

II

(Įstatymo galios neturintys teisės aktai)

REGLAMENTAI

KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 800/2013

2013 m. rugpjūčio 14 d.

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

- (4) šiuo reglamentu iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾, kad jame būtų numatyti tam tikri su nekomerciniais skrydžiais susiję aspektai;

atsižvelgdama į sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ⁽¹⁾, ypač į jo 8 straipsnio 5 dalį,

- (5) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą ir aukštą civilinės aviacijos saugos lygį Europos Sąjungoje, įgyvendinimo priemonės turėtų atitikti naujausius orlaivių naudojimo skrydžiams laimėjimus, įskaitant geriausią patirtį, ir šios srities mokslo bei technikos pažangą. Todėl reikėtų atsižvelgti į techninius reikalavimus ir administracines procedūras, sutartus iki 2009 m. birželio 30 d. koordinuojant Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (toliau – ICAO) ir Europos jungtinei aviacijos administracijai, taip pat į galiojančius konkrečioje nacionalinėje aplinkoje taikomus teisės aktus;

kadangi:

- (1) vežėjai, vykdanys skrydžius tam tikrais orlaiviais, ir tuose skrydžiuose dalyvaujantys darbuotojai turi atitikti taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priede išdėstytus esminius reikalavimus;
- (2) Reglamente (EB) Nr. 216/2008 reikalaujama (išskyrus atvejus, kai įgyvendinimo taisyklėse nustatyta kitaip), kad vežėjai, vykdanys nekomercinius skrydžius sudėtingais variklio varomais orlaiviais, deklaruotų gebėjimą vykdyti su tų orlaivių naudojimu susijusius išpareigojimus ir tai, kad turi priemonių tai daryti;
- (3) pagal Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 Komisija turėtų priimti būtinas įgyvendinimo taisykles, kuriomis būtų nustatomos saugaus orlaivių naudojimo sąlygos;
- (4) aviacijos pramonei ir valstybių narių administracijos įstaigoms reikia skirti pakankamai laiko prisitaikyti prie naujos reguliavimo sistemos;
- (5) Europos aviacijos saugos agentūra parengė įgyvendinimo taisyklių projektą ir pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 19 straipsnio 1 dalį pateikė jį Komisijai kaip nuomonę;
- (6) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 65 straipsnį įsteigto komiteto nuomonę;

⁽¹⁾ OL L 79, 2008 3 19, p. 1.

⁽²⁾ OL L 296, 2012 10 25, p. 1.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012 iš dalies keičiamas taip:

1. 1 straipsnio 1 dalyje po žodžių „komercinių skrydžių lėktuvais ir sraigtasparniais“ įterpiami žodžiai „ir nekomercinių skrydžių lėktuvais, sraigtasparniais, oro balionais ir sklandytuvais“.
2. 1 straipsnio 3 dalies numeris pakeičiamas į 5 ir įterpiamos šios 3 ir 4 dalys:

„3. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos išsamios nekomercinių skrydžių taisyklės ir vežėjų, vykdančių nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, teikiamų deklaracijų ir tų vežėjų priežiūros sąlygos ir tvarka.

4. Kol nepriimtos ir nepradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės, kiti skrydžiai, įskaitant skrydžius, kai orlaivis naudojamas specialioms užduotims vykdyti ar specialioms paslaugoms teikti, toliau vykdomi laikantis taikomų nacionalinės teisės aktų.“

3. 2 straipsnyje:

- a) pirmame punkte pridodamas nauja 5 papunktis:

„5) nustatytų charakteristikų navigacija (PBN) – orlaivio, kuriuo vykdomas skrydis ATS maršrutu, artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra ar skrydis nustatytoje oro erdvėje, veikimo charakteristikų reikalavimais grindžiama zonos navigacija.“;

- b) antrame papunktyje vietoje „V“ įrašoma „VII“.

4. 5 straipsnio 2 dalyje žodis „CAT“ iš pirmo sakinio išbraukiamas.
5. 5 straipsnio 2 dalies b punkte vietoje žodžių „lėktuvus ir sraigtasparnius“ įrašomi žodžiai „lėktuvus, sraigtasparnius, oro balionus ir sklandytuvus“.
6. 5 straipsnyje pridodamos šios trys dalys:

„3. Vežėjai, vykdančys nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, deklaruoja savo gebėjimą vykdyti su tų orlaivių naudojimu susijusius įsipareigojimus ir tai, kad turi priemonių tai daryti, ir naudoja orlaivius skrydžiams pagal III ir VI priedų nuostatas.

4. Vežėjai, vykdančys nekomercinius skrydžius kitais orlaiviais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius), taip pat oro balionais ir sklandytuvais, naudoja orlaivius skrydžiams pagal VII priedo nuostatas.

5. Nukrypstant nuo 1, 3 ir 4 dalių, mokymo organizacijos, kurių pagrindinė verslo vieta yra valstybėje narėje ir kurios patvirtintos pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 290/2012 (*), vykdydamos mokomuosius skrydžius Sąjungoje arba iš Sąjungos:

- a) sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius skrydžiams naudoja pagal VI priedo nuostatas;
- b) kitus orlaivius (išskyrus sudėtingus varikliu varomus lėktuvus ir sraigtasparnius), taip pat oro balionus ir sklandytuvus skrydžiams naudoja pagal VII priedo nuostatas.

(*) OL L 100, 2012 4 5, p. 1.“

7. 6 straipsnyje pridodama nauja 7 dalis:

„7. Nukrypstant nuo V priedo SPA.PBN.100 PBN dalies, kol nepriimtos ir nepradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės, nekomerciniai skrydžiai kitais lėktuvais (išskyrus sudėtingus varikliu varomus lėktuvus) nustatytoje oro erdvėje, maršrutuose arba laikantis procedūrų, vykdomų pagal nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) specifikacijas, toliau vykdomi valstybių narių nacionalinės teisės aktais nustatytais sąlygomis.“

8. 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) esama dalis pažymima numeriu 1;
- b) a punkte vietoje žodžių „skrydžius lėktuvais“ įrašomi žodžiai „komercinius skrydžius lėktuvais“;
- c) b punkte vietoje žodžių „skrydžius sraigtasparniais“ įrašomi žodžiai „komercinius skrydžius sraigtasparniais“;
- d) pridodama nauja 2 dalis:

„2. Kol nepriimtos ir nepradėtos taikyti atitinkamos įgyvendinimo taisyklės, nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais toliau vykdomi laikantis taikomų skrydžio laiko apribojimo nacionalinės teisės aktų.“

9. 10 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„3. Nukrypstant nuo 1 dalies antros pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti:

- a) iki 2016 m. rugpjūčio 25 d. netaikyti III priedo nuostatų nekomerciniams skrydžiams sudėtingais variklio varomais lėktuvais ir sraigasparniais ir
- b) iki 2016 m. rugpjūčio 25 d. netaikyti V, VI ir VII priedų nuostatų nekomerciniams skrydžiams lėktuvais, sraigasparniais, sklandytuvais ir oro balionais.“

10. I priedo pavadinimas pakeičiamas į „II–VII prieduose vartojamų terminų apibrėžtys“. Įterpiamos šios naujos apibrėžtys (esamos apibrėžtys atitinkamai pernumeruojamos):

„11) artėjimas tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) – artėjimas tūpti pagal prietaisus, kurių vykdant naudojami horizontalieji ir vertikalieji orientyrai, neatitinkantis tikslojo artėjimo tūpti ir tūpimo reikalavimų, kai apsisprendimo santykinis aukštis (DH) yra ne mažesnis kaip 250 pėdų, o kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR) – ne mažesnis kaip 600 m.;“;

„43) orlaivis ELA1 – bet kuris iš toliau išvardytų pilotuojamųjų Europos lengvųjų orlaivių:

- a) lėktuvas, kurio didžiausia kilimo masė (MTOM) yra ne didesnė kaip 1 200 kg ir kuris nepriskiriamas prie sudėtingų variklio varomų orlaivių;
- b) sklandytuvas arba variklinis sklandytuvas, kurio MTOM yra ne didesnė kaip 1 200 kg;
- c) oro balionas, kurio didžiausias konstrukcinis dujų arba karšto oro keliamasis tūris yra ne didesnis kaip 3 400 m³, jeigu tai karšto oro balionas, 1 050 m³, jeigu tai dujomis pildomas oro balionas, ir 300 m³, jeigu tai pririšamasis dujomis pildomas oro balionas;“;

„44) orlaivis ELA2 – bet kuris iš toliau išvardytų pilotuojamųjų Europos lengvųjų orlaivių:

- a) lėktuvas, kurio didžiausia kilimo masė (MTOM) yra ne didesnė kaip 2 000 kg ir kuris nepriskiriamas prie sudėtingų variklio varomų orlaivių;
- b) sklandytuvas arba variklinis sklandytuvas, kurio MTOM yra ne didesnė kaip 2 000 kg;
- c) oro balionas;
- d) labai lengvas sukasparnis, kurio MTOM yra ne didesnė kaip 600 kg ir kuris yra paprastos konstrukcijos, skirtas skristi ne daugiau kaip dviem asmenims, nevaromas nei turbininiu, nei raketiniu varikliu, ir kuriuo vykdomi tik skrydžiai dieną pagal VFR;“;

„126) leistinų oro sąlygų aerodromas – tinkamas aerodromas, kuriame, remiantis meteorologiniais pranešimais, oro prognozėmis arba bet koku jų deriniu numatoma, kad numatomu naudojimo laikotarpiu oro sąlygos atitiks reikalaujamus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės, o iš kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės ataskaitų matyti, kad bus galima saugiai nutūpti.“

11. II priedo ARO.GEN.200 dalies c punkte po žodžio „sertifikuotų“ įterpiami žodžiai „arba jai deklaracijas teikiančių“.

12. II priedo ARO.GEN.220 dalies a punkte įterpiami šie papunkčiai (kiti papunkčiai atitinkamai pernumeruojami):

„5) deklaravimo procesus ir nuolatinę deklaruotų organizacijų priežiūrą;“;

„8) nekomercinių vežėjų vykdomų skrydžių kitais nei sudėtingais variklio varomais orlaiviais priežiūrą;“.

13. II priedo ARO.GEN.220 dalies b punkte po žodžio „pažymėjimų“ įterpiami žodžiai „ir gautų deklaracijų“.

14. II priedo ARO.GEN.300 dalies a punkto tekstas pakeičiamas taip:

„a) Kompetentinga institucija tikrina:

- 1) prieš išduodama organizacijos pažymėjimą ar suteikdama patvirtinimą – ar organizacija atitinka taikomus reikalavimus;

- 2) ar jos sertifikuotos organizacijos ir organizacijos, iš kurių ji yra gavusi deklaraciją, nuolat atitinka taikomus reikalavimus;
- 3) ar nekomerciniai vežėjai, vykdančys skrydžius kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais, nuolat atitinka reikalavimus; ir
- 4) atitinkamų saugos priemonių, kurių imtis pagal ARO.GEN.135 dalies c ir d punktus įpareigojo kompetentinga institucija, įgyvendinimą.“
15. II priedo ARO.GEN.305 dalies d ir e punktus žyminčios raidės pakeičiamos atitinkamai e ir f ir įterpiamas naujas d punktas:
- „d) Kompetentingai institucijai savo veiklą deklaruojančių organizacijų priežiūros programa rengiama atsižvelgiant į konkretų organizacijos pobūdį, jos veiklos sudėtingumą ir ankstesnės priežiūros veiklos rezultatus ir grindžiama susijusios rizikos įvertinimu. Ji apima auditus ir patikrinimus, įskaitant atitinkamus patikrinimus perone ir patikrinimus, apie kuriuos neįspėjama.“
16. II priede po ARO.GEN.330 dalies įterpiama nauja ARO.GEN.345 dalis:
- „ARO.GEN.345 Deklaravimas. Organizacijos**
- a) Gavusi deklaraciją iš organizacijos, kuri vykdo arba ketina vykdyti veiklą, kuriai būtina deklaracija, kompetentinga institucija patikrina, ar deklaracijoje yra visa ORO dalyje reikalaujama informacija, ir organizacijai patvirtina, kad gavo deklaraciją.
- b) Jei deklaracijoje nėra reikalaujamos informacijos arba yra informacijos, iš kurios matyti, kad taikomų reikalavimų nesilaikoma, kompetentinga institucija apie tai praneša organizacijai ir paprašo papildomos informacijos. Prireikus kompetentinga institucija atlieka organizacijos patikrinimą. Jei patvirtinama, kad reikalavimų nesilaikoma, kompetentinga institucija imasi ARO.GEN.350 dalyje nustatytų veiksmų.“
17. II priedo ARO.GEN.350 dalies b ir c punktuose po žodžių „pažymėjimo sąlygoms“ įterpiami žodžiai „arba deklaracijos turiniui“.
18. II priedo ARO.GEN.350 dalies e punkte po žodžio „sertifikuotos“ įterpiami žodžiai „arba jai savo veiklą deklaravusios“.
19. II priedo ARO.OPS.200 dalies b punkto tekstas pakeičiamas taip:
- „b) Įsitikinusi, kad vežėjas įrodė laikąs taikomų reikalavimų, kompetentinga institucija suteikia arba pakeičia patvirtinimą. Patvirtinimas nurodomas:
- 1) skrydžių vykdymo specifikacijose, kaip nustatyta II priedėlyje komerciniams skrydžiams, arba
- 2) specialiųjų patvirtinimų sąrašė, kaip nustatyta V priedėlyje nekomerciniams skrydžiams.“
20. II priede įterpiamas naujas V priedėlis, pavadintas „Specialiųjų patvirtinimų sąrašas“, kurio tekstas pateikiamas šio reglamento I priede.
21. III priedo ORO.GEN.005 dalies pabaigoje įrašoma „arba nekomercinius skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais“.
22. III priedo ORO.GEN.105 dalyje po žodžio „sertifikavimo“ įterpiami žodžiai „arba deklaravimo“.
23. III priedo ORO.GEN.110 dalies a punkte po žodžio „pažymėjimą“ įterpiami žodžiai „arba deklaraciją“, o c punkte po žodžio „pažymėjimo“ įterpiami žodžiai „arba deklaracijos“.
24. III priedo ORO.GEN.120 dalyje pridedamas naujas c punktas:
- „c) Jei vežėjas, kuriam būtina deklaruoti savo veiklą, siekdamas užtikrinti atitikti Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms, taiko alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones, jis apie tai informuoja kompetentingą instituciją.“
25. III priedo ORO.GEN.140 dalies a punkte po žodžio „sertifikavimo“ įterpiami žodžiai „arba deklaravimo“.

26. III priedo ORO.AOC.125 dalis pakeičiama taip:

„a) AOC turėtojas gali vykdyti nekomercinius skrydžius orlaiviu, kuris kitu atveju naudojamas komerciniams skrydžiams, išvardytiems jo AOC skrydžių vykdymo specifikacijose, jei vežėjas:

1) išsamiai aprašo tokius skrydžius skrydžių vykdymo vadove, įskaitant:

i) taikomų reikalavimų nurodymą;

ii) aiškų veiklos procedūrų, taikomų vykdant komercinius ir nekomercinius skrydžius, bet kokių skirtumų nurodymą ir

iii) užtikrinimo, kad visi veikloje dalyvaujantys darbuotojai visiškai susipažinę su atitinkama tvarka, priemonės;

2) pateikia nustatytus a punkto 1 papunkčio ii papunktyje nurodytų veiklos procedūrų skirtumus kompetentingai institucijai iš anksto patvirtinti.

b) Nereikalaujama, kad AOC turėtojas, vykdamas a punkte nurodytus skrydžius, pateiktą deklaraciją pagal šią dalį.“

27. III priede po ORO.AOC.150 dalies įterpiamas šis naujas skyrius:

„DEC SKYRIUS.

DEKLARAVIMAS

ORO.DEC.100 Deklaravimas

Nekomercinis vežėjas, vykdamas skrydžius sudėtingais varikliu varomais orlaiviais:

a) prieš pradėdamas skrydžius kompetentingai institucijai pateikia visą atitinkamą informaciją pagal šio priedo I priedėlyje pateiktą formą;

b) kompetentingai institucijai pateikia taikomų alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašą;

c) užtikrina atitiktį taikomiems reikalavimams ir deklaracijoje pateiktai informacijai;

d) nedelsdamas informuoja kompetentingą instituciją apie bet kokius savo deklaracijos ar taikomų atitikties užtikrinimo priemonių pakeitimus, pateikdamas pakeitimų deklaraciją pagal šio priedo I priedėlyje pateiktą formą, ir

e) informuoja kompetentingą instituciją, kai nutraukia veiklą.“

28. III priedo ORO.MLR.100 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) Skrydžių vykdymo vadovo turinys turi atitikti taikomus šiame priede, IV priede (CAT dalyje), V priede (SPA dalyje) ir VI priede (NCC dalyje) nustatytus reikalavimus ir neturi prieštarauti atitinkamai oro vežėjo pažymėjimo (AOC) skrydžių vykdymo specifikacijose arba deklaracijoje ir jos specialiųjų patvirtinimų sąraše nurodytoms sąlygoms.“

29. III priedo ORO.MLR.101 dalis pavadinama „Skrydžių vykdymo vadovas. Komercinių skrydžių vykdymo vadovo sandara“

30. III priedo ORO.MLR.115 dalies a punkto tekstas pakeičiamas taip:

„a) Šie įrašai saugomi ne trumpiau kaip 5 metus:

1) komercinių vežėjų – įrašai apie ORO.GEN.200 dalyje nurodytą veiklą;

2) nekomercinių skrydžių sudėtingais varikliu varomais orlaiviais – vežėjo deklaracijos kopija, išsami informacija apie turimus patvirtinimus ir skrydžių vykdymo vadovas.“

31. III priedo ORO.FC.005 dalies tekstas pakeičiamas taip:

„Šį skyrių, kuriame nustatomi su skrydžio įgulos mokymu, patirtimi ir kvalifikacija susiję reikalavimai, kurių turi laikytis vežėjas, sudaro:

a) 1 skirsnis, kuriame nustatomi bendrieji reikalavimai, taikomi nekomerciniams skrydžiams sudėtingais varikliu varomais orlaiviais ir komerciniams skrydžiams;

- b) 2 skirsnis, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi komerciniams skrydžiams.“
32. III priede, po ORO.FC.005 dalies įterpiamas naujas skirsnis, pavadintas „1 skirsnis. Bendrieji reikalavimai“.
33. III priedo ORO.FC.105 dalies a punkte žodžiai „igulos arba orlaivio vadu“ pakeičiami žodžiais „igulos vadu arba, kai vykdomas komercinis skrydis, orlaivio vadu.“
34. III priedo ORO.FC.145 dalies c punkto pradžioje įrašoma „Komercinių skrydžių atveju“.
35. III priede, po ORO.FC.145 dalies įterpiamas naujas skirsnis, pavadintas „2 skirsnis. Papildomi komerciniams skrydžiams taikomi reikalavimai“.
36. III priede ORO.CC.005 dalies tekstas pakeičiamas taip:
- „Ši skyrių, kuriame nustatomi reikalavimai, kurių turi laikytis skrydžius orlaiviu su keleivių salono įgula vykdomas vežėjas, sudaro:
- a) 1 skirsnis, kuriame nustatomi bendri visiems skrydžiams taikomi reikalavimai, ir
- b) 2 skirsnis, kuriame nustatomi papildomi reikalavimai, taikomi tik komerciniams skrydžiams.“
37. III priedo CC skyriaus 1 skirsnis pavadinamas „Bendri reikalavimai“.
38. III priede pridedamas naujas priedėlis, pavadintas „Deklaravimas“, kurio tekstas pateikiamas šio reglamento II priede.
39. V priede SPA.GEN.100 dalies tekstas pakeičiamas taip:
- „a) Specialųjį patvirtinimą suteikianti kompetentinga institucija yra:
- 1) komerciniam vežėjui – valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, institucija;
- 2) nekomerciniam vežėjui – valstybės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, institucija.
- b) Nepaisant a punkto 2 papunkčio, trečiojoje šalyje registruotą orlaivį naudojančiam nekomerciniam vežėjui netaikomi šio priedo reikalavimai dėl toliau išvardytų procedūrų patvirtinimo, jei tuos patvirtinimus suteikė trečioji šalis, kuri yra registravimo valstybė:
- 1) nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN);
- 2) minimalių navigacijos galimybių techninių reikalavimų (MNPS);
- 3) sumažinto vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje.“
40. V priede SPA.GEN.110 dalies tekstas pakeičiamas taip:
- „Veiklos, kurią vykdyti yra patvirtintas vežėjas, apimtis dokumentuojama ir nurodoma:
- a) oro vežėjo pažymėjimą (AOC) turinčių vežėjų – prie AOC pridedamose skrydžių vykdymo specifikacijose;
- b) visų kitų vežėjų – specialiųjų patvirtinimų sąrašė.“
41. V priedo SPA.DG.100 dalyje po žodžių „IV priede (CAT dalyje)“ įterpiami žodžiai „VI priede (NCC dalyje) ir VII priede (NCO dalyje)“.
42. Įterpiami nauji priedas (NCC dalis) ir VII priedas (NCO dalis), kurių tekstas pateiktas atitinkamai šio reglamento III ir IV prieduose.

*2 straipsnis***Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2013 m. rugpjūčio 25 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2013 m. rugpjūčio 14 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

José Manuel BARROSO

I PRIEDAS

„V Priedėlis

Specialiųjų patvirtinimų sąrašas

Nekomerciniai skrydžiai

(pagal patvirtinime nurodytas ir skrydžių vykdymo vadove arba piloto skrydžių vykdymo vadove pateiktas sąlygas)

Suteikianti institucija ⁽¹⁾:Specialiųjų patvirtinimų sąrašas# ⁽²⁾:

Vežėjo pavadinimas:

Data ⁽³⁾:

Parašas:

Orlaivio modelis ir registravimo žymos ⁽⁴⁾:

Specializuotų skrydžių tipai (SPO), jei taikoma:

☐ ⁽⁵⁾

Specialieji patvirtinimai ⁽⁶⁾ :	Specifikacija ⁽⁷⁾	Pastabos
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Įrašomas pavadinimas ir kontaktinė informacija.⁽²⁾ Įrašomas atitinkamas numeris.⁽³⁾ Specialiųjų patvirtinimų suteikimo data (mmmm mm dd) ir kompetentingos institucijos atstovo parašas.⁽⁴⁾ Įrašomas orlaivio markės, modelio ir serijos arba pagrindinės serijos, jei serija ženklinama, ženklas pagal Komercinės aviacijos saugos grupės (CAST)/ICAO sistemą (pvz., „Boeing-737-3K2“ arba „Boeing-777-232“). CAST/ICAO taksonomija pateikta <http://www.intlaviationstandards.org/>

Registracijos ženklai turi būti išvardyti specialiųjų patvirtinimų sąraše arba skrydžių vykdymo vadove. Pastaruoju atveju specialiųjų patvirtinimų sąraše turi būti nuoroda į atitinkamą skrydžių vykdymo vadovo puslapį.

⁽⁵⁾ Nurodomas skrydžio tipas, pvz., žemės ūkio, statybos, fotografijos, tyrimo, stebėjimo ir patruliavimo, reklamos ore.⁽⁶⁾ Šioje skiltyje išvardijami bet kokie patvirtinti skrydžiai, pvz., pavojingųjų krovinių vežimo, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ Šioje skiltyje išvardijami kiekvieno patvirtinimo liberaliausieji kriterijai, pvz., CAT II apsisprendimo aukštis ir mažiausieji RVR.

II PRIEDAS

„Priedėlis

DEKLARACIJA pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo
Vežėjas Pavadinimas (vardas, pavardė): Vieta, kurioje vežėjas įsisteigęs arba įsikūręs, ir vieta, iš kurios vadovaujama skrydžiams: Atsakingo vadovo vardas, pavardė ir kontaktiniai duomenys:
Orlaivio naudojimas
Naudojimo pradžios data/pakeitimo taikymo data:
Skrydžio tipas (-ai): ☐ NCC dalis: (nurodoma, ar keleivių ir (arba) krovinių)
Orlaivių tipas (-ai), registracija (-os) ir pagrindas:
Turimų patvirtinimų duomenys (pridedamas specialiųjų deklaracijos patvirtinimų sąrašas, jei taikoma)
Alternatyvių atitikties užtikrinimo priemonių sąrašas su nuorodomis į AMC, kurias jos keičia (pridedama prie deklaracijos)
Pareiškimai
☐ Valdymo sistemos dokumentai, įskaitant skrydžių vykdymo vadovą, atitinka taikomus reikalavimus, nustatytus ORO, NCC ir SPA dalyse. Visi skrydžiai bus vykdomi pagal skrydžių vykdymo vadove nustatytą tvarką ir instrukcijas.
☐ Visi naudojami orlaiviai turi galiojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus ir atitinka Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 reikalavimus.
☐ Visi skrydžio įgulos nariai ir keleivių salono įgulos nariai, kai taikoma, išmokyti pagal taikomus reikalavimus.
☐ (jei taikoma) Vežėjas įdiegė oficialiai pripažintą pramonės standartą ir įrodė atitiktį jo reikalavimams. Nuoroda į standartą: Sertifikavimo institucija: Paskutinio atitikties audito data:
☐ Apie bet kokią skrydžio pakeitimą, kuris turi poveikį šioje deklaracijoje pateiktai informacijai, bus pranešta kompetentingai institucijai.
☐ Vežėjas patvirtina, kad šioje deklaracijoje pateikta informacija yra teisinga.
 Data, atsakingo vadovo vardas, pavardė ir parašas“

III PRIEDAS

„VI PRIEDAS

NEKOMERCINIAI SKRYDŽIAI SUDĖTINGAIS VARIKLIU VAROMAIŠ LĖKTUVAIS

[NCC DALIS]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI

NCC.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narė, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje jis įsikūręs, paskirta institucija.

NCC.GEN.105 Įgulos pareigos

a) Įgulos narys yra atsakingas už tinkamą vykdymą:

1. savo pareigų, susijusių su orlaivio ir jo keleivių sauga, ir
2. savo pareigų, nurodytų skrydžių vykdymo vadove pateiktose instrukcijose ir procedūrose.

b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba tuomet, kai įgulos vadas mano, kad saugos sumetimais tai būtina, įgulos narys sėdi jam nustatytoje darbo vietoje ir negali vykdyti jokios veiklos, išskyrus tą, kuri būtina saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.

c) Skrydžio metu skrydžio įgulos narys, būdamas savo darbo vietoje, segi saugos diržą.

d) Skrydžio metu visą laiką bent vienas kvalifikuotas skrydžio įgulos narys lieka prie vairų.

e) Įgulos narys negali eiti pareigų orlaivyje:

1. jeigu jis žino arba įtaria, kad gali būti pavargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.f punkte, ar jaučiasi dėl kitų priežasčių negalįs savo pareigų vykdyti pakankamai gerai ir dėl to galėtų kilti pavojus skrydžiui, arba
2. jei vartojo psichoaktyviųjų medžiagų, alkoholio arba tokių poveikį jaučia dėl kitų priežasčių, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte.

f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:

1. saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalis) FTL skyriuje, ir
2. kiekvienam vežėjui teikia duomenis, būtinus veiklai planuoti pagal taikomus FTL reikalavimus.

g) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie:

1. visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba naudojimo saugai, įskaitant avarines sistemas, ir
2. visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžio saugai.

NCC.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

a) Įgulos vadas atsako už:

1. orlaivio ir visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą per orlaiviu vykdomus skrydžius, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.c punkte;
2. skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;

3. tai, jog būtų užtikrinama, kad visų instrukcijų, skrydžių procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi pagal skrydžių vykdymo vadovą ir taip, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punkte;
4. skrydžio pradėjimą tik įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:
 - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;
 - ii) orlaivis yra tinkamai registruotas;
 - iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCC.IDE.A.105 arba NCC.IDE.H.105 dalyje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, išskyrus tuo atveju, jei vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama minimalios įrangos sąraše (MEL) arba lygiaverčiame dokumente;
 - iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentuose nustatytų ribų;
 - v) visas rankinis bagažas, lėktuvo bagažo skyriuje vežamas bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti;
 - vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;
 - vii) kiekvienas skrydžio įgulos narys turi galiojančią licenciją pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011 ir
 - viii) skrydžio įgulos nariai tinkamai kvalifikuoti ir atitinka kompetencijos bei skrydžio įgūdžių atnaujinimo reikalavimus;
5. tai, kad skrydis nebūtų pradėtas, jei kuris nors skrydžio įgulos narys dėl kokių nors priežasčių, pavyzdžiui, susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;
6. tai, kad skrydis nebūtų tęsiamas už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei kurio nors skrydžio įgulos nario gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;
7. sprendimo dėl orlaivio su trūkumais priimtino priėmimą atsižvelgiant į nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba minimalios įrangos sąrašą (MEL), jei taikoma;
8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techniniame žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai ir
9. užtikrinimą, kad skrydžio duomenų savirašiai:
 - i) nebūtų išaktyvinti ar išjungti skrydžio metu ir
 - ii) įvykus avarijai ar incidentui, apie kurį privaloma pranešti:
 - A) jų duomenys nebūtų specialiai ištrinami;
 - B) būtų iškart išaktyvinami pasibaigus skrydžiui ir
 - C) būtų pakartotinai suaktyvinami tik pritarus tyrimą atliekančiai institucijai.
- b) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.
- c) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.
- d) Vykdamas daugianarės įgulos skrydį, įgulos vadas, nepaisydamas a punkto 6 papunkčio nuostatos, gali tęsti skrydį už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo, jei taikomos reikiamos lengvinamosios procedūros.

- e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą ir imtis veiksmų, igulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtinais esant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytoms aplinkybėms. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.
- f) Igulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir informuoja paskirtąją vietos instituciją.
- g) Igulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, kurios metu buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

NCC.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

- a) Igulos vadas laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.
- b) Kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.a punkte, igulos vadas turi būti susipažinęs su teisės aktais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiomis su jo pareigų vykdymu, nustatytomis teritorijoms, kurios bus kertamos, aerodromams arba skrydžių erdvės dalims, kuriomis bus naudojamos, ir atitinkama oro navigacijos įranga.

NCC.GEN.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi igulos nariai galėtų bendrauti tarpusavyje bendra kalba.

NCC.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas

Vežėjas užtikrina, kad lėktuvas riedėtų aerodromo judėjimo zona tik tada, kai už vairų sėdintis žmogus:

- a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas arba
- b) yra paskirtas vežėjo ir:
 - 1. yra išmokytas valdyti riedantį orlaivį;
 - 2. yra išmokytas naudotis radijo telefonu (jei reikia palaikyti radijo ryšį);
 - 3. yra išklausęs instruktažą apie aerodromo išdėstymą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus ir nurodymus, frazeologiją ir procedūras, ir
 - 4. geba laikytis skrydžių vykdymo standartų, būtinų saugiam lėktuvo judėjimui aerodrome užtikrinti.

NCC.GEN.125 Rotoriaus veikimas. Sraigtasparniai

Sraigtasparnio rotorius gali būti įjungtas skrydžiui tik tada, kai už vairų sėdi kvalifikuotas pilotas.

NCC.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Vežėjas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais (PED), galinčiais turėti neigiamos įtakos orlaivio sistemų ir įrangos veikimui.

NCC.GEN.135 Informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas užtikrina, kad visuose jo orlaiviuose visą laiką būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrums (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

- a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus ar kopijas:
 - 1. AFM arba jam lygiavertį (-ius) dokumentą (-us);
 - 2. registracijos pažymėjimo originalą;
 - 3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;

4. triukšmo pažymėjimą;
 5. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedo (ORO dalies) ORO.DEC.100 dalyje nurodytą deklaraciją;
 6. specialiųjų patvirtinimų sąrašą, jei taikoma;
 7. leidimo naudotis orlaivio radijo stotimi originalą, jei taikoma;
 8. civilinės atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);
 9. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;
 10. sudaryto ATS skrydžio plano informaciją, jei taikoma;
 11. naujausius tinkamus oro navigacijos žemėlapius siūlomo skrydžio maršrutui ir visiems maršrutams, kuriais, kaip galima pagrįstai tikėtis, gali būti nukreiptas skrydis;
 12. procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją, skirtą naudoti perimančiam ir perimtam orlaiviui;
 13. informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje;
 14. naujausias su įgulos narių pareigomis susijusias skrydžių vykdymo vadovo dalis, kurios turi būti lengvai prieinamos įgulos nariams;
 15. MEL arba CDL;
 16. atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;
 17. atitinkamą meteorologinę informaciją;
 18. krovinio ir (arba) keleivių deklaracijas, jei taikoma, ir
 19. bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti per skrydį arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.
- b) Jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydis gali būti tęsiamas iki paskirties vietos arba vietos, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

NCC.GEN.145 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas

- a) Įvykus avarijai ar incidentui, apie kuriuos privaloma pranešti, orlaivio naudotojas įrašytų duomenų originalus saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodytų kitaip.
- b) Vežėjas atlieka skrydžio duomenų savirašio (FDR), kabinos pokalbių savirašio (CVR) ir duomenų saito įrašų veikimo tikrinimus ir vertinimus, kad užtikrintų nuolatinį savirašių tinkamumą naudoti.
- c) Vežėjas saugo įrašus FDR veikimo laikotarpi, kaip reikalaujama NCC.IDE.A.165 arba NCC.IDE.H.165 dalyse, tačiau FDR tikrinimo ir priežiūros tikslais tikrinimo metu galima ištrinti ne daugiau kaip 1 valandą seniausios įrašytos medžiagos.
- d) Vežėjas laiko ir nuolat atnauja dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina FDR neapdorotiems duomenims paversti inžineriniais vienetais išreikštais parametrais.
- e) Kompetentingai institucijai nurodžius vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą skrydžio savirašio įrašą.
- f) Nepažeidžiant Reglamento (ES) Nr. 996/2010:
 1. CVR įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei tam pritaria visi susiję įgulos nariai ir techninės priežiūros darbuotojai, ir
 2. FDR arba duomenų saito įrašai gali būti naudojami kitais nei avarijos ar incidento, apie kuriuos privaloma pranešti, tyrimo tikslais tik tada, jei:
 - i) šiuos įrašus vežėjas naudoja tik tinkamumo skraidyti ar techninės priežiūros tikslais;

ii) šie įrašai pateikiami iš jų pašalinus asmeninę informaciją arba

iii) šie įrašai atskleidžiami taikant saugias procedūras.

NCC.GEN.150 Pavojingųjų krovinių vežimas

- a) Pavojingieji kroviniai vežami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais „Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis“ (ICAO dok. Nr. 9284-AN/905), įskaitant jo papildymus ir bet kuriuos kitus priedus ar klaidų ištaisymus.
- b) Pavojinguosius krovinius veža tik pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:
1. tiems kroviniams netaikomos techninės instrukcijos pagal tų instrukcijų 1 dalį arba
 2. juos veža keleiviai ar įgulos nariai arba jie vežami bagažo skyriuje, kaip numatyta techninių instrukcijų 8 dalyje.
- c) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imamasi visų pagrįstų priemonių siekiant neleisti netyčia vežti pavojingųjų krovinių.
- d) Vežėjas teikia darbuotojams būtiną informaciją, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.
- e) Vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, apie visas avarijas ar incidentus, įvykusius vežant pavojinguosius krovinius, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai valstybės, kurioje atsitiko įvykis, institucijai.
- f) Vežėjas užtikrina, kad keleiviams būtų teikiama informacija apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.
- g) Vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.

B SKYRIUS

SKRYDŽIŲ PROCEDŪROS

NCC.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Vežėjas naudojami tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurie tinka atitinkamo tipo orlaiviams ir skrydžiams.

NCC.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Rinkdamasis atsarginius aerodromus ir sprenddamas dėl degalų naudojimo tvarkos vežėjas aerodromą laiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo trunka ilgiau nei:

- a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba
- b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

NCC.OP.110 Aerodromo naudojimo minimumai. Bendrosios nuostatos

- a) Vežėjas nustato per skrydžius, vykdomus taikant skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), taikytinus kiekvieno naudotino išvykimo, paskirties ir atsarginio aerodromo naudojimo minimumus. Šie minimumai:
1. turi būti ne mažesni nei nustatyti valstybės, kurioje yra aerodromas, išskyrus tos valstybės patvirtintus konkrečius atvejus, ir
 2. kai vykdomi skrydžiai prasto matomumo sąlygomis, turi būti patvirtinti kompetentingos institucijos pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) E skyrių.
- b) Nustatydamas aerodromo naudojimo minimumus, vežėjas atsižvelgia į:
1. orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;
 2. skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;
 3. kilimo ir tūpimo takų, priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurie gali būti pasirinkti naudoti, matmenis ir charakteristikas;

4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;
 5. orlaivyje esančią navigacijai ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolei skirtą įrangą, reikalingą kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tupiant, paliekant kilimo ir tūpimo taką ir nutraukiant tūpimą;
 6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir aukštėjimo zonose, dėl kurių būtina taikyti ypatingųjų atvejų procedūras;
 7. kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį ir (arba) aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms;
 8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemonės ir
 9. priartėjimo tūpti metu taikomą skrydžio metodiką.
- c) Konkrečios artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros minimumai taikomi tik tada, jei laikomasi visų šių sąlygų:
1. veikia numatyta procedūra taikyti reikalingą antžeminę įrangą;
 2. veikia orlaivio sistemos, reikalingos tam tikro tipo artėjimui tūpti;
 3. laikomasi būtinųjų orlaivio naudojimo kriterijų ir
 4. įgula yra tinkamos kvalifikacijos.

NCC.OP.111 Aerodromo naudojimo minimumai. NPA, APV, CAT I skrydžiai

- a) Netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama taikant nenutrūkstamo žemėjimo artėjant tūpti (CDFA) metodiką, artėjimo tūpti pagal vertikaliosios orientyrus (APV) procedūrą arba kai vykdomas I kategorijos (CAT I) skrydis, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
1. mažiausias aukštis, kuriame artėjimo tūpti priemonė gali būti naudojama be reikalaujamų vizualiųjų orientyrų;
 2. kliūčių perskridimo aukštis (OCH) pagal orlaivio kategoriją;
 3. paskelbtas artėjimo tūpti DH, jei taikoma;
 4. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba
 5. AFM arba lygiaverčiame dokumente nurodytas mažiausias DH, jei jis nustatytas.
- b) NPA skrydžio mažiausias žemėjimo aukštis (MDH), kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
1. OCH pagal orlaivio kategoriją;
 2. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba
 3. AFM nurodytas mažiausias MDH, jei jis nustatytas.

1 lentelė

Sistemos minimumai

Įranga	Mažiausias DH/MDH (pėdos)
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Pasaulinės navigacijos palydovų sistema (GNSS)/palydovinė išplėstinė sistema (SBAS) (šoninis tikslusis artėjimas tūpti pagal vertikaliosios orientyrus (LPV))	200
GNSS (šoninė navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrinė vertikalioji navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Radio švyturys (LOC) su nuotolio matavimo įranga (DME) arba be jos	250

Įranga	Mažiausias DH/MDH (pėdos)
Artėjimas tūpti pagal apžvalgos radiolokatorių (SRA) (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
Visakryptis VHF radijo švyturys (VOR)	300
VOR/DME	250
Nekryptinis švyturys (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

NCC.OP.112 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Skrydžių ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:

1. paskelbtas skrydžio ratu OCH pagal lėktuvo kategoriją;
2. mažiausias skrydžio ratu aukštis pagal 1 lentelę arba
3. ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus DH/MDH.

b) Mažiausias matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausias iš šių:

1. skrydžio ratu matomumas pagal lėktuvo kategoriją, jei paskelbtas;
2. mažiausias matomumas pagal 2 lentelę arba
3. ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis ir (arba) konvertuotas meteorologinis matomumas (RVR/CMV).

1 lentelė

MDH ir mažiausias matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Mažiausias meteorologinis matomumas (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis nei 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis nei 800 m.

NCC.OP.115 Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros

a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei jos paskelbtos ir numatytos naudotinam kilimo ir tūpimo takui arba FATO.

b) Nepaisydamas a punkto, įgulos vadas sutinka su ATC leidimu nukrypti nuo paskelbtos procedūros tik:

1. jei laikomasi kliūčių perskridimo kriterijų ir visiškai atsižvelgta į skrydžio sąlygas arba
 2. kai jį radiolokatoriais nukreipia ATC skyrius.
- c) Bet kuriuo atveju priartėjimas tūpti atliekamas vizualiai arba laikantis paskelbtų artėjimo tūpti procedūrų.

NCC.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros

Vežėjas parengia veiklos procedūras atsižvelgdamas į poreikį kuo labiau sumažinti orlaivio triukšmą, kartu užtikrindamas, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

NCC.OP.125 Mažiausias absoliutusias kliūčių perskridimo aukštis. IFR skrydžiai

- a) Vežėjas nurodo mažiausio skrydžio aukščio nustatymo metodą, kuriuo nustatomas reikiamas visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštis.
- b) Taikydamas šį metodą įgulos vadas nustato kiekvieno skrydžio mažiausią aukštį. Mažiausias skrydžio aukštis turi būti ne mažesnis už valstybės, per kurią skrendama, paskelbtą mažiausią skrydžio aukštį.

NCC.OP.130 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

- a) Įgulos vadas pradedą skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:
1. vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR):
 - i) skristi dieną iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių įprastame kreiseriniame aukštyje arba
 - ii) skristi naktį iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes įprastame kreiseriniame aukštyje;
 2. vykdant skrydžius pagal IFR:
 - i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes įprastame kreiseriniame aukštyje arba
 - ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes įprastame kreiseriniame aukštyje.
- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:
1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;
 2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
 3. hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras, jei taikoma, ir
 4. bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių lėktuvas gali tūpti pavėluotai arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.
- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradeda planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

NCC.OP.131 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigatasparniai

- a) Įgulos vadas pradedą skrydį tik jei sraigatasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų:
1. vykdant skrydžius pagal VFR, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to dar bent 20 minučių geriausiojo nuotolio greičiu ir

2. vykdamas skrydžius pagal IFR:

- i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš paskirties aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą arba
- ii) kai reikia atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, atlikti artėjimą tūpti bei nutraukti tūpimą ir po to:
 - A) skristi iki nurodyto atsarginio aerodromo ir
 - B) skristi 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš atsarginio aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą.

b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;
2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
3. hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras, jei taikoma, ir
4. bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių orlaivis gali tūpti pavėluotai arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradedama planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

NCC.OP.135 Bagažo ir krovinių laikymas

Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

- a) į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį rankinį bagažą, kurį galima tinkamai ir saugiai laikyti, ir
- b) visas orlaivyje esantis bagažas ir kroviniai, kurie, pasislinkę iš laikymo vietos, galėtų sužeisti ar sugadinti arba užtvirti praėjimus bei išėjimus, būtų laikomi taip, kad nejudėtų.

NCC.OP.140 Keleivių instruktažas

Igulos vadas užtikrina, kad:

a) prieš kylant keleiviai būtų informuoti apie tai, kur rasti ir kaip naudoti:

1. saugos diržus;
2. avarinius išėjimus ir
3. keleivių avarinio instruktažo korteles;

ir, jei taikoma:

4. gelbėjimosi liemenės;
5. deguonies tiekimo įrangą;
6. gelbėjimosi plaustus ir
7. kitą keleiviams individualiai naudoti skirtą avarinę įrangą;

ir

b) avarinėje situacijoje skrydžio metu keleiviams būtų nurodyta imtis aplinkybes atitinkančių reikiamų veiksmų.

NCC.OP.145 Pasirengimas skrydžiui

- a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis esamomis pagrįstomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamas ir tokiam skrydžiui tiesiogiai būtiną ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.
- b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:
 1. išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir
 2. suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

NCC.OP.150 Kilimo atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

- a) Skrydžių pagal IFR planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų kilimo atsarginį aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išvykimo aerodrome yra tokios, kokių reikia pagal taikytinus aerodromo naudojimo minimumus, arba prastesnės arba į išvykimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.
- b) Atstumas nuo išvykimo aerodromo iki kilimo atsarginio aerodromo turi būti:
 1. vykdant skrydžius dviejų variklių lėktuvais – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 1 valandos skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis vieno variklio kreiseriniu greičiu, ir
 2. vykdant skrydžius trijų arba daugiau variklių lėktuvais – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 2 valandų skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis AFM nurodytu kreiseriniu greičiu, neveikiant vienam varikliui (OEI).
- c) Kad aerodromą būtų galima pasirinkti kaip kilimo atsarginį aerodromą, iš esamos informacijos turi būti matyti, kad numatyto naudojimo laiku sąlygos atitiks tam skrydžiui taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus už juos geresnės.

NCC.OP.151 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

Skrydžių pagal IFR planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

- a) naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu nuo 1 valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki 1 valandos po jo arba nuo faktinio išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko (pasirenkant trumpiausią laikotarpį), bus galima artėti tūpti ir tūpti pagal vizualiąsias meteorologines sąlygas (VMC) arba
- b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:
 1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir
 2. turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatytą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo bus tokios meteorologinės sąlygos:
 - i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai, ir
 - ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už mažiausią vertę, nustatytą šiai procedūrai.

NCC.OP.152 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

Skrydžių pagal IFR planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

- a) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatomą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo arba nuo faktinio išvykimo laiko iki 2 valandų po numatomo atvykimo laiko (pasirenkant trumpiausią laikotarpį), bus tokios meteorologinės sąlygos:

1. debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai, ir
 2. matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią vertę, nustatytą šiai procedūrai, arba
- b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:
1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;
 2. turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatytą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo bus tokios meteorologinės sąlygos:
 - i) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią vertę, nustatytą artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai;
 - ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią vertę, nustatytą šiai procedūrai, ir
 3. jei paskirties vieta yra atviroje jūroje, nustatytas negrįžties taškas (PNR).

NCC.OP.155 Degalų papildymas keleiviams įlipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

- a) Orlaivio „Avgas“ (aviacinio benzino) ar plataus diapazono degalų arba šių degalų tipų mišinio atsargos nėra papildomos arba išleidžiamos, kai keleiviai lipa į orlaivį, yra jame ar išlipa iš jo.
- b) Naudojant visų kitų tipų degalus imamasi būtinų atsargumo priemonių, o orlaivyje turi būti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, pasirengusių pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis turimomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

NCC.OP.160 Naudojimasis ausinėmis

- a) Visi skrydžio įgulos nariai, turintys eiti pareigas skrydžio įgulos kabinoje, turi būti su ausinėmis su gerviniu mikrofonu arba lygiavertčiu jam įrenginiu. Ausinės naudojamos kaip pagrindinis balso ryšio su ATS įrenginys:
 1. ant žemės:
 - i) kai balso ryšiu gaunamas ATC leidimas išskristi ir
 - ii) veikiant varikliams;
 2. skrydžio metu:
 - i) žemiau pereinamojo aukščio arba
 - ii) 10 000 pėdų aukštyje (pasirenkant didesnę vertę)ir
 3. kai orlaivio vadas mano esant būtina.
- b) a punkte nurodytomis sąlygomis gervinis mikrofonas arba jam lygiavertis įrenginys turi būti tokioje padėtyje, kad būtų galimas abipusis radijo ryšys.

NCC.OP.165 Keleivių vežimas

Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

- a) keleiviai būtų pasodinti tokioje vietoje, iš kurios avarinės evakuacijos atveju galėtų padėti vykdyti evakuaciją iš orlaivio ir jai netrukdyti;
- b) prieš riedant, kylant ir tupiant, taip pat tuomet, kai įgulos vadas mano esant būtina dėl saugos priežasčių, visi orlaivio keleiviai sėdėtų kėdėse arba būtų miegamosiose vietose su tinkamai prisegtais saugos diržais arba sulaikomaisiais įtaisais ir
- c) sėdėti viename kėdėje keliems žmonėms būtų leidžiama tik specialiuose orlaivio kėdėse vienam suaugusiajam ir vienam kūdikiui, tinkamai pritvirtintam papildomu juosiamuoju diržu arba kitu sulaikomoju įtaisu.

NCC.OP.170 Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga

Igulos vadas užtikrina, kad:

- a) prieš riedant, kylant ir tupiant visi išėjimai bei gelbėjimosi takai būtų laisvi ir
- b) prieš orlaivui kylant ir tupiant, taip pat kai tai būtina saugos sumetimais, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai pritvirtinti.

NCC.OP.175 Rūkymas orlaivyje

Igulos vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

- a) kai tai būtina dėl saugos priežasčių;
- b) papildant orlaivio degalus;
- c) kai orlaivis stovi ant žemės, nebent vežėjas nustatė procedūras, kaip sumažinti riziką atliekant antžemines procedūras;
- d) ne rūkymui skirtose vietose, praėjimuose ir tualetuose;
- e) krovinių skyriuje ir (arba) kitose krovinių vežimo vietose, kai krovinyje nėra sudėtos į ugniai atsparias talpyklas ar uždengtas ugniai atspariu audeklu, ir
- f) tose keleivių salono vietose, į kurias yra tiekiamas deguonis.

NCC.OP.180 Meteorologinės sąlygos

- a) Igulos vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal VFR tik jei iš naujausios turimos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos visą maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatyto naudojimo laiku atitiks taikytinus skrydžių pagal VFR minimumus arba bus geresnės.
- b) Igulos vadas pradeda arba tęsia skrydį pagal IFR į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios turimos informacijos matyti, kad numatyto atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.
- c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, prireikus vadovaujamas atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologine informacija.

NCC.OP.185 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

- a) Vežėjas nustato procedūras, vykdytinas, kai būtina atlikti antžemines ledo šalinimo bei prieslėdžio procedūras ir atitinkamus orlaivio patikrinimus, kurie būtini saugiam orlaivio naudojimui.
- b) Igulos vadas pradeda kilimą tik tada, kai nuo orlaivio pašalinamos visos apnašos, kurios gali turėti neigiamą poveikį skrydžiui arba orlaivio valdymui, išskyrus atvejus, kurie leidžiami pagal a punkte nurodytas procedūras ir pagal AFM.

NCC.OP.190 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

- a) Vežėjas nustato skrydžių esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis procedūras.
- b) Igulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur numatomos arba vyrauja apledėjimo sąlygos, tik jei orlaivis yra sertifikuotas ir jame įrengta skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalinga įranga, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.5 punkte.
- c) Jei apledėjimas viršija apledėjimo intensyvumą, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba jei orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, susiduria su apledėjimu, igulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą, ir, jei reikia, pranešdamas apie avarinę situaciją ATC.

NCC.OP.195 Kilimo sąlygos

Prieš pradėdamas kilimą, įgulos vadas įsitikina, kad:

- a) pagal turimą informaciją meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė nesutrukdys saugiai pakilti ir išvykti ir
- b) bus laikomasi nustatytų aerodromo naudojimo minimumų.

NCC.OP.200 Situacijų imitavimas skrydžio metu

a) Kai orlaiviu vežami keleiviai arba kroviny, įgulos vadas neimituoja:

1. situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba
2. skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

b) Nepaisant a) punkto, tuo atveju, kai mokomuosius skrydžius vykdo patvirtinta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCC.OP.205 Degalų apskaita skrydžio metu

- a) Vežėjas nustato procedūrą, kuria užtikrinama, kad skrydžio metu būtų tikrinami degalai ir atliekama jų apskaita.
- b) Įgulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų kiekis yra ne mažesnis nei būtina skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, ir dar lieka suplanuotų degalų atsargų, kaip reikalaujama pagal NCC.OP.130 arba NCC.OP.131 dalis.

NCC.OP.210 Papildomo deguonies naudojimas

Įgulos vadas užtikrina, kad skrydžio įgulos nariai, einantys pareigas, kurios būtinos saugiam orlaivio skrydžiui, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai aukštis keleivių salone ilgiau kaip 30 minučių viršija 10 000 pėdų aukštį, ir visada, kai aukštis keleivių salone viršija 13 000 pėdų aukštį.

NCC.OP.215 Žemės artumo nustatymas

Kai skrydžio įgulos narys arba žemės artumo išpėjimo sistema nustato neleistiną priartėjimą prie žemės, orlaivį valdantis pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

NCC.OP.220 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

Vežėjas nustato veiklos procedūras ir mokymo programas, kai ACAS įdiegta ir tinkama naudoti. Kai naudojama ACAS II sistema, tokios procedūros ir mokymai turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

NCC.OP.230 Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas

- a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus įgulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR/VIS).
- b) Jei praneštas RVR/VIS yra mažesnis nei mažiausia taikytina vertė, artėjimas tūpti nutraukiamas:

1. žemesniame nei 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba
2. priartėjimo tūpti segmente, jei apsisprendimo aukštis/altitudė (DA/H) arba mažiausias aukštis/altitudė žemėjant (MDA/H) yra didesnis (-ė) kaip 1 000 pėdų virš aerodromo.

- c) Kai nėra RVR, RVR vertės galima apskaičiuoti konvertuojant praneštą matomumą.
- d) Jei, praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo, praneštas RVR/VIS yra mažesnis nei taikytina mažiausia vertė, artėjimą tęsti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.
- e) Artėjimą tęsti galima tęsti žemiau DA/H ar MDA/H ir tūpimą galima baigti, jei pagal artėjimo tūpti tipą ir numatytą kilimo ir tūpimo taką būtinas vizualusis orientyras yra pamatomas DA/H ar MDA/H aukštyje ir išlaikomas.
- f) Tūpimo zonos RVR visada yra kontrolinis.

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR APRIBOJIMAI**NCC.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai**

- a) Bet kuriuo skrydžio etapu orlaivio krova, masė ir svorio centro (CG) padėtis turi atitikti apribojimus, nurodytus AFM arba skrydžių vykdymo vadove, jei pastarieji yra griežtesni.
- b) Orlaivyje turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų žymėjimai arba jų deriniai, kuriais nurodomi tokie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nustatyti naudojimo apribojimai.

NCC.POL.105 Masė ir centruotė, krova

- a) Prieš pirmą kiekvieno orlaivio naudojimą vežėjas faktiškai jį pasveria ir nustato masę bei CG. Turi būti atsižvelgiama į bendrą modifikavimo ir remonto poveikį masei ir centruotei, ir šis poveikis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Jei modifikavimo poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.
- b) Sverimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.
- c) Vežėjas nustato visų į orlaivio grynąją naudojimo masę įskaičiuojamų vežamų daiktų ir įgulos narių masę, faktiškai pasverdamas juos (ir įgulos narių bagažą) arba naudodamas standartines mases. Nustatomas jų padėties poveikis orlaivio CG. Naudojant standartines mases gryoji naudojimo masė apskaičiuojama taikant šias įgulos narių masės vertes:
 - 1. skrydžio ir techninės įgulos narių – 85 kg, įskaitant rankinį bagažą, ir
 - 2. keleivių salono įgulos narių – 75 kg.
- d) Vežėjas nustato procedūras, leidžiančias įgulos vadui nustatyti vežamosios krovos, įskaitant bet koki balastą, masę:
 - 1. faktiškai pasveriant;
 - 2. nustatant vežamosios krovos masę pagal standartines keleivių ir bagažo mases arba
 - 3. apskaičiuojant keleivių masę pagal kiekvieno keleivio asmeniškai arba jo vardu pateiktą informaciją ir prie jos pridedant iš anksto nustatytą rankinio bagažo ir drabužių masę, kai orlaivio keleivių krėslų skaičius yra:
 - i) lėktuvuose – mažesnis nei 10 arba
 - ii) sraigtasparniuose – mažesnis nei šešios.
- e) Kai naudojamos standartinės masės, taikomos šios masių vertės:
 - 1. keleiviams – 1 ir 2 lentelėse nurodytos vertės, į kurias įtrauktas rankinis bagažas ir kiekvieno kūdikio, kurį suaugusysis veža vieno keleivio krėslė, masė:

1 lentelė

Orlaivis, kurio bendras keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20

Keleivių krėslai	Ne mažiau kaip 20		Ne mažiau kaip 30
	Vyrai	Moterys	Visi suaugusieji
Suaugusieji	88 kg	70 kg	84 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

2 lentelė

Orlaiviai, kurių bendras keleivių krėslų skaičius yra ne didesnis kaip 19

Keleivių krėslai	1–5	6–9	10–19
Vyrai	104 kg	96 kg	92 kg
Moterys	86 kg	78 kg	74 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

2. bagažui:

- i) lėktuvų – kai bendras lėktuvų keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, taikomos 3 lentelėje nurodytos standartinės registruoto bagažo masių vertės:

3 lentelė

Standartinė bagažo masė. Lėktuvai, kurių bendras keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20

Skrydžio tipas	Standartinė bagažo masė
Vietinis	11 kg
Europos regiono	13 kg
Tarpžemyninis	15 kg
Visi kiti	13 kg

- ii) sraigtasparnių – kai bendras sraigtasparnio keleivių krėslų skaičius yra ne mažesnis kaip 20, taikoma standartinė registruoto bagažo masės vertė yra 13 kg;

- f) orlaivių, kuriuose yra ne daugiau kaip 19 krėslų, faktinė registruoto bagažo masė nustatoma:

1. pasveriant arba

2. apskaičiuojant pagal kiekvieno keleivio asmeniškai arba jo vardu pateiktą informaciją. Jei tai neįmanoma, nurodoma mažiausioji standartinė 13 kg masė.

- g) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali nustatyti degalų krovos masę naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – skrydžių vykdymo vadove nurodytu metodu apskaičiuotą tankį.

- h) Įgulos vadas užtikrina, kad:

1. orlaivis būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir

2. vežamoji krova atitiktų duomenis, naudotus skaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.

- i) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali laikytis papildomų konstrukcinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimų, didžiausios krovos ilginiam metrui, didžiausios masės krovinių skyriuje ir didžiausio krėslų skaičiaus apribojimų.

- j) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo principus ir metodus, susijusius su krovos ir masės bei centruotės sistema, kurie atitinka a–i punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų numatomus skrydžius.

NCC.POL.110 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai

- a) Vežėjas nustato masės ir centruotės duomenis ir prieš kiekvieną skrydį pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas neviršijant orlaivio masės ir centruotės apribojimų. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:
1. orlaivio registracija ir tipas;
 2. skrydžio identifikatorius, numeris ir data, jei taikoma;
 3. įgulos vado vardas ir pavardė;
 4. dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė;
 5. orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas CG;
 6. degalų masė kylant ir kelionės degalų masė;
 7. sunaudojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė, jei taikoma;
 8. krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą;
 9. kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės;
 10. taikomos orlaivio CG padėtys ir
 11. ribinės masės ir CG vertės.
- b) Kai masės ir centruotės duomenis ir dokumentus rengia kompiuterizuota masės ir centruotės sistema, vežėjas patikrina pateikiamų duomenų patikimumą.
- c) Kai įgulos vadas neprižiūri, kaip pakraunamas orlaivis, krovą prižiūrintis asmuo parašu arba lygiaverčiu būdu patvirtina, kad krova ir jos paskirstymas atitinka įgulos vado parengtus masės ir centruotės dokumentus. Įgulos vadas savo patvirtinimą nurodo parašu arba lygiaverčiu būdu.
- d) Vežėjas nustato krovos keitimo paskutinę minutę tvarką, kuria užtikrinama, kad:
1. visi paskutinę minutę (užpildžius masės ir centruotės dokumentus) padaryti pakeitimai būtų įtraukti į skrydžio planavimo dokumentus, į kuriuos įtraukti masės ir centruotės dokumentai;
 2. būtų nurodytas didžiausias paskutinę minutę leidžiamas keleivių skaičiaus pakeitimas ar pavėlavęs krovins ir
 3. šį skaičių viršijus būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

NCC.POL.111 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Reikalavimų sušvelninimas

Nepaisant NCC.POL.110 dalies a punkto 5 papunkčio, CG padėtis gali būti nenurodyta masės ir centruotės dokumentuose, jei, pavyzdžiui, krovos paskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotos centruotės lentelę arba galima įrodyti, kad planuojamiems skrydžiams galima užtikrinti tinkamą centruotę, kad ir kokia būtų tikroji krova.

NCC.POL.115 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

Įgulos vadas naudoja orlaivį tik jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis taikytinų aviacijos taisyklių ir skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ar skrydžių erdvės dalims taikytinų visų kitų apribojimų, atsižvelgiant į visų naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.

NCC.POL.120 Kilimo masės apribojimai. Lėktuvai

Vežėjas užtikrina, kad:

- a) kilimo pradžioje lėktuvo masė neviršytų šių masės apribojimų:
1. kylant – nurodytųjų NCC.POL.125 dalyje;
 2. skrendant maršrutu, kai neveikia vienas variklis (OEL) – nurodytųjų NCC.POL.130 dalyje, ir

3. tupiant – nurodytųjų NCC.POL.135 dalyje,

kad būtų galima, kaip numatyta, sumažinti masę tęsiant skrydį ir išpilant degalus;

- b) kilimo pradžioje masę joku būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausios kilimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinį aukštį, o jei ji naudojama kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų ir
- c) apskaičiuota masė numatyto tūpimo laiku numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir bet kokiame paskirties atsarginiame aerodrome joku atveju neviršytų AFM nurodytos didžiausios tūpimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinį aukštį, o jei ji naudojama kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų.

NCC.POL.125 Kilimas. Lėktuvai

a) Nustatydamas didžiausią kilimo masę igulos vadas atsižvelgia į šiuos apribojimus:

1. apskaičiuotas kilimo nuotolis neturi viršyti turimojo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės turimojo riedos ilgio;
2. apskaičiuotas kilimo riedos ilgis neturi viršyti turimojo riedos ilgio;
3. nutrauktajam ir tęsiamam kilimui turi būti naudojama viena V_1 vertė, jei V_1 nurodytas AFM, ir
4. ant šlapio ar nešvaraus kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neturi viršyti masės, leidžiamos kylant sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.

b) Jei kylant sugenda variklis, igulos vadas užtikrina, kad:

1. jei lėktuvo V_1 nurodytas AFM, būtų galima nutraukti lėktuvo kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio ir
2. jei AFM nustatyta lėktuvo grynoji kilimo trajektorija, lėktuvas galėtų toliau kilti ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijos kliūtis, kol galės atitikti NCC.POL.130 dalies reikalavimus.

NCC.POL.130 Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Lėktuvai

Igulos vadas užtikrina, kad bet kuriame maršruto taške pradėjus gesti varikliui kelių variklių lėktuvas galėtų tęsti skrydį į tinkamą aerodromą arba skrydžių erdvės dalį nė viename taške neskrisdamas žemiau mažiausio absoliučiojo kliūčių perskridimo aukščio.

NCC.POL.135 Tūpimas. Lėktuvai

Igulos vadas užtikrina, kad bet kokiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, saugiamo aukštyje perskridęs visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis, lėktuvas galėtų nutūpti ir sustoti, o vandens lėktuvas – išvystyti pakankamai mažą greitį, neviršydamas turimojo tūpimo nuotolio. Atsižvelgiama į numatomus artėjimo tūpti ir tūpimo metodų svyravimus, jei į juos nebuvo atsižvelgta planuojant naudojimo galimybių duomenis.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai

NCC.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. juos naudoja skrydžio igula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
2. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.A.245 dalies reikalavimų;
3. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.A.250 dalies reikalavimų arba
4. jie įmontuoti lėktuve.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:

1. atsarginiams lyudiesiems saugikliams;
2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
3. tikslaus laiko prietaisui;
4. schemų laikikliui;
5. pirmosios pagalbos vaistinėlėms;
6. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
7. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir
8. vaikų saugos priemonėms.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, esanti orlaivyje skrydžio metu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. skrydžio įgula, siekdama laikytis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCC.IDE.A.245 ir NCC.IDE.A.250 dalių reikalavimų, neturi vadovautis šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija, ir
2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.

e) Prietaisai, kuriais naudojasi skrydžio įgulos narys, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama, kad būtų galima ją iškart naudoti.

NCC.IDE.A.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginio elementas ar funkcija arba jei jų nėra, nebent:

- a) lėktuvas naudojamas pagal vežėjo minimalios įrangos sąrašą (MEL);
- b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų arba
- c) lėktuvui taikomas skrydžio leidimas, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCC.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

Lėktuvuose turi būti naudojami visai elektros grandinei apsaugoti reikiamos kategorijos atsarginiai lydieji saugikliai, skirti pakeisti tuos saugiklius, kuriuos galima pakeisti skrydžio metu.

NCC.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigaciniai ir padėties žiburiai;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų lėktuvo skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;

- e) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamasis žiburyš kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir
- g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

NCC.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

a) Lėktuvuose, kuriais dieną vykdomi skrydžiai pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- 1. magnetinis kursas;
- 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
- 3. barometrinis aukštis;
- 4. nurodytas oro greitis;
- 5. slydimas ir
- 6. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.

b) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) virš vandens nematant žemės, VMC naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:

- 1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - i) posūkis ir slydimas;
 - ii) padėtis erdvėje;
 - iii) vertikalusis greitis ir
 - iv) stabilizuotas kursas;
- 2. priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas, ir
- 3. priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos trikties dėl kondensato ar apledėjimo.

c) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, lėktuve turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:

- 1. barometrinis aukštis;
- 2. nurodytas oro greitis;
- 3. slydimas arba posūkis ir slydimas, jei taikoma;
- 4. padėtis erdvėje, jei taikoma;
- 5. vertikalusis greitis, jei taikoma;
- 6. stabilizuotas kursas, jei taikoma, ir
- 7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma).

NCC.IDE.A.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- 1. magnetinis kursas;
- 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
- 3. barometrinis aukštis;
- 4. nurodytas oro greitis;
- 5. vertikalusis greitis;

6. posūkis ir slydimas;
 7. padėtis erdvėje;
 8. stabilizuotas kursas;
 9. lauko oro temperatūra ir
 10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas;
- c) kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, antrajam pilotui skirtos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
1. barometrinis aukštis;
 2. nurodytas oro greitis;
 3. vertikalusis greitis;
 4. posūkis ir slydimas;
 5. padėtis erdvėje,
 6. stabilizuotas kursas ir
 7. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais (jei taikoma);
- d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensato arba apledėjimo;
- e) atsarginis statinio slėgio šaltinis;
- f) schemų laikiklis, įtaisytas taip, kad būtų galima lengvai perskaityti schemas ir kad jį būtų galima apšviesti skrendant naktį;
- g) antrinės savarankiškai veikiančios priemonės, kuriomis matuojamas bei rodomas absoliutusias aukštis, ir
- h) nuo pagrindinės elektros gamybos sistemos nepriklausomas avarinis maitinimas, kad padėties erdvėje rodymo sistemą būtų galima naudoti ir apšviesti bent 30 minučių. Avarinis maitinimas turi įsijungti automatiškai, kai visiškai sugenda pagrindinė elektros gamybos sistema, o prietaisas turi aiškiai rodyti, kad aviahorizontui srovė tiekama avariniu būdu.

NCC.IDE.A.130 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Lėktuvuose, kuriuos vienintelis pilotas valdo pagal IFR, įrengiamas autopilotas, turintis bent aukščio ir kurso palaikymo režimą.

NCC.IDE.A.135 Išpėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

Lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių didžiausia sertifikuota kilimo masė (MCTOM) viršija 5 700 kg arba kurių didžiausia eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) yra didesnė nei 9 krėslai, įrengiama TAWS, atitinkanti reikalavimus, nustatytus:

- a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtinaame standarte, jei skrydžiai vykdomi lėktuvais, kurių pirmasis individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas po 2011 m. sausio 1 d., arba
- b) B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtinaame standarte, jei skrydžiai vykdomi lėktuvais, kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

NCC.IDE.A.140 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

Jei Reglamente (ES) Nr. 1332/2011 nenurodyta kitaip, lėktuvuose su turbininiais varikliais, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 19, įrengiama ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Lėktuvo meteorologinė įranga

Meteorologinė įranga įrengiama šiuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį arba IMC maršruto vietovėse, kuriose tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos meteorologinės sąlygos, laikomos galimomis nustatyti lėktuvo meteorologine įranga:

- a) hermetiškuose lėktuvuose;
- b) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, ir
- c) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9.

NCC.IDE.A.150 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį

- a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarantiui ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.
- b) Priemonės, skirtos susidarantiui ledui apšviesti, neturi akinti arba sukelti atspindžių, trukdančių įgulos nariams atlikti savo pareigas.

NCC.IDE.A.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.A.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

- a) CVR turi būti įrengtas šiuose lėktuvuose:
 - 1. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, ir
 - 2. lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 2 250 kg:
 - i) kurie sertifikuoti būti valdomi ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos;
 - ii) kuriuose įrengtas turboreaktyvinis (-iai) variklis (-iai) arba daugiau nei vienas turbosraigtinis variklis ir
 - iii) kurių pirmas tipo pažymėjimas išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau.
- b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
- c) CVR pagal laiko skalę įrašo:
 - 1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;
 - 2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;
 - 3. skrydžio įgulos kabinos garsinę aplinką, įskaitant, be pertrūkių, iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų gautus garso signalus, ir
 - 4. pokalbių ar garso signalus identifikuojančias navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.
- d) CVR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš lėktuvui pradėdant judėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegalės judėti sava galia.
- e) Be d punkto reikalavimo, CVR, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, turi pradėti įrašinėti kaip galima anksčiau – per pilotų kabinos patikrinimą prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį skrydžio pabaigoje.
- f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.A.165 Skrydžio duomenų savirašis

- a) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) FDR turi būti įrašomi parametrai lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 25 valandas įrašyti duomenys.
- c) Duomenys gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslių tų duomenų ir skrydžio įgulai rodomos informacijos koreliaciją.
- d) FDR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš lėktuvui pradedant judėti sava galia ir nustoti įrašinėti automatiškai, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.A.170 Duomenų saito įrašymas

- a) Lėktuvų, kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau, kurie turi galimybę naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašoma, kai taikoma:
 - 1. duomenų saito pranešimai, susiję su bendravimu tarp lėktuvo ir ATS, įskaitant pranešimus, skirti:
 - i) duomenų saitui suaktyvinti;
 - ii) dispečerio ir piloto bendravimui;
 - iii) adresuotai priežiūrai;
 - iv) skrydžio informacijai;
 - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - vi) vadovavimo orlaivio skrydžiui duomenims, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą, ir
 - vii) grafikai, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - 2. informacija, kuria naudojantis galima nustatyti koreliaciją su bet kuriais atitinkamais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne lėktuve, ir
 - 3. informacija apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.
- b) Savirašis turi įrašyti ir saugoti duomenis bei informaciją skaitmeniniu būdu ir iš jo turėtų būti galima šiuos duomenis nedelsiant paimti. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.
- c) Savirašis turi išsaugoti bent tiek laiko įrašintus duomenis, kiek NCC.IDE.A.160 dalyje nustatyta CVR įrenginiams.
- d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.
- e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip NCC.IDE.A.160 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai.

NCC.IDE.A.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

CVR ir FDR reikalavimų laikymasis gali būti užtikrintas:

- a) vienu kombinuotuoju skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių savirašiu lėktuve, kuriame privaloma įrengti CVR arba FDR, arba
- b) dviem skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotaisiais savirašiais, jei lėktuve turi būti įrengtas CVR ir FDR.

NCC.IDE.A.180 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. krėslas arba miegamoji vieta visiems 24 mėnesių ir vyresniems asmenims;
 2. saugos diržas kiekviename keleivio krėsele ir saugos diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;
 3. vaikų saugos priemonė (CRD) kiekvienam lėktuve esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui;
 4. saugos diržas su liemens prilaikymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant:
 - i) kiekviename skrydžio įgulos krėsele ir kiekviename krėsele šalia piloto krėslas, ir
 - ii) kiekviename stebėtojo krėsele, esančiame skrydžio įgulos kabinoje,
- ir
5. lėktuvuose, kurių pirmasis individualus CofA išduotas po 1980 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose.

b) Saugos diržas su liemens prilaikymo sistema turi:

1. turėti vieną atsegimo įtaisą ir
2. skrydžio įgulos krėsluose, kiekviename krėsele šalia piloto krėslas ir mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai.

NCC.IDE.A.185 Ženklaai „Užsisėkite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Lėktuvuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslas (-ų) nėra matomos visos keleivių vietos, įrengiamos priemonės, kuriomis visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai parodoma, kada reikia prisisėgti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

NCC.IDE.A.190 Pirmosios pagalbos vaistinė

a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė, kaip nurodyta 1 lentelėje.

1 lentelė

Būtinai pirmosios pagalbos vaistinių skaičiai

Keleivių krėslų skaičius	Būtinai pirmosios pagalbos vaistinių skaičius
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ir daugiau	6

b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:

1. lengvai prieinamos naudoti ir
2. reguliariai atnaujinamos.

NCC.IDE.A.195 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

- a) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirta deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
1. visus įgulos narius ir:
 - i) 100 % keleivių bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone viršija 15 000 pėdų, bet jokių būdų ne trumpiau kaip 10 minučių;
 - ii) bent 30 % keleivių bet kokį laikotarpį, kai, sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes, barometrinis aukštis keleivių salone bus 14 000–15 000 pėdų, ir
 - iii) bent 10 % keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–14 000 pėdų;
 2. visus keleivių salone esančiuosius ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvais vykdomi skrydžiai didesniame nei 25 000 pėdų barometriniam aukštyje arba jei jais vykdomi skrydžiai žemiau šio aukščio, bet tokiais sąlygomis, kuriomis lėktuvai negalės saugiai per 4 minutes nužemėti iki 13 000 pėdų barometrinio aukščio.
- c) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai didesniame kaip 25 000 pėdų aukštyje, turi būti papildomai įrengta:

1. įtaisas, kuriuo skrydžio įgula įspėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą, ir
2. greitai uždedamos kaukės skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.A.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

- a) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirta deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir
 2. visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCC.IDE.A.205 Rankiniai gesintuvai

- a) Lėktuvuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir
2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, be to, žmonėms skirtoms patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksinių dujų koncentracijos pavojų.

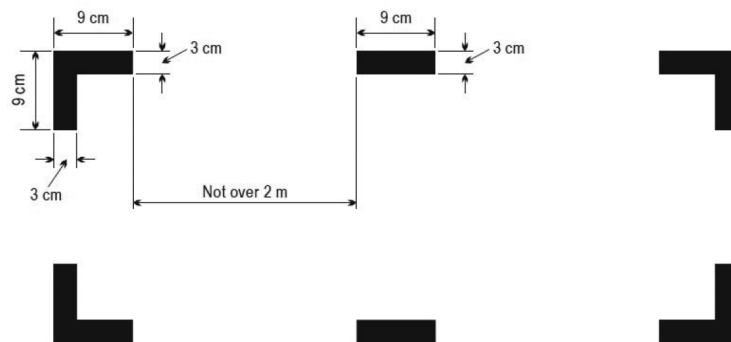
NCC.IDE.A.206 Avariniai kirviai ir laužtuvai

- a) Lėktuvų, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas avarinis kirvis ar laužtuvas.
- b) Jei MOPSC viršija 200, tolimiausioje lėktuvo virtuvės dalyje arba šalia jos turi būti papildomas avarinis kirvis arba laužtuvas.
- c) Keleivių salone esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

NCC.IDE.A.210 Įsilaužimo vietų ženklėjimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklėjamos ant lėktuvo, jos ženklėjamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklėjimas**NCC.IDE.A.215 Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)**

- a) Lėktuvuose įrengiama:
1. bet kokio tipo ELT, jei pirmasis individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;
 2. automatinis ELT, jei pirmasis individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d.
- b) Bet kurio tipo ELT turi galėti vienu metu siųsti signalus 121,5 MHz ir 406 MHz dažniais.

NCC.IDE.A.220 Skrydis virš vandens

- a) Po gelbėjimosi liemenę kiekvienam lėktuve esančiam asmeniui arba joms lygiavertį plūduriavimo įtaisą kiekvienam lėktuve esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui, sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo ar miegamosios vietos, turi būti šiuose lėktuvuose:
1. sausumos lėktuvuose, nutolstančiuose nuo sausumos daugiau kaip 50 jūrmylių atstumu arba kylančiuose ar tupiančiuose aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje, kur, įgulos vado nuomone, kilimo ar artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad atsirastų tūpimo ant vandens tikimybė, ir
 2. virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiavertčiame atskirame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.
- c) Virš vandens skraidančiuose vandens lėktuvuose turi būti:
1. jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti lėktuvo švartavimą, pritvirtinimą ar manevravimą vandenyje, atitinkanti vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir

2. įrangą, skleidžianti garso signalus, nurodytus tarptautinėse taisyklėse dėl susidūrimų jūroje prevencijos, kai taikoma.
- d) Didesniu nei 30 minučių skrydžio įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių (pasirenkant mažesnę vertę) atstumu nuo sausumos, kurioje galimas avarinis nutūpimas, skrendančio lėktuvo įgulos vadas nustato pavojų lėktuve esančiųjų gelbėjimusi nutūpus ant vandens ir į tą pavojų atsižvelgdamas nusprendžia, ar važti:
 1. įrangą nelaimės signalams skleisti;
 2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir
 3. gelbėjimosi įrangą, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkančią vykdysimą skrydį.

NCC.IDE.A.230 Gelbėjimosi įranga

- a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:
 1. signalinė įranga, skirta nelaimės signalams skleisti;
 2. bent vienas gelbėjimosi ELT ir
 3. papildoma gelbėjimosi įranga maršrutui, kuriuo bus skrendama, atsižvelgiant į lėktuve esančių asmenų skaičių.
- b) a) punkto 3 papunktyje nurodyta papildoma gelbėjimosi įranga nereikalinga, jei lėktuvas:
 1. nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypač sunkūs, nutolsta ne didesniu atstumu kaip:
 - i) jei tai lėktuvas, galintis tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto ar planuojamo nukrypimo maršruto taške sugedus kritiniam(s) varikliui (-iams), – 120 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OIE) arba
 - ii) jei tai bet koks kitas lėktuvas, – 30 minučių skrydžio kreiseriniu greičiu,arba
 2. jei tai lėktuvas, sertifikuotas pagal taikomą tinkamumo skraidyti standartą, – ne toliau kaip atstumu, atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu nuo avariniam nutūpimui tinkamos zonos.

NCC.IDE.A.240 Ausinės

- a) Lėktuvuose turi būti po porą ausinių su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įtaisų kiekvienam skrydžio įgulos nariui jiems skirtose darbo vietose skrydžio įgulos kabinoje.
- b) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, turi būti po siūstovo mygtuką ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirto išilginio ir šoninio polinkio vairų.

NCC.IDE.A.245 Radijo ryšio įranga

- a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai to reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis būtų galima:
 1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;
 2. bet kuriuo skrydžio metu gauti meteorologinę informaciją;
 3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su tos institucijos nurodytomis aviacijos stotimis ir
 4. užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kito (-ų) įrenginio (-ių) tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kitas (-i) įrenginys (-iai) nesugestų.

NCC.IDE.A.250 Navigacijos įranga

a) Lėktuvuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant būtų galima vykdyti skrydžius pagal:

1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.

b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, jog būtų užtikrinta, kad, bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos numatyta tūpti pagal IMC, įrengiama tinkama įranga, rodanti kursą iki vietos, iš kurios galima atlikti tūpimą pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti pagal IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCC.IDE.A.255 Atsakiklis

Lėktuvuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas SSR atsakiklis, būtinas skrendamam maršrutui.

NCC.IDE.A.260 Elektroninių navigacijos duomenų valdymas

a) Vežėjas naudoja tik tuos elektroninių navigacijos duomenų gaminius, kurie tinka navigacijos reikmėms ir atitinka patikimumo standartus, tinkamus numatyta duomenų paskirčiai.

b) Jei elektroniniai navigacijos duomenų gaminiai tinka skrydžių, kuriems pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedą (SPA dalį) reikia patvirtinimo, navigacijos reikmėms, vežėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad taikomas procesas ir pateikti gaminiai atitinka patikimumo standartus, tinkamus numatyta duomenų paskirčiai.

c) Vežėjas procesų ir gaminių patikimumą nuolat stebi tiesiogiai arba stebėdamas trečiųjų šalių tiekėjų atitiktį reikalavimams.

d) Vežėjas užtikrina, kad naujausi ir nepakeisti elektroniniai navigacijos duomenys būtų laiku išplatinti ir įvesti visuose lėktuvuose, kuriems jie reikalingi.

2 SKIRSNIS***Sraigatasparniai*****NCC.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

a) Pagal šį skyrį būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
2. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.H.245 dalies reikalavimų;
3. jie naudojami siekiant laikytis NCC.IDE.H.250 dalies reikalavimų arba
4. jie įmontuoti sraigatasparnyje.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrį būtiniams elementams:

1. atskiram nešiojamajam žiburiui;
2. tikslaus laiko prietaisui;
3. schemų laikikliui;
4. pirmosios pagalbos vaistinėlei;

5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
 6. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir
 7. vaikų saugos priemonėms.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, skrydžio metu esanti orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. skrydžio įgula, siekdama laikytis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCC.IDE.H.245 ir NCC.IDE.H.250 dalių reikalavimų, neturi vadovautis šių prietaisų, įrangos ar įrangos priedų pateikiama informacija, ir
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi kenkti sraigtasparnio tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Prietaisai, kuriais naudojasi skrydžio įgulos narys, turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.
- f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama, kad būtų galima ją iškart naudoti.

NCC.IDE.H.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydis nepradedamas, jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jų nėra, nebent:

- a) sraigtasparnis naudojamas pagal vežėjo minimalios įrangos sąrašą (MEL);
- b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio minimalios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų arba
- c) sraigtasparniui taikomas skrydžio leidimas, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCC.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigaciniai ir padėties žiburiai;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų sraigtasparnio skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;
- e) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamas žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir
- g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

NCC.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

- a) Sraigtasparniuose, kuriais dieną vykdomi skrydžiai pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;
2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
3. barometrinis aukštis;

4. nurodytas oro greitis ir
 5. slydimas.
- b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VMC virš vandens nematant žemės arba pagal VMC naktį, kai matomumas yra mažesnis nei 1 500 m, arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengta:
1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - i) padėtis erdvėje;
 - ii) vertikalusis greitis ir
 - iii) stabilizuotas kursas;
 2. priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas, ir
 3. priemonės, neleidžiančios įvykti a punkto 4 papunktyje reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos trikčiai dėl kondensato ar apledėjimo.
- c) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
1. barometrinis aukštis;
 2. nurodytas oro greitis;
 3. slydimas;
 4. padėtis erdvėje, jei taikoma;
 5. vertikalusis greitis, jei taikoma, ir
 6. stabilizuotas kursas, jei taikoma.

NCC.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių bei navigacijos prietaisai ir atitinkama įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengta:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
1. magnetinis kursas;
 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
 3. barometrinis aukštis;
 4. nurodytas oro greitis;
 5. vertikalusis greitis;
 6. slydimas;
 7. padėtis erdvėje;
 8. stabilizuotas kursas ir
 9. lauko oro temperatūra;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kad elektros energijos tiekimas girokopiniams prietaisams nepakankamas;
- c) kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, – atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:
1. barometrinis aukštis;
 2. nurodytas oro greitis;
 3. vertikalusis greitis;
 4. slydimas;

- 5. padėtis erdvėje ir
- 6. stabilizuotas kursas;
- d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensato arba apledėjimo;
- e) atsarginis statinio slėgio šaltinis;
- f) schemų laikiklis, įtaisytas taip, kad būtų galima lengvai perskaityti schemas ir kad jį būtų galima apšviesti skrendant naktį, ir
- g) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonė kaip budėjimo režimu veikiantis prietaisas.

NCC.IDE.H.130 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

Sraigtašparniuose, kuriuos vienintelis pilotas valdo pagal IFR, įrengiamas autopilotas, turintis bent aukščio ir kurso palaikymo režimą.

NCC.IDE.H.145 Sraigtašparnio meteorologinė įranga

Sraigtašparniuose, kurių MOPSC viršija 9 ir kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, įrengiama meteorologinė įranga, kai naujausi meteorologiniai pranešimai rodo, kad skrisimame maršrute tikėtinos perkūnijos ar kitos galimos pavojingos meteorologinės sąlygos, kurios laikomos galimomis nustatyti sraigtašparnio meteorologine įranga.

NCC.IDE.H.150 Papildoma įranga skrydžiams apledėjimo sąlygomis naktį

- a) Sraigtašparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį tikėtinomis ar faktinėmis apledėjimo sąlygomis, įrengiamos priemonės susidarantiui ledui apšviesti arba ledodarai nustatyti.
- b) Priemonės, skirtos susidarantiui ledui apšviesti, neturi akinti arba sukelti atspindžių, trukdančių įgulos nariams atlikti savo pareigas.

NCC.IDE.H.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Sraigtašparniuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.H.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

- a) Sraigtašparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas CVR.
- b) CVR turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
- c) CVR pagal laiko skalę įrašo:
 - 1. pranešimus balsu, perduodamus ar gaunamus radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje;
 - 2. skrydžio įgulos narių pranešimus balsu, naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jeigu ji įrengta;
 - 3. garsinę pilotų kabinos aplinką, įskaitant, be pertrūkių, iš visų įgulos narių mikrofonų gautus garso signalus, ir
 - 4. pokalbių ar garso signalus, identifikuojančius navigacijos ar artėjimo tūpti priemones, įmontuotas ausinėse ar garsiakalbyje.
- d) CVR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš sraigtašparniui pradėdant judėti sava galia ir tęsti įrašą iki skrydžio pabaigos, kol sraigtašparnis nebegalės judėti sava galia.
- e) Be d punkto reikalavimo, CVR, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, turi pradėti įrašinėti kaip galima anksčiau – per pilotų kabinos patikrinimą prieš užvedant variklį skrydžio pradžioje ir trukti iki pilotų kabinos patikrinimo iškart išjungus variklį skrydžio pabaigoje.
- f) CVR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.H.165 Skrydžio duomenų savirašis

- a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įrašomi parametrai sraigtasparnio skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugomi bent per pastarąsias 10 valandų įrašyti duomenys.
- c) Duomenys gaunami iš sraigtasparnio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslių tų duomenų ir skrydžio ėgulai rodomos informacijos koreliaciją.
- d) FDR turi pradėti įrašinėti automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant judėti sava galia ir nustoti įrašinėti automatiškai, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) FDR turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.

NCC.IDE.H.170 Duomenų saito įrašymas

- a) Sraigtasparnių, kurių pirmasis individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. ar vėliau ir kuriuose yra galimybė naudoti duomenų saito ryšį ir kuriuose būtina įrengti CVR, savirašyje įrašoma, kai taikoma:

1. duomenų saito pranešimai, susiję su bendravimu tarp sraigtasparnio ir ATS, įskaitant pranešimus, skirtus:

- i) duomenų saitui suaktyvinti;
- ii) dispečerio ir piloto bendravimui;
- iii) adresuotai priežiūrai;
- iv) skrydžio informacijai;
- v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
- vi) vadovavimo orlaivio skrydžiui duomenims, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į sistemos struktūrą ir
- vii) grafikais, kiek tai įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

2. informacija, kuria naudojantis galima atlikti koreliaciją su bet kuriais atitinkamais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne sraigtasparnyje, ir

3. informacija apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę, atsižvelgiant į sistemos struktūrą.

- b) Savirašis turi įrašyti ir saugoti duomenis bei informaciją skaitmeniniu būdu ir iš jo turėtų būti galima šiuos duomenis nedelsiant paimti. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.
- c) Savirašis turi galėti išsaugoti bent tiek laiko įrašinėtus duomenis, kiek NCC.IDE.H.160 dalyje nustatyta CVR įrenginiams.
- d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, padedantis nustatyti to savirašio vietą vandenyje.
- e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai yra tokie patys, kaip NCC.IDE.H.160 dalies d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikomi reikalavimai.

NCC.IDE.H.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

Atitiktį CVR ir FDR reikalavimams galima užtikrinti naudojantis vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu.

NCC.IDE.H.180 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

- a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslas arba miegamoji vieta visiems 24 mėnesių ir vyresniems asmenims;

2. saugos diržas kiekviename keleivio kėdsle ir saugos diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;
 3. jei tai sraigtasparniai, kurių pirmasis individualus CofA išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema kiekvienam 24 mėnesių arba vyresniam keleiviui;
 4. vaikų saugos priemonė (CRD) kiekvienam sraigtasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui;
 5. kiekvieno skrydžio įgulos nario kėdsle – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant, ir
 6. jei pirmasis individualus sraigtasparnių CofA išduotas po 1980 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens prilaikymo sistema mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose kėdsuose.
- b) Saugos diržas su liemens prilaikymo sistema turi:
1. turėti vieną atsegimo įtaisą ir
 2. skrydžio įgulos kėdsuose, kiekviename kėdsle šalia piloto kėdslo ir mažiausiam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose kėdsuose turėti du perpetinius diržus ir saugos diržą, kurį galima naudoti atskirai.

NCC.IDE.H.185 Ženkla „Užsisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Sraigtasparniuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos kėdslo (-ų) nėra matomos visos keleivių vietos, įrengiamos priemonės, kuriomis visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai parodoma, kada reikia prisiegti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

NCC.IDE.H.190 Pirmosios pagalbos vaistinė

a) Sraigtasparniuose turi būti bent viena pirmosios pagalbos vaistinė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinė (-ės) turi būti:

1. lengvai prieinama (-os) naudoti ir
2. reguliariai atnaujinama (-os).

NCC.IDE.H.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

- a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai tokiam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpuoti skirtos deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir
 2. visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCC.IDE.H.205 Rankiniai gesintuvai

a) Sraigtasparniuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir
2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių salone, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

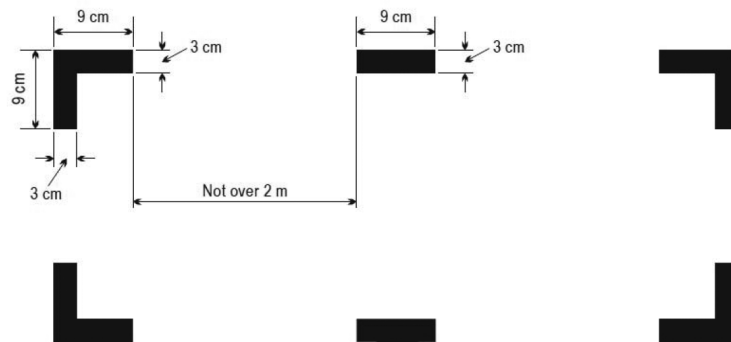
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti labiausiai tikėtiniems gaisrams tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, be to, žmonėms skirtoms patalpoms skirta gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų koncentracijos pavojų.

NCC.IDE.H.210 Įsilaužimo vietų ženklėjimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklėjamos ant sraigtasparnio, jos ženklėjamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklėjimas



NCC.IDE.H.215 Avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT)

- a) Sraigtasparnyje turi būti bent vienas automatinis ELT.
- b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens padedant vykdyti skrydžius nepalankioje atviros jūros aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį, turi būti įrengtas automatiškai įsijungiantis ELT (ELT(AD)).
- c) Bet kurio tipo ELT turi galėti vienu metu siųsti signalus 121,5 MHz ir 406 MHz dažniais.

NCC.IDE.H.225 Gelbėjimosi liemenės

- a) Sraigtasparnyje turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam jame esančiam asmeniui arba joms lygiavertį plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių asmeniui, dėvimus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo kėdės ar miegamosios vietos, kai:
1. sraigtasparniu vykdomi skrydžiai virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį;
 2. sraigtasparniu vykdomi skrydžiai virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba
 3. sraigtasparnis kyla arba tupia aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija eina virš vandens.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiavertčiame atskirame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

NCC.IDE.H.226 Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Visi įgulos nariai turi dėvėti gelbėjimosi kostiumą, kai:

- a) skrendama virš vandens padedant vykdyti skrydžius atviroje jūroje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį ir kai:

1. iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba
2. numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę;

arba

- b) taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgta į šias sąlygas:

1. skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir
2. iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.

NCC.IDE.H.227 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi:

- a) virš vandens tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį, arba
- b) virš vandens tokiu atstumu nuo žemės, kuris atitinka daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir jei taip nustato įgulos vadas įvertinęs riziką,

įrengiama:

1. jei tai sraigtasparnis, kuriame skrenda mažiau kaip 12 asmenų, – bent vienas gelbėjimosi plauostas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju;
2. jei tai sraigtasparnis, kuriame skrenda daugiau kaip 11 asmenų, – bent du gelbėjimosi plaustai, kurių pakanka visiems sraigtasparnyje galimiems skraidinti asmenims ir kurių perpildymo talpos, jei vieno plausto netenkama, pakanka visiems sraigtasparnyje skrendantiems asmenims, sudėti taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avariniu atveju;
3. bent vienas gelbėjimosi ELT kiekvienam būtinam gelbėjimosi plauostui ir
4. gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkanti vykdysimą skrydį.

NCC.IDE.H.230 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkūs, įrengiama:

- a) signalinė įranga, skirta nelaimės signalams skleisti;
- b) bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) ir
- c) papildoma gelbėjimosi įranga skrisimam maršrutui, atsižvelgiant į sraigtasparnyje esančių asmenų skaičių.

NCC.IDE.H.231 Sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai nepalankioje atviros jūros zonoje, taikomi papildomi reikalavimai

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai nepalankioje atviros jūros zonoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) Kai įgulos vado turimi meteorologiniai pranešimai arba prognozės rodo, jog jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba kai numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę arba skrydis planuojamas naktį, visi skrendantys asmenys turi dėvėti gelbėjimosi kostiumus.

- b) Visi pagal NCC.IDE.H.227 dalį turimi gelbėjimosi plaustai įrengiami taip, kad būtų tinkami naudoti tokiomis sąlygomis jūroje, kuriomis įvertintos sraigtasparnio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos, kad būtų laikomasi sertifikuojant taikomų tūpimo ant vandens reikalavimų.
- c) Sraigtasparnyje įrengiama avarinė apšvietimo sistema su nepriklausomu maitinimu ir keleivių salono bendro apšvietimo šaltiniu, padedanti evakuoti sraigtasparnyje esančius asmenis.
- d) Visi avariniai išėjimai, įskaitant igulos avarinius išėjimus, ir jų atidarymo priemonės aiškiai paženklinami, kad išėjimais besinaudojantieji juos aiškiai matytų dienos šviesoje ir tamsoje. Tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad liktų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ir keleivių salonas panirtų po vandeniu.
- e) Visose nenumetamosiose duryse, kurių angos skirtos naudoti kaip tūpimo ant vandens avariniai išėjimai, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad netrukdytų orlaivyje esantiems asmenims išlipti bet kokiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus.
- f) Visos durys, langai ir kitos angos keleivių salone, kuriais numatyta naudotis norint išsigelbėti po vandeniu, turi būti įrengti taip, kad veiktų avariniu atveju.
- g) Gelbėjimosi liemenės turi būti dėvimos nuolat, nebent keleivis arba igulos narys dėvi kompleksinį gelbėjimosi kostiumą, kuris atitinka bendrus gelbėjimosi kostiumo ir liemenės reikalavimus.

NCC.IDE.H.232 Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga

Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose sraigtasparniuose turi būti įrengta:

- a) jūrinis inkaras ir kita įranga, palengvinanti švartavimąsi, pritvirtinimą inkaru ar manevravimą vandenyje, atitinkanti sraigtasparnio dydį, masę ir valdymo charakteristikas, ir
- b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, kai taikoma, tarptautinėse susidūrimų jūroje prevencijos taisyklėse.

NCC.IDE.H.235 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje tokiu atstumu nuo sausumos, kuris atitinka daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi būti suprojektuoti arba sertifikuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba juose turi būti įrengta avarinė plūduriavimo įranga.

NCC.IDE.H.240 Ausinės

Jei būtina radijo ryšio ir (arba) radijo navigacijos sistema, sraigtasparnyje turi būti ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverte įranga ir siuntimo mygtukas ant vairų kiekvienam būtinam pilotui ir (arba) igulos nariui jam skirtoje darbo vietoje.

NCC.IDE.H.245 Radijo ryšio įranga

- a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR arba naktį, arba tuomet, kai reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis galima:
 - 1. palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;
 - 2. gauti meteorologinę informaciją;
 - 3. bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su tos institucijos nurodytomis aviacijos stotimis ir
 - 4. užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kito (-ų) įrenginio (-ių) tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kitas (-i) įrenginys (-iai) nesugestų.
- c) Jei būtina radijo ryšio sistema ir pagal NCC.IDE.H.155 dalį reikalaujama skrydžio igulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno būtino piloto ir igulos nario darbo vietoje ant vairų dar turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

NCC.IDE.H.250 Navigacijos įranga

a) Sraigtasparniuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant galima vykdyti skrydžius pagal:

1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
2. taikytinus oro erdvės reikalavimus.

b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, jog būtų užtikrinta, kad, bet kuriuo skrydžio etapu sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, kurių metu numatyta tūpti pagal IMC, turi būti įrengta navigacijos įranga kursui iki taško, iš kurio galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti pagal IMC, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCC.IDE.H.255 Atsakiklis

Sraigtasparniuose įrengiamas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas SSR atsakiklis, būtinas skrendamam maršrutui.“

IV PRIEDAS

„VII PRIEDAS

NEKOMERCINIAI SKRYDŽIAI KITAIS NEI SUDĖTINGAIS VARIKLIU VAROMAIŠ ORLAIVIAIS

[NCO dalis]

A SKYRIUS

BENDRIEJI REIKALAVIMAI**NCO.GEN.100 Kompetentinga institucija**

- a) Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje registruotas orlaivis, paskirta institucija.
- b) Jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, paskirta institucija.

NCO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės

Siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms, vežėjas gali taikyti ne agentūros priimtas, o alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

NCO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai ir motorizuotieji sklandytuvai

- a) Motorizuotieji turo sklandytuvai naudojami laikantis reikalavimų, taikomų:
1. lėktuvams, kai jie varomi varikliu ir
 2. sklandytuvams, kai jais skraidoma nenaudojant variklio.
- b) Motorizuotieji turo sklandytuvai turi būti įrengti laikantis lėktuvams taikomų reikalavimų, nebent D skyriuje nurodyta kitaip.
- c) Motorizuotieji sklandytuvai, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti naudojami ir įrengti laikantis sklandytuvams taikomų reikalavimų.

NCO.GEN.105 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

- a) Įgulos vadas atsako už:
1. orlaivio ir visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą naudojant orlaivį, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.c punkte;
 2. skrydžio pradžią, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;
 3. užtikrinimą, kad visų skrydžių procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punkte;
 4. skrydžio pradžią tik įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:
 - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;
 - ii) orlaivis yra tinkamai registruotas;
 - iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 arba NCO.IDE.B.105 taisyklėje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama būtiniausios įrangos sąraše (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiame dokumente;
 - iv) orlaivio masė ir, išskyrus oro balionus, svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentacijoje nustatytų ribų;

- v) visa įranga, bagažas ir kroviniai tinkamai pakrauti bei pritvirtinti ir palikta avarinės evakuacijos galimybė ir
- vi) vykdant skrydį niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;
5. skrydžio nepradėjimą, jei jis (ji) dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;
6. skrydžio netęsimą už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei jo (jos) gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;
7. apsisprendimą priimti orlaivį su neatitikimais pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba būtiniausias įrangos sąrašą (MEL) ir
8. naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techninės būklės žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad kritinėmis skrydžio fazėmis arba tuomet, kai mano, kad tai būtina saugos sumetimais, visi įgulos nariai sėdėtų nustatytoje savo darbo vietose ir nevykdytų jokios veiklos, išskyrus tą, kuri būtina saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.
- c) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.
- d) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.
- e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą ir imtis veiksmų, įgulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytomis aplinkybėmis laiko būtinais. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, veiklos procedūrų ir metodų.
- f) Skrydžio metu įgulos vadas:
1. būdamas savo darbo vietoje, išskyrus oro balioną, segi saugos diržą ir
 2. visą laiką lieka prie orlaivio valdymo prietaisų, nebent valdymą perima kitas pilotas.
- g) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir informuoja paskirtąją vietos instituciją.
- h) Įgulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, per kurią buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

NCO.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Oro balionai

Be to, kas nurodyta NCO.GEN.105 dalyje, oro baliono įgulos vadas yra atsakingas:

- a) už priešskrydinį asmenų, padedančių pripūsti ir ištuštinti kupolą, instruktažą ir
- b) už tai, kad pripūsti ir ištuštinti kupolą padedantys asmenys vilkėtų tinkamus apsauginius drabužius.

NCO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

- a) Įgulos vadas laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.

- b) Kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.a punkte, įgulos vadas turi būti susipažinęs su teisės aktais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiais su pareigų vykdymu, nustatytais teritorijoms, kurios bus kertamos, aerodromais arba skrydžių erdvės dalimis, kuriais bus naudojamos, ir atitinkama oro navigacijos įranga.

NCO.GEN.115 Lėktuvų riedėjimas

Lėktuvas į aerodromo judėjimo zoną gali riedėti tik tuo atveju, jei prie valdymo prietaisų esantis asmuo:

- a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas arba
- b) yra paskirtas vežėjo ir:
1. yra išmokytas valdyti riedantį lėktuvą;
 2. jei reikia palaikyti radijo ryšį, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;
 3. yra išklausęs instruktažą, susijusį su aerodromo išdėstymu, maršrutais, ženklais, ženklinimu, žiburiais, oro eismo valdymo (ATC) signalais, taip pat instrukcijomis, frazeologija ir procedūromis ir
 4. geba laikytis lėktuvo naudojimo standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

NCO.GEN.120 Sraigto įjungimas. Sraigtasparniai

Sraigtasparnio rotorių galima pradėti sukti skrydžiui variklio galia tik tada, kai prie vairų sėdi kvalifikuotas pilotas.

NCO.GEN.125 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Įgulos vadas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais (PED), galinčiais turėti neigiamą poveikį orlaivio sistemų ir įrangos veikimui.

NCO.GEN.130 Informacija apie orlaivio avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas užtikrina, kad orlaiviuose, išskyrus tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje kylančius ir tupiančius orlaivius, visada būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

NCO.GEN.135 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

- a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus arba kopijas:
1. AFM arba jam lygiavertį (-čius) dokumentą (-us);
 2. registracijos pažymėjimo originalą;
 3. tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
 4. jei taikoma, triukšmo pažymėjimą;
 5. jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;
 6. jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;
 7. civilinės atsakomybės draudimo liudijimą (-us);
 8. orlaivio kelionės žurnalą ar jam lygiavertį dokumentą;
 9. jei taikoma, išsamius užpildyto ATS skrydžio plano duomenis;
 10. naujausius ir tinkamus siūlomo skrydžio maršruto ir visų maršrutų, kuriais, kaip galima tikėtis, bus nukreiptas skrydis, oro navigacijos žemėlapius;

11. perimančiojo ir perimamojo orlaivio taikomas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją;
 12. jei taikoma, MEL arba CDL ir
 13. visus kitus dokumentus, kurių gali prireikti vykdant skrydį arba kurių reikalaujama su skrydžiu susijusiose valstybėse.
- b) Nepaisant a punkto, jei vykdant skrydžius:
1. ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje arba
 2. išlaikomas kompetentingos institucijos nustatytas atstumas ar pasilieka kompetentingos institucijos nustatytoje srityje,
- a punkto 2–8 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti aerodrome arba skrydžio vykdymo vietoje.
- c) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius oro balionais arba sklandytuvais, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus (TMG), a punkto 2–8 ir 11–13 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti lydimojame transporto priemonėje.
- d) Įgulos vadas kompetentingos institucijos prašymu per atitinkamą laikotarpį jai pateikia dokumentus, kurie turi būti orlaivyje.

NCO.GEN.140 Pavojingųjų krovinių vežimas

- a) Pavojingieji kroviniai skraidinami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis (ICAO dok. 9284-AN/905), įskaitant jų papildymus ir bet kuriuos kitus priedus arba pataisas.
- b) Pavojinguosius krovinius gali vežti tik pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:
1. pagal techninių instrukcijų 1 dalį tos instrukcijos tiems kroviniams netaikomos arba
 2. juos veža keleiviai arba įgulos vadas arba jie vežami bagažo skyriuje, kaip numatyta techninių instrukcijų 8 dalyje,
 3. juos veža ELA2 orlaivio vežėjas.
- c) Įgulos vadas imasi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.
- d) Įgulos vadas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie bet kokias su pavojingaisiais krovinių susijusias avarijas ar incidentus.
- e) Įgulos vadas pasirūpina, kad keleiviai būtų informuoti apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.

NCO.GEN.145 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą

Vežėjas įgyvendina:

- a) visas saugos priemones, kurių imtis pagal ARO.GEN.135 dalies c punktą įpareigojo kompetentinga institucija, ir
- b) visą svarbią privalomą agentūros pateiktą saugos informaciją, įskaitant tinkamumo skraidyti nurodymus.

NCO.GEN.150 Kelionės žurnalas

Kiekvieno skrydžio ar skrydžių serijos duomenys apie orlaivį, jo įgulą ir kiekvieną kelionę turi būti išsaugoti kelionės žurnale arba jam lygiavertčiame dokumente.

NCO.GEN.155 Minimalios įrangos sąrašas

a) Minimalios įrangos sąrašas (MEL) gali būti sudaromas atsižvelgiant į šiuos dalykus:

1. dokumente numatomas orlaivio naudojimas konkrečiomis sąlygomis, kai pradedant skrydį neveikia tam tikri prietaisai, įrenginiai ar funkcijos;
2. parengiamas kiekvieno konkretaus orlaivio dokumentas atsižvelgiant į atitinkamas vežėjo veiklos ir techninės priežiūros sąlygas ir
3. MEL sudaromas remiantis atitinkamu pagrindiniu minimalios įrangos sąrašu (MMEL), apibrėžtu pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 748/2012 ⁽¹⁾ nustatytais duomenimis, ir negali būti mažiau ribojantis nei MMEL.

b) Apie MEL ir visus jo pakeitimus pranešama kompetentingai institucijai.

B SKYRIUS**SKRYDŽIŲ PROCEDŪROS****NCO.OP.100 Naudojimas aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis**

Igulos vadas naudojami tik atitinkamam orlaivių tipui ir skrydžiui tinkamais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis.

NCO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Rinkdamasis atsarginius aerodromus ir sprenddamas dėl degalų naudojimo tvarkos, igulos vadas aerodromą laiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo trunka ilgiau nei:

- a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba
- b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

NCO.OP.110 Aerodromo naudojimo minimumai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Vykdydamas skrydžius pagal skrydžių pagal prietaisus taisyklės (IFR), igulos vadas pasirenka ir taiko kiekvieno išvykimo, paskirties ir atsarginio aerodromo naudojimo minimumus. Tokie minimumai turi būti:

1. ne mažesni, nei valstybės, kurioje yra aerodromas, nustatytieji, išskyrus tos valstybės patvirtintus konkrečius atvejus, ir,
2. kai vykdomi skrydžiai prasto matomumo sąlygomis, pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedo (SPA dalies) E skyrių patvirtinti kompetentingos institucijos.

b) Pasirinkdamas aerodromo naudojimo minimumus, igulos vadas atsižvelgia į:

1. orlaivio tipą, naudojimo galimybes ir valdymo charakteristikas;
2. savo kompetenciją ir patirtį;
3. kilimo ir tūpimo takų, taip pat priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kuriuos galima pasirinkti, matmenis ir charakteristikas;
4. turimų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių priemonių pakankamumą ir charakteristikas;
5. orlaivyje esančią navigacijos ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą orlaiviui kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tūpant, išriedant iš kilimo ir tūpimo tako ir nutraukiant tūpimą;
6. kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir aukštėjimo zonose, būtinose vykdant ypatingųjų atvejų procedūras;
7. kliūčių perskridimo absoliutųjį aukštį ir (arba) aukštį artėjimui tūpti pagal prietaisus procedūroms;

⁽¹⁾ OL L 224, 2012 8 21, p. 1.

8. meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemonės ir
 9. priartėjimo tūpti metu taikomą skrydžio metodiką.
- c) Konkretaus tipo artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros minimumai taikomi, jei:
1. veikia numatyta procedūra taikyti reikalinga antžeminė įranga;
 2. veikia orlaivio sistemos, reikalingos to tipo artėjimui tūpti;
 3. laikomasi orlaivio naudojimo galimybių reikalavimų ir
 4. pilotas turi reikiamą kvalifikaciją.

NCO.OP.111 Aerodromo naudojimo minimumai. NPA, APV, CAT I skrydžiai

- a) Netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama pagal nenutrūkstanto žemėjimo priartėjimo tūpti metu (CDFA) metodiką, vykdoma artėjimo tūpti su vertikaliaisiais orientyrais (APV) procedūra arba vykdomas I kategorijos (CAT I) skrydis, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
1. mažiausias aukštis, kuriame artėjimo tūpti priemonė gali būti naudojama be reikalaujamų vizualiųjų orientyrų;
 2. orlaivio kategorijos kliūčių perskridimo aukštis (OCH);
 3. jei taikoma, paskelbtas artėjimo tūpti DH;
 4. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba
 5. jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove arba lygiaverčiame dokumente nurodytas mažiausias DH.
- b) NPA skrydžio mažiausias žemėjimo aukštis (MDH), kai skrendama netaikant CDFA metodikos, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
1. orlaivio kategorijos OCH;
 2. 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba
 3. jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove nurodytas mažiausias MDH.

1 lentelė

Sistemos mažiausiosios vertės

Įranga	Mažiausias DH/MDH (pėdomis)
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Globali navigacijos palydovinė sistema (GNSS)/palydovinė signalų tikslinimo sistema (SBAS) (šoninio tikslumo artėjant tūpti su vertikaliaisiais orientyrais (LPV))	200
GNSS (šoninė navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometrinė vertikalioji navigacija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kurso radijo švyturys (LOC) su nuotolio matavimo įranga (DME) arba be jos	250
Artėjimas tūpti pagal panoraminės žvalgos radarą (SRA) (baigiamas ties ½ NM)	250

Įranga	Mažiausias DH/MDH (pėdomis)
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
VHF nekryptinis kurso radijo švytuvas (VOR)	300
VOR/DME	250
Nekryptinis švytuvas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

NCO.OP.112 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu lėktuvais

a) Skrydžių ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:

1. paskelbtas lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;
2. 1 lentelėje nurodytas mažiausias skrydžio ratu aukštis arba
3. ankstesnės artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros DH/MDH.

b) Mažiausias matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausias iš šių:

1. jei paskelbtas, lėktuvo kategorijos skrydžio ratu matomumas;
2. iš 2 lentelės nustatytas mažiausias matomumas arba
3. ankstesnės artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis ir (arba) konvertuotas meteorologinis matomumas (RVR/CMV).

1 lentelė

MDH ir mažiausias matomumas skrendant ratu, pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdomis)	400	500	600	700
Mažiausias meteorologinis matomumas (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Aerodromo naudojimo minimumai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis kaip 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis kaip 800 m.

NCO.OP.115 Išskridimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išskridimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios naudotino kilimo ir tūpimo tako arba FATO procedūros paskelbtos.

b) Įgulos vadas gali nukrypti nuo paskelbto išvykimo maršruto, atvykimo maršruto arba artėjimo tūpti procedūros:

1. jei galima laikytis kliūčių perskridimo reikalavimų, visiškai atsižvelgiama į skrydžio sąlygas ir laikomasi pakeisto ATC, arba

2. kai jį radarais nukreipia skrydžių valdymo tarnyba.

NCO.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai, sraigtasparniai ir motorizuotieji sklandytuvai

Igulos vadas atsižvelgia į paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras ir siekia mažinti orlaivio keliamą triukšmą, kartu užtikrindamas, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

NCO.OP.121 Triukšmo mažinimo procedūros. Oro balionai

Siekdamas mažinti šildymo sistemos keliamą triukšmą, igulos vadas atsižvelgia į veiklos procedūras ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

NCO.OP.125 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

- a) Igulos vadas pradeda skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdamas skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisyklės (VFR):

- i) dieną, kai kyla ir tūpiama tame pačiame aerodrome arba tūpimo vietoje ir visada išliekama to aerodromo arba tūpimo vietos matymo zonoje – skristi numatyto maršrutu ir po to dar bent 10 minučių skristi įprastame kreiseriniame aukštyje;
- ii) kai skrendama dieną – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių skristi įprastame kreiseriniame aukštyje arba
- iii) kai skrendama naktį – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes skristi įprastame kreiseriniame aukštyje;

2. vykdamas skrydžius pagal IFR:

- i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes skristi įprastame kreiseriniame aukštyje arba
- ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, iki atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes skristi įprastame kreiseriniame aukštyje.

- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio užtektų ir ypatinguoju atveju, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;
2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
3. jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir
4. visas kitas sąlygas, dėl kurių gali būti uždelstas lėktuvo tūpimas arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio planą ir perplanuoti skrydį į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradeda planuoti iš naujo, būtų galima laikytis visų reikalavimų.

NCO.OP.126 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

- a) Igulos vadas pradeda skrydį tik jei sraigtasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų:

1. vykdamas VFR skrydžius – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to dar bent 20 minučių skristi geriausiojo nuotolio greičiu ir

2. vykdanč skrydžius pagal IFR:

i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to 30 minučių skristi laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš paskirties aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinėmis temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą arba

ii) kai reikia atsarginio aerodromo – skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, atlikti artėjimą tūpti bei nutrauktą artėjimą tūpti ir po to:

A) skristi iki nurodyto atsarginio aerodromo ir

B) skristi 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš atsarginio aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinėmis temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą.

b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio užtektų ir ypatinguoju atveju, atsižvelgiama į:

1. prognozuojamas meteorologines sąlygas;

2. numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;

3. jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir

4. visas kitas sąlygas, dėl kurių orlaivio tūpimas gali būti uždelstas arba gali būti sunaudojama daugiau degalų ir (arba) tepalų.

c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio planą ir perplanuoti skrydį į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradėdama planuoti iš naujo, būtų galima laikytis visų reikalavimų.

NCO.OP.127 Aprūpinimas degalais ir balastu ir jų planavimas. Oro balionai

a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei degalų, dujų arba balasto atsargų pakanka 30 minučių skrydžiui.

b) Apskaičiuojant degalų, dujų arba balasto kiekį, būtina atsižvelgti bent į šias skrydžio sąlygas:

1. baliono gamintojo pateiktus duomenis;

2. numatomas mases;

3. numatomas meteorologines sąlygas ir

4. oro navigacijos paslaugų teikėjo procedūras ir apribojimus.

NCO.OP.130 Keleivių instruktažas

Įgulos vadas užtikrina, kad prieš skrydį arba, jei taikoma, jo metu keleiviai būtų supažindinti su avarine įranga ir procedūromis.

NCO.OP.135 Pasirengimas skrydžiui

a) Prieš pradėdamas skrydį įgulos vadas visomis esamomis tinkamomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamas ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtinas ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.

b) Prieš pradėdamas skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:

1. išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir

2. suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

NCO.OP.140 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį leistinų meteorologinių sąlygų paskirties aerodromą, nebent:

- a) remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad laikotarpiu nuo 1 valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki 1 valandos po jo arba nuo faktinio išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko (pasirenkamas trumpesnis laikotarpis), bus galima artėti tūpti ir tūpti vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) arba

- b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir
2. remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:
 - i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys mažiausią artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai taikomą vertę, ir
 - ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už mažiausią šiai procedūrai taikomą vertę.

NCO.OP.141 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžio plane įgulos vadas nurodo bent vieną atsarginį leistinų meteorologinių sąlygų paskirties aerodromą, nebent:

- a) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir, remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad nuo 2 valandų prieš numatomą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatomo atvykimo laiko (pasirenkamas trumpesnis laikotarpis), bus šios meteorologinės sąlygos:

1. debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai taikomą vertę ir
2. matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią šiai procedūrai taikomą vertę arba

- b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:

1. numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;
2. remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:
 - i) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys mažiausią artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrai taikomą vertę;
 - ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už mažiausią šiai procedūrai taikomą vertę ir
3. jei paskirties vieta yra ne sausumoje, yra nustatytas negrįžimo taškas (PNR).

NCO.OP.145 Degalų papildymas keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba iš jo išlipant

- a) Orlaivio aviacinio benzino (AVGAS), plataus diapazono degalų arba šių tipų degalų mišinio atsargos keleiviams lipant į orlaivį, esant jame arba iš jo išlipant nepildomos.

- b) Jokių tipų orlaivio degalai keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomi, nebent juos pildant dalyvauja įgulos vadas arba kiti kvalifikuoti darbuotojai, pasirenę pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis esamomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

NCO.OP.150 Keleivių vežimas

Išskyrus oro balionus, igulos vadas, prieš pradėdant riedėti ir riedant, kylant ir tūpant, taip pat tada, kai mano, kad saugos sumetimais tai būtina, užtikrina, kad visi orlaivyje esantys keleiviai sėdėtų krėsluose arba būtų miegamosiose vietose ir tinkamai segėtų saugos diržą arba suvaržymo įtaisą.

NCO.OP.155 Rūkymas orlaivyje. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Igulos vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

- a) kai laikoma, kad tai būtina saugos sumetimais, ir
- b) pilant į orlaivį degalus.

NCO.OP.156 Rūkymas orlaivyje. Sklandytuvai ir oro balionai

Sklandytuvuose ir oro balionuose rūkyti draudžiama.

NCO.OP.160 Meteorologinės sąlygos

- a) Igulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad meteorologinės sąlygos išilgai maršruto ir numatytoje atvykimo vietoje numatyto naudojimo laiku atitiks taikomus VFR skrydžio minimumus arba bus geresnės.
- b) Igulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei remiantis naujausia meteorologine informacija galima daryti išvadą, kad numatyto atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikomus aerodromo naudojimo minimumus arba bus geresnės.
- c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, vadovaujamas atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologine informacija.

NCO.OP.165 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

Igulos vadas pradeda kilimą tik jei nuo orlaivio pašalintos visos apnašos, galinčios neigiamai paveikti orlaivio naudojimo galimybes arba valdymą, nebent kilti leidžiama orlaivio naudojimo vadove.

NCO.OP.170 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

- a) Igulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur yra numatomos arba faktinės apledėjimo sąlygos, tik jei orlaivis yra sertifikuotas naudoti tokiomis sąlygomis ir tik jei jame įrengta skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalinga įranga, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.5 punkte.
- b) Jei apledėjimas yra didesnis nei tas, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba jei orlaivis, nesertifikuotas skristi žinomomis apledėjimo sąlygomis, ima ledėti, igulos vadas nedelsdamas išskrenda iš srities, kurioje yra apledėjimo sąlygos, pakeisdamas lygį ir (arba) maršrutą ir, jei reikia, ATC praneša apie avarinę situaciją.

NCO.OP.175 Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas kilimą, igulos vadas įsitikina, kad:

- a) remiantis turima informacija, oro sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir ketinamo naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė nesutrukdydys saugiai pakilti ir išskristi ir
- b) bus laikomasi taikomų aerodromo naudojimo minimumų.

NCO.OP.176 Kilimo sąlygos. Oro balionai

Prieš pradėdamas kilimą oro balionu, igulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos skrydžių erdvės dalyje arba aerodrome netrukdydys saugiai pakilti ir išskristi.

NCO.OP.180 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

- a) Kai orlaiviu vežami keleiviai arba kroviny, igulos vadas neimituoja:

1. situacijų, dėl kurių būtina taikyti neįprastas ar avarines procedūras, arba

2. skrydžio meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC).

b) Nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo patvirtinta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCO.OP.185 Degalų apskaita skrydžio metu

Igulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų ir, kai vykdomas skrydis oro balionu, balasto kiekis yra ne mažesnis nei kiekis, būtinas skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies atlikti, ir yra planinė degalų atsarga, kaip reikalaujama NCO.OP.125, NCO.OP.126 arba NCO.OP.127 dalyse.

NCO.OP.190 Papildomo deguonies naudojimas

Igulos vadas užtikrina, kad jis ir skrydžio igulos nariai, atliekantys pareigas, būtinas saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai salono absoliutusias aukštis yra didesnis nei 10 000 pėdų ilgiau kaip 30 minučių, ir visada, kai salono absoliutusias aukštis yra didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.OP.195 Žemės artumo nustatymas

Kai igulos vadas nustato, kad neleistinai priartėta prie žemės arba kai tai nustatoma žemės artumo įspėjimo sistema, jis nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms užtikrinti.

NCO.OP.200 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS II)

Kai naudojama sistema ACAS II, veiklos procedūros ir mokymas turi atitikti Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti igulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdyt saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

NCO.OP.210 Artėjimo tūpti pradėjimas ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai

a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus igulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR/VIS).

b) Jei praneštas RVR arba VIS yra mažesnis nei taikytina mažiausioji vertė, artėjimas tūpti netęsimas:

1. mažesniame kaip 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba

2. priartėjimo tūpti baigmėje, jei absoliutusias ir (arba) santykinis apsisprendimo aukštis (DA/H) arba mažiausias absoliutusias ir (arba) santykinis žemėjimo aukštis (MDA/H) yra didesnis nei 1 000 pėdų virš aerodromo.

c) Kai RVR nepraneštas, RVR vertes galima apskaičiuoti iš praneštos matomumo vertės.

d) Jei praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo pranešamas žemesnis nei taikomi minimumai RVR/VIS, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.

e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H arba MDA/H ir užbaigti tūpimą, jei DA/H ar MDA/H aukštyje pamatomas ir išlaikomas vizualusis orientyras, atitinkantis artėjimo tūpti tipą ir numatytą kilimo ir tūpimo taką.

f) Tūpimo zonos RVR visada yra lemiamas veiksnys.

NCO.OP.215 Skrydžių vykdymo apribojimai. Karšto oro balionai

Karšto oro balionas gali kilti naktį, jei turima pakankamai degalų, kad būtų galima tūpti dieną.

C SKYRIUS

ORLAIVIŲ NAUDOJIMO GALIMYBĖS IR NAUDOJIMO APRIBOJIMAI**NCO.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai**

- a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masė ir, išskyrus balionus, svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus apribojimus, nurodytus AFM arba lygiaverčiame dokumente.
- b) Naudojant užrašus, sąrašus, prietaisų ženklavinimą arba šių priemonių derinius orlaivyje turi būti nurodomi jo naudojimo apribojimai, kuriuos, remiantis orlaivio naudojimo vadovu, būtina pateikti vizualiai.

NCO.POL.105 Svėrimas

- a) Vežėjas užtikrina, kad orlaivio masė ir, išskyrus oro balionus, jo svorio centras būtų nustatyti faktiškai pasveriant prieš pirmą kartą pradėdant naudoti. Turi būti tinkamai atsižvelgiama į bendrą modifikavimo ir remonto poveikį masei ir pusiausvyrai, ir šis poveikis turi būti tinkamai dokumentuojamas. Tokia informacija pateikiama įgulos vadui. Jei modifikavimo poveikis masei ir pusiausvyrai tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.
- b) Svėrimą atlieka orlaivio gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

NCO.POL.110 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

Įgulos vadas vykdo skrydį orlaiviu tik jei orlaivio naudojimo galimybės yra tinkamos laikytis taikomų skrydžių taisyklių ir visų kitų su skrydžiu, oro erdve, aerodromais ar skrydžių erdvės dalimis, kuriais naudojama, susijusių apribojimų, atsižvelgiant į visų naudojamų schemų ir žemėlapių tikslumą.

D SKYRIUS

PRIETAISAI, DUOMENYS IR ĮRANGA

1 SKIRSNIS

Lėktuvai**NCO.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
 1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
 2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.A.190 dalies reikalavimų;
 3. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.A.195 dalies reikalavimų arba
 4. jie įmontuoti lėktuve.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniesiems elementams:
 1. atsarginiams lyudiesiems saugikliams;
 2. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
 3. tikslaus laiko prietaisui;
 4. pirmosios pagalbos rinkiniui;
 5. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
 6. plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai ir
 7. vaiko saugos priemonėms.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
 1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamosi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCO.IDE.A.190 ir NCO.IDE.A.195 dalių ir

2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi pakenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis jais naudotis skrydžio įgulos narys.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

NCO.IDE.A.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, funkcija ar įrenginys arba jo (jos) nėra, nebent:

a) lėktuvas naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

Lėktuvuose turi būti naudojami visai elektros grandinei apsaugoti reikiamos kategorijos atsarginiai lydieji saugikliai, skirti pakeisti tuos saugiklius, kuriuos galima pakeisti skrydžio metu.

NCO.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš lėktuvo elektros sistemos maitinamas tinkamas visų prietaisų ir įrangos, būtinų skrydžio lėktuvu saugumui užtikrinti, apšvietimas;

e) iš lėktuvo elektros sistemos maitinamas visų keleivių salono skyrių apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

NCO.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

a) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. oro greitis ir

5. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiumi.

b) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:

1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- i) posūkis ir slydimas;
 - ii) padėtis erdvėje;
 - iii) vertikalusis greitis ir
 - iv) stabilizuotas kursas;
- ir

2. priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai.

c) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.A.125 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengtos:

a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- 1. magnetinis kursas;
- 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
- 3. barometrinis aukštis;
- 4. oro greitis;
- 5. vertikalusis greitis;
- 6. posūkis ir slydimas;
- 7. padėtis erdvėje;
- 8. stabilizuotas kursas;
- 9. išorės oro temperatūra ir
- 10. Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;

b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai ir

c) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.A.130 Išpėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

Turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių kėrslų konfigūracija yra daugiau kaip devyni kėrslai, turi būti įrengta TAWS, atitinkanti reikalavimus, taikomus:

- a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtinaame standarte, jei lėktuvo individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) pirmą kartą išduotas po 2011 m. sausio 1 d., arba
- b) B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtinaame standarte, jei lėktuvo individualus CofA pirmą kartą išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

NCO.IDE.A.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Lėktuvuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCO.IDE.A.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Lėktuvuose įrengiama:

1. krėslai arba miegamosios vietos visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;
2. saugos diržas kiekviename keleivio krėse ir kiekvienos miegamosios vietos sulaikomieji diržai;
3. vaikų saugos priemonės (CRD) visiems lėktuve esantiems jaunesniems kaip 24 mėnesių amžiaus asmenims ir
4. saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos krėsele.

NCO.IDE.A.145 Pirmosios pagalbos vaistinė

a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir
2. reguliariai atnaujinama.

NCO.IDE.A.150 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

a) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiam absoliučiajam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima patiekti reikiamą kiekį deguonies.

b) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei absoliutusis aukštis, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir:
 - i) 100 % keleivių visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 15 000 pėdų, bet jokių būdu ne trumpiau kaip 10 minučių;
 - ii) bent 30 % keleivių visą laikotarpį, kai, sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes, barometrinis aukštis keleivių salone bus 14 000–15 000 pėdų ir
 - iii) bent 10 % keleivių kiekvieną ilgesnį kaip 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–14 000 pėdų,

ir

2. visus esančiuosius keleivių salone – ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvais vykdomi skrydžiai didesniame nei 25 000 pėdų barometriniam aukštyje arba jei jais skrydžiai vykdomi žemesniame nei šis aukštyje, bet tokiomis sąlygomis, kuriomis jie negalės saugiai per 4 minutes žemėdami pasiekti 13 000 pėdų barometrinį aukštį.

c) Hermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei 25 000 pėdų absoliučiajam aukštyje, papildomai turi būti įrengtas įtaisas, kuriuo skrydžio įgula išpėjama apie bet koki hermetiškumo sumažėjimą.

NCO.IDE.A.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

- a) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiaame absoliučiajame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima patiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei absoliutūs aukštis, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių kiekvieną ilgesnį kaip 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir
 2. visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

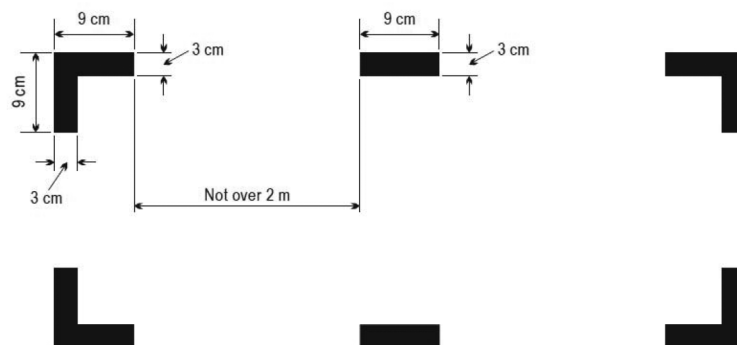
NCO.IDE.A.160 Rankiniai gesintuvai

- a) Lėktuvuose, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:
1. skrydžio įgulos kabinoje ir
 2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams, o gesinimo medžiaga turi mažinti toksiskų dujų susitelkimo žmonėms skirtose patalpose pavojų.

NCO.IDE.A.165 Įsilaužimo vietų ženklavimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklinamos ant lėktuvo, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklavimas**NCO.IDE.A.170 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)**

- a) Lėktuvuose įrengiama:
1. bet kokio tipo ELT, jei individualus CofA pirmą kartą išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;
 2. automatinis ELT, jei individualus CofA pirmą kartą išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba
 3. įgulos vado arba keleivio nešiojamas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB), kai didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra šeši arba mažiau krėslų.
- b) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

NCO.IDE.A.175 Skrydžiai virš vandens

a) Po gelbėjimosi liemenę kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui arba joms lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo arba miegamosios vietos, turi būti šiuose lėktuvuose:

1. vieno variklio sausumos lėktuvuose, kai:

i) skrendama virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo kranto arba

ii) kylama arba tūpiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kuriame (-ioje), įgulos vado nuomone, kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad gali prireikti tūpti ant vandens;

2. vandens lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš vandens, ir

3. lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiu atstumu nuo sausumos, kurioje galimas avarinis nutūpimas, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jos reikėtų skristi ilgiau nei 30 minučių, arba didesniu 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė).

b) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš vandens, turi būti:

1. vienas inkaras;

2. vienas plūdrusis (velkamasis) inkaras, kai reikia pagalbos manevruojant, ir

3. jei taikoma, įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.

c) Lėktuvo, kuriuo skrydžiai vykdomi tokiu atstumu nuo avariniam nutūpimui tinkamos sausumos, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jos reikėtų skristi 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), įgulos vadas nustato lėktuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. įrangą nelaimės signalams duoti;

2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir

3. būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

NCO.IDE.A.180 Gelbėjimosi įranga

Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai įtaisai ir gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemonės, tinkamas naudoti vietovėje, per kurią skrendama.

NCO.IDE.A.190 Radijo ryšio įranga

a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitų įrenginių tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.

NCO.IDE.A.195 Navigacijos įranga

a) Lėktuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi maršrutais, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, turi būti įrengta visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydį pagal:

1. ATS skrydžio planą (jei taikoma) ir
2. oro erdvėje taikomus reikalavimus.

b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacijos įrangos, kad bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą, arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

c) Lėktuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos numatoma tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta įranga, tinkama rodyti kursą iki vietos, nuo kurios bus galima tūpti pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir kiekviename nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCO.IDE.A.200 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

2 SKIRSNIS***Sraigatasparniai*****NCO.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.H.190 dalies reikalavimų;
3. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.H.195 dalies reikalavimų arba
4. jie įmontuoti sraigatasparnyje.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
2. tikslaus laiko prietaisui;
3. pirmosios pagalbos rinkiniui;
4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai;
5. plūdriniam inkarui ir švartavimo įrangai ir
6. vaiko saugos priemonėms.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sraigatasparnyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCO.IDE.H.190 ir NCO.IDE.H.195 dalių ir
2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi pakenkti sraigatasparnio tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis jais naudotis skrydžio įgulos narys.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

NCO.IDE.H.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

a) sraigtasparnis naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš sraigtasparnio elektros sistemos maitinamas tinkamas visų prietaisų ir įrangos, būtinų skrydžio sraigtasparniu saugumui užtikrinti, apšvietimas;

e) iš sraigtasparnio elektros sistemos maitinamas visų keleivių salono skyrių apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

NCO.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

a) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;

2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;

3. barometrinis aukštis;

4. oro greitis ir

5. slydimas.

b) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį arba kai matomumas mažesnis kaip 1 500 m, arba sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:

1. priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

i) padėtis erdvėje;

ii) vertikalasis greitis ir

iii) stabilizuotas kursas;

2. priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai.

- c) Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi kai matomumas yra mažesnis kaip 1 500 m arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, turi būti įrengtos papildomos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

1. magnetinis kursas;
2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
3. barometrinis aukštis;
4. oro greitis;
5. vertikalusis greitis;
6. slydimas;
7. padėtis erdvėje;
8. stabilizuotas kursas ir
9. išorės oro temperatūra;

- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai girokopinių prietaisų maitinimas tiekiamas netinkamai;

- c) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo, ir

- d) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonės kaip budėjimo režimo prietaisais.

NCO.IDE.H.126 Papildoma įranga vykdant vienpiločius skrydžius pagal IFR

Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi vienpiločiai skrydžiai pagal IFR, turi būti įrengtas autopilotas, veikiantis bent aukščio ir krypties palaikymo režimu.

NCO.IDE.H.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Sraigtasparniuose, kuriuos valdo didesnė negu vieno asmens skrydžio įgula, įrengiama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCO.IDE.H.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

- a) Sraigtasparniuose įrengiama:

1. krėslai arba miegamosios vietos visiems 24 mėnesių ir vyresnio amžiaus asmenims;
2. saugos diržas kiekviename keleivio krėse ir kiekvienos miegamosios vietos sulaikomieji diržai;
3. jei sraigtasparnio individualus CofA pirmą kartą išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d. – saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema kiekvienam 24 mėnesių amžiaus arba vyresniam keleiviui;
4. vaikų saugos priemonės visiems sraigtasparnyje esantiems jaunesniems kaip 24 mėnesių amžiaus asmenims ir

5. kiekvieno skrydžio įgulos nario kėslų saugos diržas su liemens sulaikomoja sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai sulaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai lėtėjant.

b) Saugos diržas su liemens sulaikomoja sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

NCO.IDE.H.145 Pirmosios pagalbos vaistinė

a) Sraigtasparniuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.

b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:

1. lengvai prieinama naudoti ir
2. reguliariai atnaujinama.

NCO.IDE.H.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi tokiaje absoliučioje aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima pateikti reikiamą kiekį deguonies.

b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei absoliutusis aukštis, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone yra didesnis nei 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

1. visus įgulos narius ir bent 10 % keleivių kiekvieną ilgesnį kaip 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir
2. visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.H.160 Rankiniai gesintuvai

a) Sraigtasparniuose, išskyrus ELA2 sraigtasparnius, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

1. skrydžio įgulos kabinoje ir
2. kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.

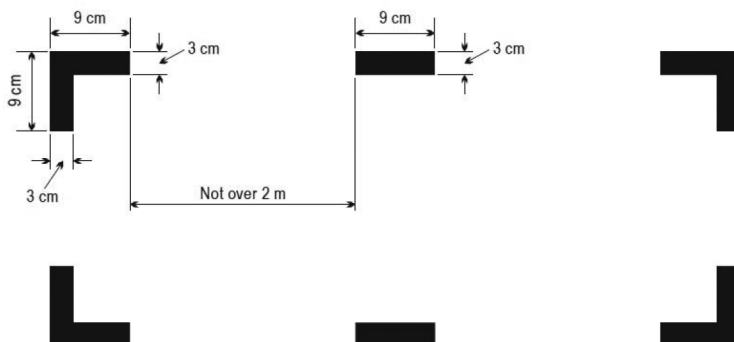
b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams, o gesinimo medžiaga turi mažinti toksiškų dujų susitelkimo žmonėms skirtose patalpose pavojų.

NCO.IDE.H.165 Įsilaužimo vietų ženklavimas

Jeigu avarinės situacijos metu gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos sraigtasparnio liemens vietos yra ženklamos ant sraigtasparnio, jos ženklamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas

Įsilaužimo vietų ženklavimas



NCO.IDE.H.170 Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

a) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip šeši krėsmai, turi būti:

1. automatinis ELT ir
2. vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sraigtasparniu vykdomi skrydžiai tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi ilgiau kaip 3 minutes.

b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija yra šeši arba mažiau krėslų, turi būti igulos vado arba keleivio nešiojamas ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB).

c) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

NCO.IDE.H.175 Skrydžiai virš vandens

a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam sraigtasparnyje esančiam asmeniui arba po jai lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam sraigtasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, vilkimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo arba miegamosios vietos, kai šiais sraigtasparniais:

1. vykdomi skrydžiai virš vandens didesniu nei savisukos atstumu nuo kranto, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba
2. vykdomi skrydžiai virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo skristi reikėtų ilgiau nei 10 minučių, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba
3. kylama arba tūpiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija yra virš vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

c) Sraigtasparnio, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), igulos vadas nustato sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1. įrangą nelaimės signalams duoti;
2. gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems sraigtasparnyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir
3. būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

d) Sraigtasparnio igulos vadas sprenddamas, ar a punkte reikalaujamas gelbėjimosi liemenes turi vilkėti visi sraigtasparnyje esantieji, atsižvelgia į sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens.

NCO.IDE.H.180 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai įtaisai ir gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, tinkamas naudoti vietovėje, per kurią skrendama.

NCO.IDE.H.185 Visi sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens. Tūpimas ant vandens

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai virš vandens nepalankioje aplinkoje didesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo kranto:

- a) turi būti suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą;
- b) turi būti sertifikuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba
- c) turi turėti avarinę plūduriavimo įrangą.

NCO.IDE.H.190 Radijo ryšio įranga

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.
- d) Jei būtina radijo ryšio sistema, o pagal NCO.IDE.H.135 dalį reikalaujama ir skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir (arba) įgulos nario darbo vietoje ant sraigtasparnio vairų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

NCO.IDE.H.195 Navigacijos įranga

- a) Sraigtasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi maršrutais, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, turi būti įrengta navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydį pagal:
 - 1. ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir
 - 2. oro erdvėje taikomus reikalavimus.
- b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacijos įrangos, kad bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą, arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.
- c) Sraigtasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos numatoma tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta navigacijos įranga rodyti kursą iki vietos, nuo kurios bus galima tūpti pagal vizualiuosius orientyrus. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir kiekviename nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCO.IDE.H.200 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

3 SKIRSNIS

Sklandytuvai

NCO.IDE.S.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrį būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
 - 1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti;
 - 2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.S.145 dalies reikalavimų;
 - 3. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.S.150 dalies reikalavimų arba
 - 4. jie įmontuoti sklandytuve.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrį būtiniams elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
 2. tikslaus laiko prietaisui;
 3. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:
1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo ir
 2. prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi pakenkti sklandytuvo tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis jais naudotis skrydžio įgulos narys.
- e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

NCO.IDE.S.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sklandytuvo skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

- a) sklandytuvas naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba
- b) sklandytuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.S.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai

- a) Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai pagal VFR dieną, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
1. motorizuotajame sklandytuve – magnetinis kursas;
 2. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
 3. barometrinis aukštis ir
 4. oro greitis.
- b) Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sklandytuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos papildomos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
1. vertikalusis greitis;
 2. padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas ir
 3. magnetinis kursas.

NCO.IDE.S.120 Skrydžiai per debesis. Skrydžio ir navigacijos prietaisai

Sklandytuvuose, kuriais vykdomi skrydžiai per debesis, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- a) magnetinis kursas;
- b) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
- c) barometrinis aukštis;
- d) oro greitis;

- e) vertikalusis greitis ir
- f) padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas.

NCO.IDE.S.125 Krėslai ir sulaikomosios sistemos

a) Sklandytuvuose turi būti:

1. krėslai visiems sklandytuve esantiems asmenims ir
2. kiekviename krėse saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema pagal AFM.

b) Saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

NCO.IDE.S.130 Papildomas deguonis

Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius kiekvieną ilgesnį nei 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus 10 000–13 000 pėdų, ir
- b) visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.S.135 Skrydžiai virš vandens

Sklandytuvo, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens, įgulos vadas nustato sklandytuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

- a) kiekvienam sklandytuve esančiam asmeniui skirtą gelbėjimosi liemenę arba lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą, vilkimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslų;
- b) įgulos nario arba keleivio nešiojamą aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais, ir
- c) įrangą nelaimės signalams duoti, kai skrydžiai vykdomi:
 1. virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo kranto arba
 2. kai kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nepasisekimo atveju gali prireikti tūpti ant vandens.

NCO.IDE.S.140 Gelbėjimosi įranga

Sklandytuvuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkama naudoti vietovėje, per kurią skrendama.

NCO.IDE.S.145 Radijo ryšio įranga

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

NCO.IDE.S.150 Navigacijos įranga

Sklandytuvuose turi būti įrengta visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydį pagal:

- a) ATS skrydžio planą, jei taikoma, ir

b) oro erdvėje taikomus reikalavimus.

NCO.IDE.S.155 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.

4 SKIRSNIS

Oro balionai

NCO.IDE.B.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:

1. jais naudojasi skrydžio įgula skrydžio trajektorijai nustatyti;
2. jie naudojami, kad būtų laikomasi NCO.IDE.B.145 dalies reikalavimų, arba
3. jie įmontuoti oro balione.

b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:

1. atskiriems nešiojamiesiems žiburiams;
2. tikslaus laiko prietaisui;
3. pirmosios pagalbos rinkiniui;
4. gelbėjimosi ir signalinei įrangai.

c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikomuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:

1. šių prietaisų arba įrangos teikiama informacija skrydžio įgula nesinaudoja laikydamasi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo ir
2. prietaisai ir įranga, net sutrikę ar sugedę, neturi pakenkti oro baliono tinkamumui skraidyti.

d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš turinčio juos naudoti skrydžio įgulos nario darbo vietos.

e) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama ją iškart naudoti.

NCO.IDE.B.105 Minimali skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam oro baliono skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

- a) oro balionas naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba
- b) oro balionui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikomus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCO.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

- a) padėties žiburiai;

- b) priemonės, kuriomis būtų galima užtikrinti tinkamą visų prietaisų ir įrangos, būtinų skrydžio oro balionu saugai užtikrinti, apšvietimą;
- c) atskiras nešiojamas žiburys ir
- d) karšto oro balionuose:
 - 1. tūpimo žiburys ir
 - 2. susidūrimų vengimo žiburys.

NCO.IDE.B.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžio ir navigacijos prietaisai ir susijusi įranga

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai dieną pagal VFR, turi būti įrengtos:

- a) nuonašos krypties rodymo priemonės ir
- b) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1. laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis;
 - 2. jei reikalaujama orlaivio naudojimo vadove, vertikalūs greitis ir
 - 3. barometrinis aukštis, jei reikalaujama oro baliono naudojimo vadove, jei reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, arba kai aukštį reikia kontroliuoti atsižvelgiant į deguonies naudojimą.

NCO.IDE.B.120 Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) Oro balionuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:
 - 1. lengvai prieinama naudoti ir
 - 2. reguliariai atnaujinama.

NCO.IDE.B.121 Papildomas deguonis

Oro balionuose, kuriais vykdomi skrydžiai didesniame nei 10 000 pėdų barometriniam aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius kiekvieną ilgesnį nei 30 minučių laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus 10 000–13 000 pėdų, ir
- b) visus įgulos narius ir keleivius visą laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai

- a) Oro balionuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas, jei reikalaujama pagal taikomas sertifikavimo specifikacijas.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi būti tinkami gesinti oro balione, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, labiausiai tikėtiniems gaisrams ir užtikrinti, kad toksiškų dujų susitelkimo pavojus oro balione esantiems žmonėms būtų kuo mažesnis.

NCO.IDE.B.130 Skrydžiai virš vandens

Oro baliono, kuriuo vykdomi skrydžiai virš vandens, įgulos vadas nustato balione esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

- a) kiekvienam oro balione esančiam asmeniui skirtą gelbėjimosi liemenę arba jai lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, vilkimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo vietos;

- b) kai oro balionu skrenda daugiau nei 6 asmenys – aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais;
- c) kai oro balionu skrenda 6 arba mažiau asmenų – įgulos nario arba keleivio nešiojamą ELT arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais, ir
- d) įrangą nelaimės signalams duoti.

NCO.IDE.B.135 Gelbėjimosi įranga

Oro balionuose, kuriais skrydžiai vykdomi virš teritorijų, kuriose vykdyti paiešką ir gelbėjimą būtų ypač sunku, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkami naudoti vietovėje, virš kurios skrendama.

NCO.IDE.B.140 Įvairi įranga

- a) Oro balionuose turi būti apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui.
- b) Karšto oro balionuose ir mišriuose oro balionuose turi būti:
 - 1. alternatyvus uždegimo šaltinis;
 - 2. degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;
 - 3. gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atsparus užklotas ir
 - 4. bent 25 m ilgio virvė.

- c) Dujomis pildomuose oro balionuose turi būti peilis.

NCO.IDE.B.145 Radijo ryšio įranga

- a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, oro balionuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

NCO.IDE.B.150 Atsakiklis

Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, oro balionuose turi būti įrengtas antrinio apžvalgos radaro (SSR) atsakiklis su visomis reikiamomis funkcijomis.“
