătății locului de plecare, precum și pentru fiecare zbor în condiții IFR trebuie să cuprindă:
1. un studiu al buletinelor și prognozelor meteorologice curente disponibile; și
 2. un plan de acțiune alternativ pentru cazul în care zborul nu se poate efectua cum s-a prevăzut din cauza condițiilor meteorologice.

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

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

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

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

- (a) informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între o oră înainte și o oră după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și o oră după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, apropierea și aterizarea pot fi efectuate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC); sau
- (b) locul avut în vedere pentru aterizare este izolat și:
1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală; și

2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 - (i) baza norilor este cu cel puțin 300 m (1 000 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
 - (ii) vizibilitatea este de cel puțin 5,5 km sau cu 4 km peste minima asociată procedurii.

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

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

- (a) pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală, iar informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire sau între ora reală de plecare și două ore după ora estimată de sosire, luându-se în considerare perioada mai scurtă dintre acestea, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 1. baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală; și
 2. vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii; sau
- (b) locul prevăzut pentru aterizare este izolat și:
 1. pentru aerodromul avut în vedere pentru aterizare este prevăzută o procedură de apropiere instrumentală;
 2. informațiile meteorologice curente disponibile indică faptul că, în perioada cuprinsă între două ore înainte și două ore după ora estimată de sosire, vor exista următoarele condiții meteorologice:
 - (i) baza norilor este cu cel puțin 120 m (400 ft) peste minima asociată procedurii de apropiere instrumentală;
 - (ii) vizibilitatea este cu cel puțin 1 500 m peste minima asociată procedurii;

NCC.OP.153 Aerodromuri de destinație – operațiuni de apropiere instrumentală

Pilotul comandant trebuie să se asigure că sunt disponibile mijloace suficiente pentru navigare și pentru aterizarea la aerodromul de destinație sau la orice aerodrom de rezervă la destinație în cazul pierderii de capacitate pentru apropierea și aterizarea avute în vedere.

NCC.OP.155 Realimentarea pe durata îmbarcării sau debarcării pasagerilor sau în timp ce pasagerii se află la bord

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

NCC.OP.160 Folosirea căștii

- (a) Fiecare membru al echipajului de zbor care trebuie să fie prezent în compartimentul echipajului de zbor trebuie să poarte o cască sau un dispozitiv echivalent. Casca se folosește ca dispozitiv principal pentru comunicațiile vocale cu ATS:
 - 1. la sol:
 - (i) când se primește autorizarea de plecare din partea ATC prin intermediul comunicațiilor vocale; și
 - (ii) când motoarele sunt pornite;
 - 2. în zbor:
 - (i) sub altitudinea de tranziție; sau
 - (ii) la 10 000 ft, luându-se în considerare valoarea mai mare; și
 - 3. ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar.
- (b) În condițiile enumerate la litera (a), microfonul de cască sau dispozitivul echivalent trebuie să fie într-o poziție care să permită utilizarea sa pentru comunicații radio bidirecționale.

NCC.OP.165 Transportul pasagerilor

Operatorul instituie proceduri pentru a se asigura că:

- (a) pasagerii sunt așezați în așa fel încât, în cazul în care se impune o evacuare de urgență, aceștia pot contribui la evacuarea aeronavei și nu împiedică desfășurarea acestei acțiuni;
- (b) înainte și în timpul rulajului la sol, decolării și aterizării, precum și ori de câte ori pilotul comandant consideră că este necesar din motive de siguranță, fiecare pasager aflat la bord ocupă un scaun sau o cușetă și are centura de siguranță sau dispozitivul de reținere cuplat(ă) în mod corespunzător; și
- (c) ocuparea unui scaun al avionului de către mai mult de o persoană este permisă numai pentru anumite scaune, ocupate de un adult și un copil de vârstă mică asigurat în mod corespunzător cu o centură suplimentară ventrală sau cu alt dispozitiv de siguranță.

NCC.OP.170 Asigurarea compartimentului pentru pasageri și a bucătăriei (bucătăriilor)

Pilotul comandant se asigură că:

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

NCC.OP.175 Fumatul la bord

Pilotul comandant nu permite fumatul la bord:

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

NCC.OP.180 Condiții meteorologice

- (a) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții VFR numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, de-a lungul rutei și la destinația avută în vedere, în momentul estimat al utilizării condițiile meteorologice vor fi la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare VFR aplicabile.
- (b) Pilotul comandant inițiază sau continuă un zbor în condiții IFR către aerodromul de destinație planificat numai dacă cele mai recente informații meteorologice disponibile indică faptul că, la ora estimată de sosire, condițiile meteorologice la aerodromul de destinație sau la cel puțin la un aerodrom de rezervă la destinație sunt la nivelul sau peste nivelul minimelor de operare ale aerodromului aplicabile.
- (c) Dacă un zbor conține segmente VFR și IFR, informațiile meteorologice menționate la literele (a) și (b) se aplică în măsura în care sunt relevante.

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

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

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

- (a) Operatorul instituie proceduri pentru zboruri desfășurate în condiții probabile sau certe de jivrăj.
- (b) Pilotul comandant nu inițiază zborul și nici nu zboară intenționat în condiții de jivrăj probabile sau certe decât în cazul în care aeronava este certificată și echipată pentru a face față unor astfel de condiții, după cum se menționează la reglementările naționale aplicabile.
- (c) Dacă jivrăjul depășește intensitatea pentru care aeronava este certificată sau dacă o aeronavă necertificată pentru zborul în condiții cunoscute de jivrăj se confruntă cu condiții de jivrăj, pilotul comandant părăsește fără întârziere zona cu condiții de jivrăj, printr-o modificare de nivel și/sau rută, declarând, dacă este necesar, o urgență la ATC.

NCC.OP.195 Condiții de decolare

Înainte de a iniția decolarea, pilotul comandant trebuie să se asigure că:

- (a) în conformitate cu informațiile disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica decolarea și plecarea în condiții de siguranță; și
- (b) vor fi respectate minimele de operare aplicabile ale aerodromului.

NCC.OP.200 Situații simulate în zbor

- (a) Atunci când transportă pasageri sau mărfuri, pilotul comandant nu simulează:
 - 1. situații care necesită aplicarea procedurilor pentru situații anormale și de urgență; sau
 - 2. zborul în condiții meteorologice instrumentale (IMC).
- (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la litera (a), atunci când se efectuează zboruri de pregătire de către o organizație de pregătire autorizată, astfel de situații pot fi simulate cu elevi piloți la bord.

NCC.OP.205 Managementul combustibilului în zbor

- (a) Operatorul instituie o procedură prin care să se asigure că în timpul zborului se realizează verificări ale combustibilului și managementul combustibilului.
- (b) Pilotul comandant trebuie să verifice la intervale regulate cantitatea de combustibil utilizabil rămasă în zbor, astfel încât aceasta să nu fie mai mică decât cantitatea de combustibil necesară pentru a continua zborul până la un aerodrom sau un loc de operare cu condiții meteorologice admisibile, rezerva de combustibil planificată rămânând la nivelul prevăzut de punctele NCC.OP.130 sau NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Utilizarea oxigenului suplimentar

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

NCC.OP.215 Detectarea apropierii de sol

Atunci când se detectează o apropiere nedorită față de sol, de către un membru al echipajului de zbor sau de către un sistem de avertizare privind apropierea față de sol, pilotul aflat la comenzi ia imediat acțiuni corective pentru a stabili condiții de zbor în siguranță.

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

Atunci când ACAS este instalat și în stare de funcțiune, operatorul stabilește proceduri operaționale și programe de pregătire astfel încât echipajul de zbor să fie pregătit în mod corespunzător pentru evitarea coliziunilor și să fie calificat pentru utilizarea de echipamente ACAS II

NCC.OP.225 Condiții de apropiere și aterizare

Înainte de a iniția o apropiere în vederea aterizării, pilotul comandant trebuie să se asigure că, conform informațiilor disponibile, condițiile meteorologice la aerodrom sau la locul de operare și starea pistei sau a FATO care urmează să fie utilizată nu ar împiedica o apropiere, o aterizare sau o apropiere întreruptă în condiții de siguranță.

NCC.OP.230 Inițierea și continuarea apropierii

- (a) Pilotul comandant poate iniția o apropiere instrumentală indiferent de distanța vizuală în lungul pistei/vizibilitatea (RVR/VIS) raportată.
- (b) Dacă valoarea RVR/VIS raportată este mai mică decât minima aplicabilă, apropierea nu se continuă:
 1. sub 1 000 ft deasupra aerodromului; sau

2. în segmentul de apropiere finală, în cazul în care altitudinea/înălțimea de decizie (DA/H) sau altitudinea/înălțimea minimă de coborâre (MDA/H) este mai mare de 1 000 ft deasupra aerodromului.
- (c) Atunci când RVR nu este disponibilă, valorile RVR pot fi obținute prin conversia vizibilității raportate.
 - (d) Dacă, după depășirea a 1 000 ft deasupra aerodromului, RVR/VIS raportată se încadrează sub minima aplicabilă, apropierea poate fi continuată până la DA/H sau MDA/H.
 - (e) Apropierea poate fi continuată sub DA/H sau MDA/H, iar aterizarea poate fi finalizată cu condiția ca, la DA/H sau MDA/H, să se stabilească și să se mențină contactul vizual necesar pentru tipul de operațiune de apropiere și pentru pista avută în vedere.
 - (f) RVR pentru zona de contact trebuie să fie în permanență determinantă.

SUBPARTEA C

PERFORMANȚELE AERONAVEI ȘI LIMITĂRILE DE OPERARE ALE ACESTEIA

NCC.POL.100 Limitări de operare – toate aeronavele

- (a) În orice fază a operării, încărcarea, masa și poziția centrului de greutate (CG) ale aeronavei trebuie să respecte orice limitare specificată în AFM sau în manualul de operațiuni, în cazul în care acesta este mai restrictiv.
- (b) Plăcile, listele, marcajele instrumentelor sau combinațiile acestora care conțin respectivele limitări de operare prevăzute în AFM pentru prezentarea vizuală trebuie afișate în aeronavă.

NCC.POL.105 Masa și centrajul, încărcarea

- (a) Operatorul stabilește masa și CG ale oricărei aeronave prin cântărire efectivă înainte de darea în exploatare inițială. Efectele cumulate ale modificărilor și reparațiilor asupra masei și centrajului trebuie să fie motivate și dovedite în mod corespunzător prin documente. Aeronavele trebuie să fie recântărite atunci când efectul modificărilor asupra masei și centrajului nu se cunoaște cu precizie.
- (b) Cântărirea se efectuează de producătorul aeronavei sau de o organizație de întreținere aprobată.
- (c) Operatorul stabilește masa tuturor elementelor de operare și a membrilor echipajului, inclusă în masa operațională a aeronavei goale, prin cântărire efectivă, incluzând toate bagajele echipajului, sau prin utilizarea de mase standard. Influența poziției lor asupra CG al aeronavei trebuie să fie determinată. Atunci când se utilizează masele standard, trebuie folosite următoarele valori ale masei pentru membrii echipajului în vederea stabilirii masei operaționale a aeronavei goale:
 - 1. 85 kg, inclusiv bagajele de mână, pentru membrii echipajului de zbor/personalului tehnic; și
 - 2. 75 kg pentru membrii echipajului de cabină.
- (d) Operatorul instituie proceduri pentru a permite pilotului comandant stabilirea masei încărcăturii transportate, inclusiv orice balast, prin:
 - 1. cântărire efectivă;
 - 2. determinarea masei încărcăturii transportate în conformitate cu masele standard ale pasagerilor și bagajelor; sau
 - 3. calculul masei pasagerilor pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia și adunarea acestei mase la o masă prestabilită a bagajelor de mână și îmbrăcămintei, atunci când numărul de locuri pentru pasageri disponibile în aeronavă este:
 - (i) mai mic de 10 pentru avioane; sau
 - (ii) mai mic de șase pentru elicoptere.

(e) Atunci când se utilizează mase standard, trebuie utilizate următoarele valori ale masei:

1. pentru pasageri, cele din tabelele 1 și 2, în care sunt incluse bagajele de mână și masa oricărui copil de vârstă mică ținut în brațe de un adult pe un loc de pasager:

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

Locuri pentru pasageri	20 și peste		30 și peste
	Bărbați	Femei	Numai adulți
Adulți	88 kg	70 kg	84 kg
Copii	35 kg	35 kg	35 kg

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

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

2. pentru bagaje:

- (i) pentru avioane, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în avion este de 20 sau mai mult, valorile standard ale masei pentru bagajele înregistrate care sunt indicate în tabelul 3;

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

Tip de zbor	Masă standard a bagajelor
Intern	11 kg
În interiorul regiunii europene	13 kg
Intercontinental	15 kg
Toate celelalte	13 kg

- (ii) pentru elicoptere, dacă numărul total de locuri pentru pasageri disponibil în elicopter este de 20 sau mai mult, valoarea standard a masei pentru bagajele înregistrate de 13 kg.

(f) Pentru aeronavele cu 19 locuri pentru pasageri sau mai puțin, masa reală a bagajelor înregistrate se stabilește:

1. prin cântărire; sau
2. prin calcul, pe baza unei declarații efectuate de fiecare pasager sau în numele acestuia. În cazul în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere practic, se utilizează o masă standard minimă de 13 kg.

- (g) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să determine masa combustibilului transportat folosind densitatea reală sau, în cazul în care aceasta nu este cunoscută, densitatea calculată după o metodă specificată în manualul de operațiuni.
- (h) Pilotul comandant se asigură că încărcarea:
 - 1. aeronavei se efectuează sub supravegherea personalului calificat; și a
 - 2. încărcăturii transportate se face în conformitate cu datele utilizate pentru calculul masei și centrului aeronavei.
- (i) Operatorul instituie proceduri care să permită pilotului comandant să respecte limitele structurale suplimentare, cum ar fi limitările de rezistență a podelei, sarcina maximă pe metru liniar, masa maximă pentru fiecare compartiment de marfă și limita maximă de locuri.
- (j) Operatorul trebuie să specifice, în manualul de operațiuni, principiile și metodele folosite în procesul de încărcare și în sistemul de masă și centraj care îndeplinesc cerințele de la literele (a)-(i). Acest sistem trebuie să acopere toate tipurile de operațiuni avute în vedere.

NCC.POL.110 Datele și documentația referitoare la masă și centraj

- (a) Operatorul trebuie să stabilească datele privind masa și centrul și să întocmească documentația privind masa și centrul înainte de fiecare zbor, specificând încărcătura și repartizarea acesteia, în așa fel încât limitele de masă și centraj ale aeronavei să nu fie depășite. Documentația privind masa și centrul trebuie să conțină următoarele informații:
 - 1. înmatricularea și tipul aeronavei;
 - 2. numărul și data de identificare ale zborului, după caz;
 - 3. numele pilotului comandant;
 - 4. numele persoanei care a întocmit documentul;
 - 5. masa operațională a aeronavei goale și CG corespunzător al aeronavei;
 - 6. masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
 - 7. masa altor consumabile, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;
 - 8. componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
 - 9. masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
 - 10. pozițiile aplicabile ale CG al aeronavei; și
 - 11. valorile de limită ale masei și CG.
- (b) Atunci când datele și documentația privind masa și centrul sunt generate de un sistem computerizat de masă și centraj, operatorul trebuie să verifice integritatea datelor rezultate.

- (c) Dacă încărcarea aeronavei nu este supravegheată de pilotul comandant, persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metodă echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul de greutate întocmită de pilotul comandant. Pilotul comandant își declară acceptul prin contrasemnare sau o metodă echivalentă.
- (d) Operatorul trebuie să specifice proceduri pentru schimbări de ultim moment ale încărcăturii pentru a se asigura că:
1. orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul de greutate este introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul de greutate;
 2. este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment; și
 3. în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul de greutate.

NCC.POL.111 Datele și documentația referitoare la masă și centrul de greutate – cerințe mai puțin restrictive

Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul NCC.POL.110 litera (a) subpunctul 5, nu este neapărat necesar ca poziția CG să apară în documentația privind masa și centrul de greutate, dacă repartizarea încărcăturii este conformă cu tabelul centrului de greutate calculat în prealabil sau dacă se poate demonstra că, pentru operațiunile planificate, se poate asigura un centrul de greutate corect, oricare ar fi încărcătura reală.

NCC.POL.115 Performanța – generalități

Pilotul comandant operează aeronava numai în cazul în care performanța este suficientă pentru a se conforma reglementărilor aeronautice aplicabile și oricăror alte restricții aplicabile zborului, spațiului aerian sau aerodromurilor ori locurilor de operare utilizate, ținând seama de precizia graficelor din orice diagrame și hărți utilizate.

NCC.POL.120 Limitări privind masa la decolare – avioane

Operatorul se asigură că:

- (a) masa avionului la începutul decolării nu depășește limitările de masă:
1. la decolare, după cum se prevede la punctul NCC.POL.125;
 2. în timpul zborului pe rută cu un motor inoperant (OEI), după cum se prevede la punctul NCC.POL.130; și
 3. la aterizare, după cum se prevede la punctul NCC.POL.135; ținând cont de reducerile prevăzute de masă pe parcursul desfășurării zborului și de lărgirea combustibilului.

- (b) masa la începutul decolării nu depășește niciodată masa maximă la decolare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii aerodromului sau locului de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la decolare, pentru orice altă condiție atmosferică locală; și
- (c) masa estimată pentru ora preconizată de aterizare la aerodromul sau locul de operare prevăzut pentru aterizare sau la orice alt aerodrom de rezervă la destinație nu depășește niciodată masa maximă la aterizare specificată în AFM pentru altitudinea barometrică corespunzătoare altitudinii respectivelor aerodromuri sau locuri de operare, iar dacă se utilizează ca parametru pentru a determina masa maximă la aterizare, pentru orice altă condiție atmosferică locală.

NCC.POL.125 Decolarea – avioane

- (a) La determinarea masei maxime la decolare, pilotul comandant ține seama de următoarele:
 - 1. distanța de decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de decolare disponibilă, cu o lungime a prelungirii degajate care să nu depășească jumătate din distanța de rulare la decolare disponibilă;
 - 2. distanța de rulare la decolare calculată nu trebuie să depășească distanța de rulare la decolare disponibilă;
 - 3. se utilizează o singură valoare a V1 în cazul decolării întrerupte sau continuate, în cazul în care în AFM se specifică o V1; și
 - 4. pe o pistă udă sau contaminată, masa la decolare nu trebuie să depășească masa permisă pentru decolarea de pe o pistă uscată în aceleași condiții.
- (b) Cu excepția unui avion echipat cu motoare turbopropulsoare, care are o masă maximă la decolare de maximum 5 700 kg, în cazul cedării unui motor în timpul decolării, pilotul comandant trebuie să se asigure că avionul are capacitatea:
 - 1. de a întrerupe decolarea și de a se opri pe distanța de accelerare-oprire disponibilă sau pe pista disponibilă; sau
 - 2. de a continua decolarea și de a depăși toate obstacolele de pe traiectoria de zbor cu o marjă adecvată până când avionul se află în poziția în care se conformează dispozițiilor de la punctul NCC.POL.130.

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

Pilotul comandant se asigură că, în eventualitatea în care un motor devine inoperant în orice punct de-a lungul rutei, un avion multimotor are capacitatea de a continua zborul către un aerodrom sau loc de operare adecvat fără să zboare în niciun punct sub altitudinea minimă de trecere a obstacolelor.

NCC.POL.135 Aterizarea – avioane

Pilotul comandant se asigură că la orice aerodrom sau loc de operare, după depășirea tuturor obstacolelor de pe traiectoria de apropiere cu o marjă de siguranță, avionul poate să aterizeze și să oprească sau, în cazul unui hidroavion, să ajungă la o viteză suficient de scăzută, pe distanța de aterizare disponibilă. Se prevăd toleranțe pentru variații prevăzute în tehnicile de apropiere și de aterizare, în cazul în care nu s-au prevăzut astfel de toleranțe la programarea datelor de performanță.

SUBPARTEA D
INSTRUMENTE, DATE ȘI ECHIPAMENTE
SECȚIUNEA 1

Avioane

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

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
 2. utilizate pentru a respecta punctul NCC.IDE.A.245;
 3. utilizate pentru a respecta punctul NCC.IDE.A.250; sau
 4. instalate în avion.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. siguranțe de rezervă;
 2. lanterne autonome;
 3. un mijloc precis de indicare a timpului;
 4. suport pentru hărți;
 5. truse de prim ajutor;
 6. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 7. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
 8. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma reglementărilor naționale aplicabile sau punctele NCC.IDE.A.245 și NCC.IDE.A.250; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea avionului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.

- (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.A.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile avionului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

- (a) avionul este operat în conformitate cu lista echipamentului minim (MEL) a operatorului;
- (b) operatorul are aprobarea AAC de a opera avionul în limitele listei master a echipamentului minim (MMEL); sau
- (c) avionul dispune de un permis (autorizație) de zbor emisă în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile.

NCC.IDE.A.110 Siguranțe electrice de rezervă

Avioanele trebuie să fie echipate cu siguranțe electrice de rezervă, cu puterile nominale prevăzute pentru protecția integrală a circuitului, pentru înlocuirea acelor siguranțe a căror înlocuire este permisă în zbor.

NCC.IDE.A.115 Lumini de operare

Avioanele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a avionului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al avionului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă avionul este exploatat ca hidroavion.

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

- (a) Avioanele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
 2. timpul în ore, minute și secunde;
 3. altitudinea barometrică;
 4. viteza față de aer indicată;
 5. glisada; și
 6. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach.
- (b) Avioanele operate în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC) deasupra apei fără a vedea țărnul, în condiții VMC pe timp de noapte sau în condiții în care avionul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:
1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) virajul și glisada;
 - (ii) atitudinea;
 - (iii) viteza verticală; și
 - (iv) direcția stabilizată;
 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) subpunctul 4.
- (c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, avioanele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. glisada sau virajul și glisada, după caz;
 4. atitudinea, dacă este cazul;

5. viteza verticală, dacă este cazul;
6. direcția stabilizată, dacă este cazul; și
7. numărul Mach, ori de câte ori limitările de viteză se exprimă cu ajutorul numărului Mach, dacă este cazul.

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

Avioanele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

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

- (d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) subpunctul 4 și literei (c) subpunctul 2;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte;
- (g) un mijloc de rezervă independent de măsurare și afișare a altitudinii; și
- (h) o sursă de alimentare de urgență cu energie electrică, separată de generatorul electric principal, pentru operarea și iluminarea unui sistem de indicare a altitudinii timp de minimum 30 de minute. Sursa de alimentare de urgență intră în funcțiune în mod automat după defectarea totală a generatorului electric principal, iar pe instrument trebuie să se semnaleze în mod clar faptul că indicatorul de altitudine funcționează pe baza sursei de alimentare de urgență.

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

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

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

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

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

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

Cu excepția cazului în care reglementările naționale aplicabile prevăd altfel, avioanele echipate cu motor cu turbină cu o MCTOM mai mare de 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste 19 locuri trebuie să fie echipate cu ACAS II.

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

Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu echipament radar meteorologic la bord dacă sunt operate pe timp de noapte sau în condiții IMC în zone în care sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord:

- (a) avioane presurizate;
- (b) avioane nepresurizate cu o MCTOM de peste 5 700 kg; și
- (c) avioane nepresurizate cu o MOPSC de peste nouă locuri.

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

- (a) Avioanele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.
- (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

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

Avioanele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.160 Înregistratorul de voce din carlingă

- (a) Următoarele tipuri de avioane trebuie să fie echipate cu un CVR:
 - 1. avioanele cu o MCTOM de peste 27 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată; și
 - 2. avioanele cu o MCTOM de peste 2 250 kg:
 - (i) certificate pentru a fi operate cu un echipaj minim format din cel puțin doi piloți;
 - (ii) echipate cu unul sau mai multe motoare turboreactoare sau cu mai mult de un motor turbopropulsor; și
 - (iii) al căror certificat de tip a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată.
- (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra datele înregistrate cel puțin în timpul:
 - 1. cele 25 de ore anterioare, pentru avioanele cu o MCTOM de mai mult de 27 000 kg și pentru care s-a emis un certificat individual de navigabilitate la data de 1 ianuarie 2021 sau ulterior; sau
 - 2. ultimele 2 ore în toate celelalte cazuri.

- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;
 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;
 3. mediul sonor din compartimentul echipajului de zbor, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon de cască și de mască în uz; și
 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.
- (d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca avionul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.
- (f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

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

- (a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR trebuie să înregistreze parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării avionului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 25 de ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele avionului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.
- (d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca avionul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce avionul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

NCC.IDE.A.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

- (a) Avioanele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este obligatorie echiparea cu un CVR trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:
1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre avion, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;
 2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de avion; și
 3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la punctul NCC.IDE.A.160.
- (d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul NCC.IDE.A.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.A.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR se poate obține prin intermediul:

- (f) unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR sau un FDR; sau
- (g) a două înregistratoare combinate formate dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă, dacă avionul trebuie să fie echipat cu un CVR și un FDR.

NCC.IDE.A.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

(a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:

1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
3. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
4. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide:
 - (i) pentru fiecare scaun pentru echipajul de zbor și pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului; și
 - (ii) pentru fiecare scaun pentru observatori aflat în compartimentul echipajului de zbor; și
5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul avioanelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

(b) o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie să aibă:

1. un singur punct de eliberare;
2. pentru scaunele aferente numărului minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; și
3. pentru scaunele echipajului de zbor și pentru orice scaun situat lângă un scaun de pilot:
 - (i) două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent; sau
 - (ii) o chingă diagonală peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent pentru următoarele tipuri de avioane:

- A. avioanele cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de nouă locuri care sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă;
- B. avioanele cu o MCTOM mai mică de 5 700 kg și cu o MOPSC de mai puțin de nouă locuri care nu sunt conforme cu condițiile dinamice de aterizare de urgență definite în specificația de certificare aplicabilă și care dispun de un certificat de navigabilitate individual obținut înainte de 25 august 2016”

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

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

NCC.IDE.A.190 Trusa de prim ajutor

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu truse de prim ajutor, în conformitate cu tabelul 1.

Tabelul 1 Numărul truselor de prim ajutor necesare

Numărul scaunelor pentru pasageri instalate	Numărul truselor de prim ajutor necesare
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 sau mai multe	6

- (b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:
 1. ușor accesibile pentru folosire; și
 2. menținute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.A.195 Oxigen suplimentar – avioane presurizate

- (a) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor la care alimentarea cu oxigen este necesară în conformitate cu litera (b) trebuie să fie dotate cu echipamente specifice capabile să stocheze și să distribuie rezerva de oxigen necesară.

- (b) Avioanele presurizate operate peste altitudinile de zbor la care altitudinea barometrică în compartimentele pentru pasageri depășește 10 000 ft trebuie să transporte oxigen pentru respirație suficient pentru a alimenta:
1. toți membrii echipajului și:
 - (i) 100 % din pasageri, pentru orice perioadă în care altitudinea barometrică în cabină depășește 15 000 ft, însă în niciun caz pentru mai puțin de 10 minute;
 - (ii) cel puțin 30 % din pasageri, pentru orice perioadă în care, în eventualitatea depresurizării și ținând seama de circumstanțele de zbor, altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 14 000 ft și 15 000 ft; și
 - (iii) cel puțin 10 % din pasageri, pentru orice perioadă mai mare de 30 de minute în care altitudinea barometrică în compartimentul pentru pasageri se va situa între 10 000 ft și 14 000 ft;
 2. toți ocupanții compartimentului pentru pasageri, timp de cel puțin 10 minute, în cazul avioanelor operate la altitudini barometrice de peste 25 000 ft sau operate sub această altitudine, dar în condiții care nu le permit să coboare în patru minute în condiții de siguranță la o altitudine barometrică de 13 000 ft.
- (c) Avioanele presurizate operate la altitudini de zbor mai mari de 25 000 ft trebuie să fie echipate suplimentar cu:
1. un dispozitiv care să avertizeze echipajul de zbor în cazul oricărei depresurizări; și
 2. măști cu fixare rapidă pentru membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.A.200 Oxigen suplimentar – avioane nepresurizate

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

NCC.IDE.A.205 Stingătoare de incendiu manual

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCC.IDE.A.206 Topoare de siguranță și rânghi

- (a) Avioanele cu o MCTOM de peste 5 700 kg sau cu o MOPSC de peste nouă locuri trebuie să fie echipate cu cel puțin un topor de siguranță sau o rangă în compartimentul echipajului de zbor.
- (b) În cazul avioanelor cu o MOPSC de peste 200 de locuri, un topor de siguranță sau o rangă suplimentară trebuie amplasată în bucătăria aflată cel mai în spate sau lângă aceasta.
- (c) Topoarele de siguranță și rânghiile amplasate în compartimentul pentru pasageri nu trebuie să fie vizibile acestora.

NCC.IDE.A.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe avion sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

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

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu:
1. un ELT de orice tip sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din cerințele tehnice - operațiuni de transport aerian comercial (partea CAT), punctul CAT.GEN.MPA.210, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat prima dată la 1 iulie 2008 sau înainte de această dată;
 2. un ELT automat sau localizarea unei aeronave trebuie să îndeplinească cerințele din cerințele tehnice - operațiuni de transport aerian comercial (partea CAT), punctul CAT.GEN.MPA.210, dacă certificatul individual de navigabilitate a fost eliberat după 1 iulie 2008;
- (b) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Zborul deasupra apei

- (a) Următoarele avioane trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă):
1. avioanele terestre operate deasupra apei la o distanță de peste 50 MN de uscat sau care decolează sau aterizează pe un aerodrom sau un loc de operare unde, în opinia pilotului comandant, traiectoria de decolare sau de apropiere este dispusă deasupra apei în așa fel încât ar exista probabilitatea unei amerizări de urgență; și
 2. hidroavioanele operate deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.
- (c) Hidroavioanele operate deasupra apei trebuie să fie echipate cu:
1. ancoră plutitoare sau un alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea avionului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
 2. echipamente pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.
- (d) Pilotul comandant al unui avion operat la o distanță față de uscat, unde este posibilă o aterizare de urgență, mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 30 de minute la viteza normală de croazieră sau 50 MN, luându-se în considerare valoarea mai mică, trebuie să determine riscurile pentru supraviețuirea ocupanților avionului în eventualitatea unei amerizări de urgență, pe baza cărora decide transportul de:
1. echipamente pentru a produce semnalele de ajutor;
 2. suficiente plute de salvare pentru a transporta toți pasagerii de la bord, depozitate astfel încât să fie disponibile pentru utilizare imediată în caz de urgență; și
 3. echipamente de salvare care asigură mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.A.230 Echipamente de supraviețuire

- (a) Avioanele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:
1. echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
 2. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și
 3. echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

- (b) Nu este nevoie să se transporte echipamentele suplimentare de supraviețuire specificate la litera (a) punctul 3 atunci când avionul:
1. rămâne, față de o zonă în care operațiunile de căutare și salvare nu sunt deosebit de dificile, la o distanță echivalentă cu:
 - (i) 120 de minute de zbor la viteza de croazieră cu un motor inoperant (OEI) pentru avioanele care au capacitatea de a continua zborul către un aerodrom cu motorul (motoarele) critic(e) devenit(e) inoperant(e) în orice punct de-a lungul rutei sau al devierilor planificate; sau
 - (ii) 30 de minute de zbor la viteza de croazieră pentru toate celelalte avioane; sau
 2. rămâne la o distanță care nu este mai mare decât cea corespunzătoare unui timp de zbor de 90 de minute la viteza de croazieră față de o zonă adecvată pentru efectuarea unei aterizări de urgență, pentru avioanele certificate conform standardului de navigabilitate aplicabil.

NCC.IDE.A.240 Cască

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau cu un dispozitiv echivalent pentru fiecare membru al echipajului de zbor, la postul acestuia din compartimentul echipajului de zbor.
- (b) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un buton de transmisie pe comanda manuală a tangajului și ruliului pentru fiecare membru al echipajului de zbor necesar.

NCC.IDE.A.245 Echipament de radiocomunicații

- (a) Avioanele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte, sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil, trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condițiile normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:
1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
 2. de a recepționa informații meteorologice în orice moment în timpul zborului;
 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele prevăzute de AAC; și
 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

NCC.IDE.A.250 Echipamente de navigație

- (a) Avioanele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:
 - 1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
 - 2. cerințele spațiului aerian aplicabil.
- (b) Avioanele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (c) Avioanele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament corespunzător care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.
- (d) Pentru operațiunile PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Avioanele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor

NCC.IDE.A.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice

- (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.
- (b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.
- (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC REAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.

În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.

SECȚIUNEA 2

Elicoptere

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

- (a) Instrumentele și echipamentele obligatorii conform prezentei subpărți trebuie să fie aprobate în conformitate cu cerințele de navigabilitate aplicabile dacă sunt:
1. utilizate de echipajul de zbor pentru a controla traiectoria de zbor;
 2. utilizate pentru a respecta punctul NCC.IDE.H.245;
 3. utilizate pentru a respecta punctul NCC.IDE.H.250; sau
 4. instalate în elicopter.
- (b) Pentru următoarele elemente, atunci când sunt obligatorii conform prezentei subpărți, nu este necesară aprobarea echipamentului:
1. lanterne autonome;
 2. un mijloc precis de indicare a timpului;
 3. suport pentru hărți;
 4. trusă de prim ajutor;
 5. echipamente de supraviețuire și de semnalizare;
 6. ancoră plutitoare și echipamente pentru amarare; și
 7. dispozitive de siguranță pentru copii.
- (c) Instrumentele și echipamentele care nu sunt obligatorii conform prezentei subpărți, precum și alte echipamente care nu sunt obligatorii conform altor anexe aplicabile, dar se transportă la bord în timpul unui zbor, trebuie să respecte următoarele:
1. informațiile furnizate de aceste instrumente, echipamente sau accesorii nu se folosesc de către echipajul de zbor pentru a se conforma reglementărilor naționale aplicabile sau punctele NCC.IDE.H.245 și NCC.IDE.H.250; și
 2. instrumentele și echipamentele nu afectează navigabilitatea elicopterului, nici în cazul defectării sau proastei funcționări.
- (d) Instrumentele și echipamentele trebuie să fie utilizabile rapid sau ușor accesibile din postul la care este așezat membrul echipajului de zbor care are nevoie să le utilizeze.
- (e) Acele instrumente care sunt folosite de un membru al echipajului de zbor trebuie dispuse astfel încât să permită membrului echipajului de zbor să vadă rapid indicațiile de la postul său, cu devierea minimă posibilă a poziției și a direcției privirii adoptate în mod normal de acesta atunci când privește înainte, în sensul traiectoriei de zbor.
- (f) Toate echipamentele de urgență obligatorii trebuie să fie ușor accesibile pentru utilizare imediată.

NCC.IDE.H.105 Echipamentul minim de zbor

Nu se inițiază un zbor în momentul în care oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile elicopterului necesare pentru zborul avut în vedere este nefuncțional(ă) sau lipsește, cu excepția cazului în care:

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

NCC.IDE.H.115 Lumini de operare

Elicopterele operate pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu:

- (a) un sistem de lumini anticoliziune;
- (b) lumini de navigație/poziție;
- (c) lumină de aterizare;
- (d) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea unei iluminări adecvate a tuturor instrumentelor și echipamentelor esențiale pentru operarea în siguranță a elicopterului;
- (e) un sistem de lumini alimentat de la sistemul electric al elicopterului pentru asigurarea iluminării în toate compartimentele pentru pasageri;
- (f) o lanternă autonomă pentru fiecare post de membru al echipajului; și
- (g) lumini pentru a respecta reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, dacă elicopterul este amfibiu.

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

- (a) Elicopterele operate în condiții VFR pe timp de zi trebuie să fie echipate cu un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - 1. capul magnetic;
 - 2. timpul în ore, minute și secunde;
 - 3. altitudinea barometrică;
 - 4. viteza față de aer indicată; și
 - 5. glisada.

- (b) Elicopterele operate în condiții VMC deasupra apei fără a vedea uscatul sau în condiții VMC pe timp de noapte sau atunci când vizibilitatea este mai mică de 1 500 m sau în condiții în care elicopterul nu poate fi menținut pe o traiectorie de zbor dorită fără a se recurge la unul sau mai multe instrumente suplimentare trebuie să fie echipate, în plus față de cele de la litera (a), cu:
1. un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
 - (i) atitudinea;
 - (ii) viteza verticală; și
 - (iii) direcția stabilizată;
 2. un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare; și
 3. un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemului de indicare a vitezei față de aer obligatoriu conform literei (a) punctul 4.
- (c) În cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, elicopterele trebuie să fie echipate cu un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. glisada;
 4. atitudinea, dacă este cazul;
 5. viteza verticală, dacă este cazul; și
 6. direcția stabilizată, dacă este cazul.

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

Elicopterele operate în condiții IFR trebuie să fie echipate cu:

- (a) un mijloc de măsurare și afișare a următoarelor:
1. capul magnetic;
 2. timpul în ore, minute și secunde;
 3. altitudinea barometrică;
 4. viteza față de aer indicată;
 5. viteza verticală;
 6. glisada;

7. atitudinea;
 8. direcția stabilizată; și
 9. temperatura aerului exterior;
- (b) un mijloc de indicare a momentului în care alimentarea cu energie electrică a instrumentelor giroscopice nu este corespunzătoare;
- (c) în cazul în care sunt necesari doi piloți pentru operare, un mijloc separat suplimentar de afișare a următoarelor:
1. altitudinea barometrică;
 2. viteza față de aer indicată;
 3. viteza verticală;
 4. glisada;
 5. atitudinea; și
 6. direcția stabilizată;
- (d) un mijloc de prevenire a funcționării defectuoase, din cauza condensului sau jivrajului, a sistemelor de indicare a vitezei față de aer obligatorii conform literei (a) subpunctul 4 și literei (c) subpunctul 2;
- (e) o sursă alternativă de presiune statică;
- (f) un suport pentru hărți într-o poziție ușor de citit, care poate fi iluminat pentru operațiuni pe timp de noapte; și
- (g) un mijloc suplimentar de măsurare și afișare a atitudinii, ca instrument de rezervă.

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

Elicopterele operate în condiții IFR cu un singur pilot trebuie să fie echipate cu un pilot automat care să dispună cel puțin de modurile de menținere a altitudinii și a capului-compass.

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

Elicopterele cu o MOPSC de peste nouă locuri operate în condiții IFR sau pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un echipament radar meteorologic la bord atunci când buletinele meteorologice curente indică faptul că sunt probabile, de-a lungul rutei, furtuni sau alte condiții meteorologice potențial periculoase considerate detectabile cu ajutorul unui echipament radar meteorologic la bord.

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

- (a) Elicopterele operate în condiții probabile sau certe de jivraj pe timp de noapte trebuie să fie echipate cu un mijloc de iluminare sau de detectare a jivrajului.
- (b) Tipul de mijloc de iluminare a jivrajului utilizat trebuie să nu producă orbirea sau reflexia, ceea ce ar împiedica membrii echipajului de zbor să își îndeplinească sarcinile.

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

Elicopterele operate de un echipaj de zbor format din mai mult de un membru trebuie să fie echipate cu un sistem interfon pentru echipajul de zbor, care să includă căști și microfoane destinate utilizării de către toți membrii echipajului de zbor.

NCC.IDE.H.160 Înregistratorul de voce din carlingă

- (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 7 000 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un CVR.
- (b) CVR trebuie să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor două ore.
- (c) CVR înregistrează în raport cu o scală de timp:
 1. comunicațiile vocale transmise din sau recepționate în compartimentul echipajului de zbor prin radio;
 2. comunicațiile vocale ale membrilor echipajului de zbor cu ajutorul sistemului interfon și al sistemului de adresare către pasageri, dacă este instalat;
 3. mediul sonor din carlingă, incluzând, fără întrerupere, semnalele audio recepționate de la fiecare microfon al echipajului; și
 4. semnalele vocale sau audio de identificare a echipamentelor de navigație sau de apropiere transmise într-o cască sau într-un difuzor.
- (d) CVR trebuie să înceapă automat să înregistreze înainte ca elicopterul să înceapă deplasarea prin mijloace proprii și să continue înregistrarea până la încheierea zborului, când elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) În plus față de litera (d), în funcție de disponibilitatea energiei electrice, CVR trebuie să înceapă să înregistreze cât mai devreme posibil în timpul verificărilor din carlingă efectuate înainte de pornirea motoarelor la începutul zborului, până la verificările din carlingă efectuate imediat după oprirea motoarelor la sfârșitul zborului.
- (f) Dacă CVR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă CVR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

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

- (a) Elicopterele cu o MCTOM de peste 3 175 kg al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată trebuie să fie echipate cu un FDR care utilizează o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și pentru care este disponibilă o metodă de extragere rapidă a datelor din mediul de stocare.
- (b) FDR trebuie să înregistreze parametri necesari pentru determinarea cu acuratețe a traiectoriei de zbor, vitezei, atitudinii, puterii motorului, configurației și funcționării elicopterului și să aibă capacitatea de a păstra cel puțin datele înregistrate în timpul ultimelor 10 ore.
- (c) Datele se obțin de la sursele elicopterului care permit corelarea cu acuratețe cu informațiile afișate pentru echipajul de zbor.
- (d) FDR trebuie să înceapă automat să înregistreze datele înainte ca elicopterul să se poată deplasa prin mijloace proprii și să se oprească automat după ce elicopterul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.
- (e) Dacă FDR nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă FDR este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.

NCC.IDE.H.170 Înregistrarea transmisiunilor prin legături de date

- (a) Elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat prima dată la 1 ianuarie 2016 sau după această dată, care au capacitatea de a utiliza comunicațiile prin legături de date și pentru care este necesară o echipare cu un CVR, trebuie să înregistreze pe un înregistrator, dacă este cazul:
 - 1. mesajele comunicărilor prin legături de date referitoare la comunicările ATS adresate către și dinspre elicopter, inclusiv mesajele aplicabile următoarelor aplicații:
 - (i) inițierea de transmisiuni prin legături de date;
 - (ii) comunicarea controlor-pilot;
 - (iii) supraveghere specifică;
 - (iv) transmiterea de informații referitoare la zbor;
 - (v) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, supravegherea semnalului de la aeronavă;
 - (vi) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, datele privind controlul operațional al aeronavei; și
 - (vii) în măsura posibilităților, având în vedere arhitectura sistemului, graficele;
 - 2. informații care permit corelarea cu orice înregistrări asociate referitoare la comunicările prin legături de date și păstrate separat de elicopter; și

3. informații privind ora și prioritatea mesajelor comunicărilor prin legături de date, având în vedere arhitectura sistemului.
- (b) Înregistratorul trebuie să utilizeze o metodă digitală de înregistrare și stocare a datelor și informațiilor și o metodă de extragere rapidă a acestor date. Metoda de înregistrare trebuie să permită realizarea unei corespondențe între aceste date și datele înregistrate la sol.
- (c) Înregistratorul trebuie să aibă capacitatea de a reține date înregistrate pentru cel puțin aceeași perioadă prevăzută în cazul CVR la punctul NCC.IDE.H.160.
- (d) Dacă înregistratorul nu este detașabil, el trebuie să aibă un dispozitiv care să ajute la localizarea sa în apă. Până la 1 ianuarie 2020 cel târziu, acest dispozitiv are un timp minim de transmisie subacvatică de 90 de zile. Dacă înregistratorul este detașabil, el dispune de un transmițător automat de localizare de urgență.
- (e) Cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării înregistratorului sunt aceleași cu cerințele aplicabile pentru pornirea și oprirea funcționării CVR cuprinse la punctul NCC.IDE.H.160 literele (d) și (e).

NCC.IDE.H.175 Înregistratorul combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă

Conformitatea cu cerințele privind CVR și FDR poate fi obținută prin intermediul unui înregistrator combinat format dintr-un înregistrator de date de zbor și un înregistrator de voce din carlingă.

NCC.IDE.H.180 Scaune, centuri de siguranță ale scaunelor, sisteme de reținere și dispozitive de siguranță pentru copii

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu:
 1. un scaun sau o cușetă pentru fiecare persoană de la bord care are vârsta de cel puțin 24 de luni;
 2. o centură de siguranță pentru fiecare scaun pentru pasageri și hamuri de siguranță pentru fiecare cușetă;
 3. pentru elicopterele al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 2012, o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru fiecare pasager în vârstă de cel puțin 24 de luni;
 4. un dispozitiv de siguranță pentru copii (CRD) pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni;
 5. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului incluzând un dispozitiv care va reține automat trunchiul ocupantului în cazul decelerării rapide, pentru fiecare scaun al membrilor echipajului de zbor; și
 6. o centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, în cazul elicopterelor al căror CofA individual a fost eliberat pentru prima dată după 31 decembrie 1980.

- (b) O centură de siguranță cu sistem de reținere a părții superioare a trunchiului trebuie:
1. să aibă un singur punct de eliberare; și
 2. să includă, pentru scaunele echipajului de zbor, pentru orice scaun situat lângă scaunul pilotului și pentru scaunele prevăzute pentru numărul minim necesar de membri ai echipajului de cabină, două chingi peste umăr și o centură de siguranță care pot fi folosite independent.

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

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

NCC.IDE.H.190 Trusa de prim ajutor

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin o trusă de prim ajutor.
- (b) Trusele de prim ajutor trebuie să fie:
1. ușor accesibile pentru folosire; și
 2. menținute în termenul de valabilitate.

NCC.IDE.H.200 Oxigen suplimentar – elicoptere nepresurizate

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

NCC.IDE.H.205 Stingătoare de incendiu manual

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un stingător de incendiu manual:
1. în compartimentul echipajului de zbor; și
 2. în fiecare compartiment pentru pasageri care este separat de compartimentul echipajului de zbor, cu excepția cazului în care compartimentul este ușor accesibil pentru echipajul de zbor.
- (b) Tipul și cantitatea agentului de stingere pentru stingătoarele de incendiu obligatorii trebuie să fie adecvate tipurilor de incendii care ar putea să se producă în compartimentul în care este destinat a fi utilizat stingătorul, iar pentru compartimentele ocupate de persoane, trebuie să reducă riscul de acumulare a gazelor toxice.

NCC.IDE.H.210 Marcarea punctelor de spargere

Dacă pe elicopter sunt marcate zone ale fuzelajului adecvate pentru spargere de către echipele de salvare în caz de urgență, aceste zone trebuie să fie marcate după cum se indică în figura 1.

NCC.IDE.H.215 Emițător pentru localizare în caz de urgență (ELT)

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu cel puțin un ELT automat.
- (b) Elicopterele care zboară deasupra apei în sprijinul unor operațiuni pe mare, într-un mediu ostil și la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal, trebuie să fie echipate cu un ELT cu detașare și declanșare automată [ELT(AD)].
- (c) Un ELT de orice tip trebuie să aibă capacitatea de a transmite simultan pe frecvențele de 121,5 MHz și 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Veste de salvare

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu câte o vestă de salvare pentru fiecare persoană de la bord sau cu un dispozitiv individual de flotabilitate echivalent pentru fiecare persoană de la bord cu vârsta mai mică de 24 de luni, depozitat(ă) într-o poziție în care să fie ușor accesibil(ă) de pe scaunul sau din cușeta persoanei căreia îi este destinat(ă), atunci când:
1. zboară deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu un timp de zbor la viteza normală de croazieră de peste 10 minute, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal;
 2. zboară deasupra apei, dincolo de distanța de aterizare în autorotație față de uscat, unde, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal; sau
 3. decolează sau aterizează la un aerodrom sau un loc de operare unde traiectoria de decolare sau aterizare este deasupra apei.
- (b) Fiecare vestă de salvare sau dispozitiv individual de flotabilitate echivalent trebuie să fie echipat(ă) cu un mijloc de iluminare electrică pentru a facilita localizarea persoanelor.

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

Fiecare membru al echipajului trebuie să poarte un costum de supraviețuire atunci când acest lucru este stabilit de pilotul comandant pe baza unei evaluări a riscurilor având în vedere următoarele condiții:

- (a) zboruri deasupra apei la o distanță față de țărm mai mare decât distanța de aterizare în autorotație sau distanța de aterizare forțată în condiții de siguranță, atunci când, în cazul unei defectări a motorului sau motoarelor critice, elicopterul nu poate să mențină zborul orizontal; și
- (b) buletinul sau prognozele meteorologice disponibile comandantului/pilotului comandant indică faptul că temperatura apei mării va fi mai mică de 10 °C pe durata zborului.

NCC.IDE.H.227 Plute de salvare, ELT de supraviețuire și echipamente de supraviețuire pentru zborurile extinse deasupra apei

Elicopterele care efectuează operațiuni:

- (a) într-un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul își poate menține zborul orizontal; sau
- (b) într-un zbor deasupra apei la o distanță echivalentă cu mai mult de trei minute timp de zbor la viteza normală de croazieră, atunci când, în eventualitatea unei defecțiuni a motorului critic, elicopterul nu își poate menține zborul orizontal, precum și dacă pilotul comandant decide astfel pe baza unei evaluări a riscurilor; trebuie să fie echipate cu:
 - 1. în cazul elicopterelor care transportă mai puțin de 12 persoane, minimum o plută de salvare cu o capacitate nominală nu mai mică decât numărul maxim de persoane de la bord, depozitată astfel încât să poată fi utilizată imediat în caz de urgență;
 - 2. în cazul elicopterelor care transportă mai mult de 11 persoane, minimum două plute de salvare, depozitate astfel încât să poată fi utilizate imediat în caz de urgență, cu o capacitate totală suficientă pentru a asigura un loc tuturor persoanelor care pot fi transportate la bord și, în cazul pierderii uneia dintre plute, cea sau cele rămase având suficientă capacitate de supraîncărcare pentru a transporta persoanele din elicopter;
 - 3. cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)] pentru fiecare plută de salvare obligatorie; și
 - 4. echipamente de salvare, inclusiv mijloace de susținere a vieții, adecvate zborului care urmează a fi efectuat.

NCC.IDE.H.230 Echipamente de supraviețuire

Elicopterele operate peste zone în care operațiunile de căutare și salvare ar fi deosebit de dificile trebuie să fie echipate cu:

- (a) echipamente de semnalizare pentru a produce semnale de ajutor;
- (b) cel puțin un ELT de supraviețuire [ELT(S)]; și

- (c) echipamente suplimentare de supraviețuire pentru ruta pe care urmează să se zboare, luând în considerare numărul persoanelor de la bord.

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

Elicopterele certificate pentru operațiuni deasupra apei trebuie să fie echipate cu:

- (a) ancoră plutitoare sau alt echipament necesar pentru a facilita amararea, ancorarea sau manevrarea elicopterului pe apă, adecvat(ă) mărimii, greutateii și caracteristicilor sale de manevrare; și
- (b) echipament pentru producerea semnalelor sonore prevăzute în reglementările internaționale pentru prevenirea coliziunilor pe mare, după caz.

NCC.IDE.H.235 Toate elicopterele care efectuează zboruri deasupra apei – amerizarea de urgență

Elicopterele trebuie să fie proiectate pentru amerizare sau certificate pentru amerizare de urgență în conformitate cu codul de navigabilitate relevant sau să fie dotate cu echipamente de flotabilitate în caz de urgență atunci când efectuează un zbor deasupra apei la o distanță față de uscat echivalentă cu mai mult de 10 minute timp de zbor la viteza normală de croazieră.

NCC.IDE.H.240 Cască

Ori de câte ori este obligatoriu un sistem de radiocomunicații și/sau un sistem de radio navigație, elicopterele trebuie să fie echipate cu o cască cu microfon sau un dispozitiv echivalent și un buton de transmitere pe comenzile de zbor, pentru fiecare pilot și/sau membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.245 Echipament de radiocomunicații

- (a) Elicopterele operate în condiții IFR sau pe timp de noapte sau atunci când acest lucru este impus de cerințele spațiului aerian aplicabil trebuie să fie echipate cu un echipament de radiocomunicații care, în condiții normale de propagare a undelor radio, să aibă capacitatea:
1. de a realiza comunicația bidirecțională în scopul controlului de aerodrom;
 2. de a recepționa informații meteorologice;
 3. de a realiza comunicația bidirecțională în orice moment în timpul zborului cu stațiile aeronautice și pe frecvențele atribuite pentru aviația civilă; și
 4. de a asigura comunicații pe frecvența aeronautică de urgență 121,5 MHz.
- (b) Atunci când este necesară mai mult de o unitate de echipament de comunicații, fiecare unitate trebuie să fie independentă față de cealaltă sau celelalte, astfel încât o defecțiune a uneia să nu provoace defectarea alteia.

- (c) Atunci când este necesar un sistem de radiocomunicații, elicopterele trebuie să fie echipate, în plus față de sistemul interfon al echipajului de zbor prevăzut la punctul NCC.IDE.H.155, cu un buton de transmitere pe comenzile de zbor pentru fiecare pilot și membru al echipajului necesar, la postul de lucru desemnat al acestuia.

NCC.IDE.H.250 Echipamente de navigație

- (a) Elicopterele trebuie să fie echipate cu echipamente de navigație care să le permită să acționeze în conformitate cu:
1. planul de zbor ATS, dacă este cazul; și
 2. cerințele spațiului aerian aplicabil.
- (b) Elicopterele trebuie să dispună de suficiente echipamente de navigație pentru a se asigura că, în eventualitatea defectării unui element al echipamentului în orice etapă a zborului, restul echipamentului permite navigarea în siguranță în conformitate cu litera (a) sau executarea în siguranță a unei acțiuni de urgență corespunzătoare.
- (c) Elicopterele care efectuează zboruri pentru care se prevede aterizarea în condiții IMC trebuie să fie dotate cu un echipament de navigație care poate asigura ghidajul spre un punct de la care poate fi efectuată aterizarea după repere vizuale. Acest echipament trebuie să aibă capacitatea de a oferi o astfel de orientare pentru fiecare aerodrom la care se are în vedere aterizarea în condiții IMC și pentru orice aerodromuri de rezervă desemnate.
- (d) Atunci când este necesară PBN, aeronava trebuie să îndeplinească cerințele de certificare a navigabilității pentru specificația de navigație corespunzătoare.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Elicopterele trebuie să fie echipate cu un transponder radar secundar de supraveghere (SSR) care raportează altitudinea barometrică și cu orice altă funcție de transponder SSR necesară pentru ruta de zbor.

NCC.IDE.H.260 Gestionarea bazelor de date aeronautice

- (a) Bazele de date aeronautice utilizate în cadrul aplicațiilor sistemelor de aeronavă certificate respectă cerințele de calitate a datelor care sunt adecvate pentru utilizarea prevăzută a datelor.
- (b) Operatorul trebuie să asigure distribuirea și introducerea în timp util a unor baze de date aeronautice actuale și nemodificate în toate aeronavele cărora le sunt necesare.
- (c) În pofida oricăror alte cerințe de raportare a evenimentelor, astfel cum sunt definite în RAC REAC, operatorul raportează furnizorului bazei de date cazurile de date eronate, inconsecvente sau lipsă despre care s-ar putea preconiza în mod rezonabil că ar constitui un pericol pentru zbor.
- (d) În astfel de cazuri, operatorul informează echipajul de zbor și pe ceilalți membri ai personalului vizați și se asigură că datele afectate nu sunt utilizate.