

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 800/2013,

14. august 2013,

millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

- (4) Käesoleva määrusega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 965/2012, ⁽²⁾ et lisada sinna mitteärilise lennutegevuse konkreetsed aspektid.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 8 lõiget 5,

- (5) Sujuva ülemineku ja tsiviillennundusohutuse kõrge taseme tagamiseks Euroopa Liidus peaksid rakendusmeetmed kajastama kõige uuemaid arengusuundi, sealhulgas parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika edusamme õhusõidukite käitamise valdkonnas. Seepärast tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) ja Euroopa Ühinenud Lennuametite egiidi all 30. juunini 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.

ning arvestades järgmist:

- (1) Teatava õhusõiduki käitajad ja käitamisega seotud töötajad peavad vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele.

- (6) Lennundusorganisatsioonidele ja liikmesriikide haldusasutustele tuleb anda piisavalt aega kohaneda kõnealuse uue õigusraamistikuga.

- (2) Määrusega (EÜ) nr 216/2008 nõutakse, et kui rakenduseeskirjades ei ole sätestatud teisiti, peavad ettevõtjad, kes tegelevad mitteärilise lennutegevusega, käitades keerukaid mootorõhusõidukeid, tõendama oma suutlikkust täita õhusõidukite käitamisega seotud kohustusi ja sellekohaste vahendite olemasolu.

- (7) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamusega komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.

- (3) Komisjon peaks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 216/2008 vastu võtma vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse õhusõidukite ohutu käitamise tingimused.

- (8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel loodud komitee arvamusega,

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 296, 25.10.2012, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Komisjoni määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõikes 1 lisatakse teksti „lennukite ja kopterite käitamise kohta ärilises lennutranspordis” järele tekst „ning lennukite, kopterite, õhupallide ja purilennukite mitteäriliste lendude kohta”.

2) Artikli 1 lõige 3 muudetakse lõikeks 5 ning lisatakse järgmised lõiked 3 ja 4:

„3. Peale selle kehtestatakse käesolevas määruses üksik-asjalikud eeskirjad mitteärilise lennutegevuse kohta ning tingimused ja protseduurid, mis on seotud keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude käitajate deklaratsioonide esitamisega ning nende käitajate üle järelevalve teostamisega.

4. Muu lennutegevuse suhtes, mis hõlmab ka eriülesannete täitmist või eriteenuste osutamist, kohaldatakse siseriiklikke õigusakte kuni asjaomaste rakenduseeskirjade vastuvõtmise ja kohaldamiseni.”

3) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) esimesse lõikesse lisatakse punkt 5:

„5) „sooritusel põhinev navigatsioon” – piirkondlik navigatsioon, mis põhineb ATS-marsruudil lendavale, instrumentaallähenemist sooritavale või määratud õhuruumis lendavale õhusõidukile esitatavatel sooritusnõuetel.”;

b) teises lõikes asendatakse Rooma number „V” Rooma numbriga „VII”.

4) Artikli 5 lõike 2 esimesest lausest jäetakse välja tekst „Ärilise lennutranspordiga tegelevad”.

5) Artikli 5 lõike 2 punktis b asendatakse tekst „lennukid ja kopterid” tekstiga „lennukid, kopterid, õhupallid ja purilennukid”.

6) Artiklile 5 lisatakse järgmised kolm lõiget:

„3. Keerukate mootorlennukite ja kopterite käitajad, kes tegelevad mitteäriliste lendudega, tõendavad oma suutlikkust täita õhusõidukite käitamisega seotud kohustusi ja sellekohaste vahendite olemasolu ning järgivad III ja VI lisa sätteid.

4. Muude kui keerukate mootorlennukite ja kopterite käitajad ning õhupallide ja purilennukite käitajad, kes kõik tegelevad mitteärilise lennutegevusega, järgivad VII lisa sätteid.

5. Erandina lõigetest 1, 3 ja 4 peavad koolitusorganisatsioonid, kelle peamine tegevuskoht on liikmesriigis ja kes on komisjoni määruse (EL) nr 290/2012 (*) kohaselt sertifitseeritud, käitama õppelende ELi, ELis või EList väljapoole järgmiselt:

a) keerukate mootorlennukite ja kopterite puhul vastavalt VI lisa sätetele;

b) muude kui keerukate mootorlennukite ja kopterite, samuti õhupallide ja purilennukite puhul vastavalt VII lisa sätetele.

(*) ELT L 100, 5.4.2012, lk 1.”

7) Artiklile 6 lisatakse lõige 7:

„7. Erandina V lisa punktist SPA.PBN.100 (Lennud sooritusel põhineva navigatsiooniga) käitatakse muid kui keerukaid mootorlennukeid, mida kasutatakse kindlaksmääratud õhuruumis mitteärilisteks lendudeks marsruutidel või vastavalt protseduuridele, mille suhtes on kehtestatud sooritusel põhineva navigatsiooni (PBN) nõuded, vastavalt siseriiklikele õigusaktidele kuni asjaomaste rakenduseeskirjade vastuvõtmise ja kohaldamiseni.”

8) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) esimese lause ette lisatakse number 1;

b) punktis a asendatakse tekst „lennukite puhul” tekstiga „äriliseks lennutranspordiks kasutatavate lennukite puhul”;

c) punktis b asendatakse tekst „kopterite puhul” tekstiga „äriliseks lennutranspordiks kasutatavate kopterite puhul”;

d) lisatakse lõige 2:

„2. Muude kui keerukate mootorlennukite ja kopterite mitteärilise käitamise suhtes kohaldatakse lennu- ja tööaja piiranguid käsitlevaid siseriiklikke õigusakte kuni asjaomaste rakenduseeskirjade vastuvõtmise ja kohaldamiseni.”

- 9) Artiklile 10 lisatakse järgmine lõige:
- „3. Erandina lõike 1 teisest lõigust võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada:
- a) III lisa sätteid keerukate mootorlennukite ja kopterite mitteärilise käitamise kohta kuni 25. augustini 2016 ning
- b) V, VI VII lisa sätteid lennukite, kopterite, purilennukite ja õhupallide mitteärilise käitamise kohta kuni 25. augustini 2016.”
- 10) I lisa pealkirja muudetakse järgmiselt: „II–VII lisa kasutatud mõisted”. Olemasolevatele mõistetele lisatakse tähestikulises järjekorras järgmised mõisted ning olemasolevad mõisted nummerdatakse ümber:
- „11. „Vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduur (APV)” – instrumentaallähenemisprotseduur, kus õhusõiduk saab navigatsiooniteabe nii horisontaalkui ka vertikaalsuuna suhtes, kuid mis ei vasta täppislähenemise nõuetele ning mille otsusekõrgus (DH) peab olema vähemalt 250 jalga ja nähtavus rajal (RVR) vähemalt 600 m”;
- „43. „ELA1 õhusõiduk” – kõik järgmised Euroopa kerged mehitatud õhusõidukid:
- a) lennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 1 200 kg, mida ei liigitata keerukaks mootorõhusõidukiks;
- b) purilennuk või mootorpurilennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 1 200 kg;
- c) õhupall, mille õhkutõstmiseks kasutatava gaasi või kuuma õhu maht ei ole suurem kui 3 400 m³ kuumaõhu-õhupalli puhul, 1 050 m³ gaasiõhupalli puhul ja 300 m³ trossiga kinnitatud gaasiõhupalli puhul.”;
- „44. „ELA2 õhusõiduk” – kõik järgmised Euroopa kerged mehitatud õhusõidukid:
- a) lennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 2 000 kg, mida ei liigitata keerukaks mootorõhusõidukiks;
- b) purilennuk või mootorpurilennuk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 2 000 kg;
- c) õhupall;
- d) väga kerge tiivikõhusõiduk maksimaalse stardimassiga (MTOM) kuni 600 kg ning mis on lihtsa konstruktsiooniga ja ette nähtud kuni kahele sõitjale ning millel ei ole turbiin- ja/või rakettmootorit; lubatud kasutada ainult päevastel VFR-lendudel.”;
- „126. „Sobivate ilmastikutingimustega lennuväli” – sobiv lennuväli, mille puhul ilmateade, ilmaprognoos või nende kombinatsioon osutavad sellele, et kõnealusel lennuväljal valitsevad eeldataval kasutusajal lennuvälja käitamisalaste miinimumtingimustega võrdväärsed või soodsamad ilmastikutingimused, ning mille pinnakatte seisukorda käsitlev teave osutab sellele, et seal on võimalik ohutult maanduda.”
- 11) II lisa punkti ARO.GEN.200 alapunktile c lisatakse sõna „sertifitseeritud” järele tekst „või teisele liikmesriigile või ametile deklaratsiooni esitanud”.
- 12) II lisa punkti ARO.GEN.220 alapunktile a lisatakse järgmised uued punktid ning olemasolevad punktid nummerdatakse ümber:
- „5) deklareerimismenetlused ning deklareeritud organisatsioonide pidev järelevalve;”;
- „8) järelevalve teostamine selliste õhusõidukite mitteärilisel eesmärgil käitajate üle, mis ei ole keerukad mootorõhusõidukid.”;
- 13) II lisa punkti ARO.GEN.220 alapunkti b lõppu lisatakse tekst „ja kõikidest talle esitatud deklaratsioonidest”.
- 14) II lisa punkti ARO.GEN.300 alapunkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Pädev asutus kontrollib järgmist:
- 1) organisatsioonide suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavus enne organisatsiooni sertifikaadi või loa (vastavalt vajadusele) väljaandmist;

- 2) tema sertifitseeritud või talle deklaratsiooni esitanud organisatsioonide jätkuv vastavus kohaldatavatele nõuetele;
- 3) muid kui keerukaid mootorõhusõidukeid käitavate mitteäriliste käitajate jätkuv vastavus kohaldatavatele nõuetele ning
- 4) asjakohaste ohutusmeetmete rakendamine, mida pädev asutus nõuab vastavalt punkti ARO.GEN.135 alapunktide c ja d sätetele.”
- 15) II lisa punkti ARO.GEN.305 alapunktid d ja e muudetakse vastavalt alapunktideks e ja f ning lisatakse järgmine alapunkt d:
- „d) Pädeva asutuse jaoks töötatakse välja pädevale asutusele oma tegevust deklareerivate organisatsioonide järelevalve programm, mis põhineb asjaomaste riskide hindamisel ja mille puhul võetakse arvesse organisatsiooni konkreetset olemust, tema tegevuse keerukust ning varasema järelevalve tulemusi. See hõlmab auditeid ja inspekteerimisi, sealhulgas vajaduse korral õhusõidukite kontrollimist seisuplatsil ning etteteatamiseta inspekteerimisi.”
- 16) II lisale lisatakse punkt ARO.GEN.345 pärast punkti ARO.GEN.330:
- „ARO.GEN.345 Deklareerimine – organisatsioonid**
- a) Kui deklareerimisele kuuluva tegevusega tegelev või tegelda kavatsev organisatsioon esitab pädevale asutusele deklaratsiooni, kontrollib pädev asutus ORO-osaga nõutava kogu teabe olemasolu deklaratsioonis ning saadab organisatsioonile deklaratsiooni kättesaamise kinnituse.
- b) Kui deklaratsioon ei sisalda nõutud teavet või sisaldab kohaldatavate nõuete täitmata jätmisele osutavat teavet, teatab pädev asutus organisatsioonile nõuete täitmata jätmisest ning nõuab lisateabe esitamist. Vajaduse korral kontrollib pädev asutus organisatsiooni. Kui nõuete täitmata jätmine leiab kinnitust, tegutseb pädev asutus punkti ARO.GEN.350 kohaselt.”
- 17) II lisa punkti ARO.GEN.350 alapunktis b ja c lisatakse sõna „sertifikaadi” järele tekst „või deklaratsioonis märgitud”.
- 18) II lisa punkti ARO.GEN.350 alapunktis e lisatakse tekst „sertifitseeritud” järele tekst „või teise liikmesriigi pädevale asutusele või ametile deklaratsiooni esitanud”.
- 19) II lisa punkti ARO.OPS.200 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „b) Kui pädev asutus on veendunud, et käitaja vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta loa välja või muudab seda. Loa kohta tehakse märke:
- 1) ärilise lennutranspordi korral II liites sätestatud käitamistingimustesse või
- 2) mitteärilise lennutegevuse korral V liites esitatud erilubade loendisse.”
- 20) Vastavalt käesoleva määruse lisas I sätestatule lisatakse II lisale V liide pealkirjaga „Erilubade loend”.
- 21) III lisa punkti ORO.GEN.005 lõppu lisatakse tekst „või keerukate mootorõhusõidukite mitteäriliste lendude käitajate suhtes”.
- 22) III lisa punktis ORO.GEN.105 lisatakse sõna „sertifitseeritud” järele tekst „või kellel on deklareerimiskohustus”.
- 23) III lisa punkti ORO.GEN.110 alapunktides a ja c lisatakse sõna „sertifikaadile” järele tekst „või deklaratsioonile”.
- 24) III lisa punktile ORO.GEN.120 lisatakse alapunkt c:
- „c) Tegevuse deklareerimise kohustusega käitaja peab pädevale asutusele esitama loetelu nõuete täitmise alternatiivsetest meetoditest, mida kasutatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks”.
- 25) III lisa punkti ORO.GEN.140 alapunktis a lisatakse sõna „sertifitseeritava” järele tekst „või deklareeritava”.

26) III lisa punkt ORO.AOC.125 asendatakse järgmisega:

„a) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik võib teha mitteärilisi lende õhusõidukiga, mida üldjuhul kasutatakse äriliseks lennutranspordiks ja mis on loetletud asjaomase lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustes, tingimusel et käitaja teeb järgmist:

1) kirjeldab asjaomast mitteärilist lennutegevust üksikasjalikult lennutegevuskäsiraamatus, sealhulgas:

i) märgib kohaldatavad nõuded;

ii) märgib selgelt kõik erinevused ärilise ja mitteärilise lennutegevuse käitamisprotseduuride vahel;

iii) kirjeldab vahendeid, millega tagatakse, et kõik käitamisega tegelevad töötajad on põhjalikult tutvunud kõikide käitamisalaste protseduuridega;

2) esitab kõik alapunkti a alapunkti 1 alapunktis ii osutatud käitamisprotseduuride vahel välja selgitatud erinevused pädevale asutusele eelnevaks heakskiitmiseks.

b) Lennuettevõtja sertifikaadi omanik, kes käitab alapunktis a osutatud lende, ei ole kohustatud esitama käesoleva osa kohast deklaratsiooni.”

27) III lisa punkti ORO.AOC.150 järele lisatakse järgmine alajagu:

„DEC-ALAJAGU

DEKLARATSIOON

ORO.DEC.100 Deklaratsioon

Keerukaid mootorõhusõidukeid mitteärilisel eesmärgil käitaja peab tegema järgmist:

a) esitama enne tegevuse alustamist pädevale asutusele kogu asjassepuutuva teabe käesoleva lisa I liites esitatud vormil;

b) teatama pädevale asutusele, missuguseid alternatiivmeetodeid ta on kasutanud nõuete täitmiseks;

c) säilitama vastavuse kohaldatavatele nõuetele ja deklaratsioonis esitatud teabele;

d) teatama pädevale asutusele viivitamata kõikidest deklaratsiooni muudatustest või nõuete täitmiseks kasutatavate meetodite muudatustest, esitades muudetud deklaratsiooni käesoleva lisa I liites esitatud vormil, ning

e) teatama pädevale asutusele oma tegevuse lõpetamisest.”

28) III lisa punkti ORO.MLR.100 alapunkti b muudetakse järgmiselt:

„b) Lennutegevuskäsiraamat peab käsitlema käesolevas lisa ning vastavalt vajadusele IV lisa (CAT-osa), V lisa (SPA-osa) ja VI lisa (NCC-osa) esitatud nõudeid ega tohi olla vastuolus lennuettevõtja sertifikaadi käitamis-tingimustega või deklaratsioonis ja erilubade loendis (kui need on olemas) esitatud tingimustega”.

29) III lisa punkt ORO.MLR.101 pealkirjastatakse järgmiselt: „Lennutegevuskäsiraamatu struktuur ärilise lennutranspordi korral”.

30) III lisa punkti ORO.MLR.115 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Järgmisi andmeid säilitatakse vähemalt viis aastat:

1) ärilise lennutranspordi käitajate puhul punktis ORO.GEN.200 osutatud toimingute andmed;

2) keerukate mootorõhusõidukitega teostatava mitteärilise lennutranspordi puhul käitaja esitatava deklaratsiooni koopia, olemasolevate lubade üksikasjad ja lennutegevuskäsiraamat.”

31) III lisa punkt ORO.FC.005 asendatakse järgmisega:

„Selle alajaoga kehtestatakse käitajale lennumeeskonna koolituse, kogemuse ja kvalifikatsiooniga seotud nõuded ning see hõlmab järgmist:

a) 1. jaotis, milles sätestatakse keerukate mootorõhusõidukitega tehtavate mitteäriliste lendude ning ärilise lennutranspordi üldnõuded;

- b) 2. jaotis, milles sätestatakse ärilise lennutegevuse suhtes kohaldatavad lisanõuded.”
- 32) III lisa punkti ORO.FC.005 järele lisatakse uus jaotis „1. jaotis – Üldnõuded”.
- 33) III lisa punkti ORO.FC.105 alapunktis a asendatakse tekst „kapteniks” tekstiga „nii ärilise lennutranspordi kui ka mitteärilise lennutegevuse puhul õhusõiduki kapteniks”.
- 34) III lisa punkti ORO.FC.145 alapunkti c algusesse lisatakse tekst „Ärilise lennutegevuse puhul”.
- 35) III lisa punkti ORO.FC.145 järele lisatakse uus jaotis „2. jaotis – Ärilise lennutranspordi lendude suhtes kohaldatavad lisanõuded”.
- 36) III lisa punkt ORO.CC.005 asendatakse järgmisega:
- „Selle alajaoga kehtestatakse nõuded, mida käitaja peab järgima salongipersonaliga õhusõiduki käitamisel, ja see hõlmab järgmist:
- a) 1. jaotis, milles sätestatakse kõikide lendude suhtes kohaldatavad üldnõuded
- b) 2. jaotis, milles sätestatakse ärilise lennutranspordi lendude suhtes kohaldatavad lisanõuded.”
- 37) III lisa CC-alajao 1. jaotis pealkirjastatakse järgmiselt: „Üldnõuded”.
- 38) Vastavalt käesoleva määruse lisas II sätestatule lisatakse III lisale uus I liide „Deklareerimine”.
- 39) V lisa punkt SPA.GEN.100 asendatakse järgmisega:
- „a) Eriloo väljaandmiseks pädev asutus on:
- 1) ärilise lennutranspordiga tegeleva käitaja puhul selle liikmesriigi asutus, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht;
- 2) mitteäriliste lendude käitaja puhul selle riigi ametiasutus, kus käitaja asub või elab.
- b) Olenemata alapunkti a alapunktist 2 ei kohaldata kolmandas riigis registreeritud õhusõidukeid mitteäriliste lendude käitaja suhtes käesoleva lisa kohaseid nõudeid seoses järgmiste lubadega, kui need on välja andnud kolmandast riigist registririik:
- 1) sooritusel põhinev navigatsioon (PBN);
- 2) navigatsiooni miinimumnõuded (MNPS);
- 3) vähendatud kõrgushajutusmiinimumiga (RVSM) õhuruum.”
- 40) V lisa punkt SPA.GEN.110 asendatakse järgmisega:
- „Tegevus, milleks käitaja on loa saanud, dokumenteeritakse ja märgitakse:
- a) lennuettevõtja sertifikaati omavate käitajate puhul lennuettevõtja sertifikaadi käitamistingimustesse;
- b) kõigi muude käitajate puhul erilubade loendisse.”
- 41) V lisa punktis SPA.DG.100 lisatakse teksti „IV lisas (CAT-osa)” järele tekst „VI lisas (NCC-osa) ja VII lisas (NCO-osa)”.
- 42) Lisatakse käesoleva määruse lisas III ja lisas IV esitatud uued VI lisa (NCC-osa) ja VII lisa (NCO-osa).

*Artikkel 2***Jõustumine**

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates 25. augustist 2013.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. august 2013

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

I LISA

„V liide

Erilubade loend

Mitteäriline lennutegevus

(teostatakse vastavalt loas sätestatud ning lennutegevuskäsiraamatus või piloodi käsiraamatus sisalduvatele tingimustele)

Loa välja andnud asutus ⁽¹⁾Erilubade loendi nr ⁽²⁾

Käitaja nimi:

Kuupäev ⁽³⁾

Allkiri:

Õhusõiduki mudel ja registritunnused ⁽⁴⁾:

Erilendude (SPO) liigid, vajaduse korral:

☐ ⁽⁵⁾

Eriload ⁽⁶⁾	Spetsifikatsioon ⁽⁷⁾	Märkused
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Märkida nimi ja kontaktandmed.⁽²⁾ Märkida vastav number.⁽³⁾ Erilubade väljaandmise kuupäev (pp-kk-aaaa) ja pädeva asutuse esindaja allkiri.⁽⁴⁾ Märkida CAST/ICAO määratluse kohane õhusõiduki mark, mudel ja seeria või olemasolu korral üldseeria (nt Boeing-737-3K2 või Boeing-777-232). CAST/ICAO taksonoomia on kättesaadav aadressil: <http://www.intlaviationstandards.org/>. Registritunnused tuleb loetleda erilubade loendis või lennutegevuskäsiraamatus. Viimasel juhul tuleb erilubade loendisse lisada viide lennutegevuskäsiraamatu vastavale leheküljele.⁽⁵⁾ Märkida lennutegevuse liik, nt põllumajandus, ehitus, fotograafia, seire, vaatlus ja patrullimine, lennureklaam.⁽⁶⁾ Sellesse veergu märkida lubatud toimingud, nt ohtlikud kaubad, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ Selles veerus loetleda iga loa või loaliigi kõige leebemad kriteeriumid, nt CAT II otsusekõrguse ja RVRi miinimumid.

II LISA

„Liide

DEKLARATSIOON
vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012 lennutegevuse kohta
Käitaja Nimi: Käitaja asukoht või elukoht ning koht, kust lennutegevust juhitakse: Vastutava juhi nimi ja kontaktandmed:
Õhusõiduki käitamine
Käitamise alguskuupäev/muudatuse jõustumiskuupäev:
Lennuliik/-liigid: ☐ NCC-osa: (märkida, kas tegemist on reisijate- ja/või kaubaveoga)
Õhusõidukitüüp/-tüübid, registritunnus(ed) ja põhibaas:
Andmed olemasolevate lubade kohta (vajaduse korral lisada deklaratsioonile erilubade loend)
Nõuete täitmise alternatiivmeetodite loend koos viidetega nõuete täitmise aktsepteeritud meetoditele, mida need asendavad (lisada deklaratsioonile)
Kinnitused
☐ Juhtimissüsteemi dokumentatsioon, sealhulgas lennutegevuskäsiraamat, mis vastab ORO-osa, NCC-osa ja SPA-osa kohaldatavatele nõuetele. Kõik lennund tehakse vastavalt lennutegevuskäsiraamatus sätestatud protseduuridele ja juhistele.
☐ Kõikidel käitatavatel õhusõidukitel on kehtiv lennukõlblikkussertifikaat ja need vastavad komisjoni määrusele (EÜ) nr 2042/2003.
☐ Kõik lennumeeskonna liikmed ja salongipersonali liikmed (olemasolu korral) on läbinud koolituse vastavalt kohaldatavatele nõuetele.
☐ (Vajaduse korral) Käitaja rakendab ametlikult tunnustatud valdkondlikku standardit ning on tõendanud sellele vastavust. Viide standardile: Sertifitseerimisorgan: Viimase vastavuskontrolli kuupäev:
☐ Kõik deklaratsioonis avaldatud andmete muudatused tuleb teha teatavaks pädevale asutusele.
☐ Käitaja kinnitab deklaratsioonis esitatud andmete õigsust.
Kuupäev, vastutava juhi nimi ja allkiri"

LISA III

„VI LISA

KEERUKATE MOOTORÕHUSÕIDUKITE MITTEÄRILINE LENNUTEGEVUS**[NCC-OSA]**

A-ALAJAGU

ÜLDNÕUDED**NCC.GEN.100. Pädev asutus**

Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus paikneb käitaja peamine tegevus- või asukoht.

NCC.GEN.105. Meeskonna kohustused

- a) Meeskonnaliige on kohustatud nõuetekohaselt täitma tööülesandeid, mis:
- 1) on seotud õhusõiduki ja selles viibijate ohutusega ning
 - 2) on ette nähtud lennutegevuskäsiraamatu juhendite ja protseduuridega.
- b) Kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, on meeskonnaliige kohustatud istuma talle määratud töökohal ega tohi täita muid ülesandeid kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavad ülesanded.
- c) Lennu ajal peab oma töökohal oleval lennumeeskonna liikmel olema turvavöö kinnitatud.
- d) Lennu ajal peab vähemalt üks kvalifitseeritud meeskonnaliige olema alati õhusõiduki juhikohal.
- e) Meeskonnaliige ei tohi õhusõidukis tööülesandeid täita järgmistel juhtudel:
- 1) ta teab või kahtlustab, et on väsinud määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunkti 7.f tähenduses või tunneb, et tema tervislik seisund on nii halb, et see võiks ohustada lendu, või
 - 2) ta on psühhoaktiivsete ainete või alkoholi mõju all või muudel määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 7.g osutatud põhjustel.
- f) Meeskonnaliige, kes töötab rohkem kui ühe käitaja juures, peab tegema järgmist:
- 1) säilitama andmeid oma lennu-, töö- ja puhkeaja kohta vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) FTL-alajaole ning
 - 2) esitama igale käitajale andmed, mis on vajalikud tegevuse kavandamiseks vastavalt FTL-alajao kohaldatavatele nõuetele.
- g) Meeskonnaliige peab teavitama õhusõiduki kaptenit järgmisest:
- 1) kõikidest vigadest, rikestest, häiretest või puudustest, mis tema arvates võivad mõjutada õhusõiduki lennukõlblikkust või ohutut käitamist, sealhulgas rikestest avariisüsteemides; ning
 - 2) kõikidest intsidentidest, mis ohustasid või võiksid ohustada lennutegevust.

NCC.GEN.106. Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

- a) Õhusõiduki kapten vastutab järgmise eest:
- 1) kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete, reisijate ja lasti ohutus lennutegevuse ajal vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1c;
 - 2) lennu algatamine, jätkamine, lõpetamine või ümbersuunamine ohutuse huvides;

- 3) kõikide juhendite, käitamisprotseduuride ja kontroll-lehtede täitmise tagamine vastavalt lennutegevuskäsiraamatule ning määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1.b;
- 4) lennu alustamine üksnes juhul, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunkti 2.a.3 osutatud käitamispäringud ning et:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud asjaomase lennu sooritamiseks vajalikud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui punktide NCC.IDE.A.105 või NCC.IDE.H.105 kohase miinimumvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;
 - iv) õhusõiduki mass ja raskuskeskme asukoht võimaldavad sooritada lendu lennukõlblikkusdokumentides ettenähtud piirides;
 - v) kogu käsipagas, registreeritud pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud;
 - vi) kogu lennu ajal järgitakse õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud käitamispäringuid;
 - vii) igal meeskonnaliikmel on määruse (EL) nr 1178/2011 kohane kehtiv luba ning
 - viii) lennumeeskonna liikmetel on sobivad pädevusmärged ning nad vastavad pädevus- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele;
- 5) lendu ei alustata, kui mõni meeskonnaliige on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psüühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
- 6) kui mõne meeskonnaliikme töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima sobivate ilmastikutingimustega lennuvälja või käitamiskohani;
- 7) otsus, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekirjale (CDL) või miinimumvarustuse loetelule (MEL);
- 8) kasutamise seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide registreerimine õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus lennu või lendude seeria lõppemisel ning
- 9) tagamine, et pardaregistraatorid:
 - i) ei ole lennu ajal töökorras ära või välja lülitatud ning
 - ii) teatamiskohustusega õnnetuse või intsidendi korral:
 - A) ei kustutata andmeid sihilikult;
 - B) lülitatakse pardaregistraatorid lennu lõppedes viivitamata välja ja
 - C) reaktiveeritakse üksnes uurimisorgani loal.
- b) Õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või üksikuid millist osa pagasist või lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.
- c) Õhusõiduki kapten peab niipea kui võimalik teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.
- d) Olenemata alapunkti a alapunktist 6 võib õhusõiduki kapten mitme piloodiga meeskonnaga lendamise korral jätkata lendu lähimast sobivate ilmastikutingimustega lennuväljast kaugemale, kui kasutatakse piisavaid riskilevendusmeetmeid.

- e) Õhusõiduki kapten peab kiiret otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- f) Õhusõiduki kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.
- g) Õhusõiduki kapten peab lähimat lennuametit võimalikult kiiresti teavitama kõikidest õhusõidukiga toimunud õnnetustest, millega kaasnesid rasked kehavigastused või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

NCC.GEN.110. Seaduste, eeskirjade ja protseduuride järgimine

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

NCC.GEN.115. Ühine suhtlemiskeel

Käitaja peab tagama, et kõik meeskonnaliikmed oskavad suhelda ühises suhtlemiskeeles.

NCC.GEN.120. Lennukite ruleerimine

Käitaja peab tagama, et lennukit ruleeritakse lennuvälja liiklusalal üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

- a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) ta on käitaja määranud ning:
 - 1) ta on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;
 - 3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning
 - 4) ta suudab järgida lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid käitamisstandardeid.

NCC.GEN.125. Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes siis, kui juhikohal on lendamiseks sobiva kvalifikatsiooniga piloot.

NCC.GEN.130. Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Käitaja ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

NCC.GEN.135. Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mille saab viivitamata edastada pääste-koordineerimiskeskustele (RCC-d).

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

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiana, kui ei ole ette nähtud teisiti:
 - 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimissertifikaadi originaal;
 - 3) lennukõlblikussertifikaadi (CofA) originaal;

- 4) mürasertifikaat;
 - 5) määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) punktis ORO.DEC.100 kindlaks määratud deklaratsioon
 - 6) erilubade loend, kui see on olemas;
 - 7) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;
 - 8) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 9) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
 - 10) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
 - 11) kehtivad ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;
 - 12) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;
 - 13) teave kavandatava lennupiirkonna otsingu- ja päästeteenistuste kohta;
 - 14) kehtiva lennutegevuskäsiraamatu osad, milles käsitletakse meeskonna tööülesandeid ja mis peavad olema meeskonnale hõlpsasti kättesaadavad;
 - 15) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL);
 - 16) vajalikud teated lenduritele (NOTAM-teated) ning aeronavigatsiooniteabe teenistuste (AIS) teabedokumendid;
 - 17) asjakohane meteoroloogiateave;
 - 18) vastavalt vajadusele lasti- ja/või reisijatemanifest ning
 - 19) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide nõutavad dokumendid.
- b) Alapunkti a alapunktides 2–8 loetletud dokumentide kaotamise või varguse korral võib lendu jätkata kuni sihtkohani või kohani, kus on võimalik dokumendid asendada.

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

- a) Pärast teatamiskohustuse alla kuuluvat õnnetust või intsidenti peab õhusõiduki käitaja säilitama andmete originaalsalvestisi 60 päeva, kui uurimisorgan ei ole teisiti ette näinud.
- b) Käitaja peab teostama pardaregistraatorite (FDR) salvestiste, kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestiste ja andmeside salvestiste operatiivkontrolli ja hindamist, et tagada salvestusseadmete pidev töökorras olek.
- c) Käitaja peab säilitama kõik käitamisaaja jooksul pardaregistraatoriga (FDR) salvestatud andmed vastavalt punktide NCC.IDE.A.165 või NCC.IDE.H.165 nõuetele, välja arvatud pardaregistraatorite (FDR) katsetamise või hooldamise korral, mil võib kustutada katsetamise aja kõige vanemat salvestatud materjali kuni ühe tunni ulatuses.
- d) Käitaja peab säilitama ja ajakohastab dokumente, mis sisaldavad teavet pardaregistraatori (FDR) algandmete töödeldavateks ühikuteks konverteerimise kohta.
- e) Käitaja peab tegema pädeva asutuse nõudmisel kättesaadavaks kõik säilitatavad pardaregistraatorisalvestised.
- f) Ilma et see piiraks määruse (EL) nr 996/2010 sätete kohaldamist, võib:
 - 1) kabiini helisalvestusseadmete (CVR) salvestisi kasutada muudel eesmärkidel kui õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidenti uurimiseks üksnes kõigi asjaomaste meeskonnaliikmete ja hooldustöötajate nõusolekul ning
 - 2) pardaregistraatori (FDR) helisalvestisi või andmeühenduse salvestisi kasutada muudel eesmärkidel kui õnnetuse või ettekandmisele kuuluva intsidenti uurimiseks juhul, kui:
 - i) neid salvestisi kasutab käitaja ainult seoses lennukõlblikkusega või hoolduseks,

- ii) salvestised on anonüümsed või
- iii) salvestised avalikustatakse turvalisel viisil.

NCC.GEN.150. Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni (nagu seda on viimati muudetud ja täiendatud dokumendiga „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend” (ICAO dokument 9284-AN/905)) 18. lisaga, sh selle lisanduste ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupu võib vedada üksnes käitaja, kellel on määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) alajao G kohane luba, välja arvatud järgmistel juhtudel:
 - 1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või
 - 2) kaupu veavad reisijad või meeskonnaliikmed või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.
- c) Käitaja peab kehtestama protseduurid selle tagamiseks, et võetakse kõik ohtlike kaupade tahtmatu pardaleviimise vältimiseks põhjendatud meetmed.
- d) Käitaja peab andma töötajatele vajalikku teavet, et võimaldada neil täita oma kohustusi vastavalt tehnilise juhendi nõuetele.
- e) Käitaja peab teavitama vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevat asutust ja toimumisriiki kõikidest ohtlike kaupadega seotud õnnetustest ja intsidentidest.
- f) Käitaja peab tagama reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.
- g) Käitaja peab tagama, et lasti vastuvõtmise kohtades esitatakse tehnilise juhendiga ette nähtud teave ohtlike kaupade veo nõuete kohta.

B-ALAJAGU**KÄITAMISPROTSEDUURID****NCC.OP.100. Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine**

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

NCC.OP.105. Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

Varulennuväljade valimisel kütusekoguse arvestamisel peab käitaja lennuvälja käsitama eraldatud lennuväljana, kui lennuae lähima sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on järgmine:

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

NCC.OP.110. Lennuvälja käitamismiinimumid – üldist

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimival lennul peab käitaja kehtestama iga kasutada kavatsetava lähte-, siht- või varulennuvälja käitamise miinimumnõuded. Need miinimumnõuded:

- 1) ei tohi olla leebemad käitamismiinimumnõuetest, mille on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on asjaomase riigi eriluba, ning
- 2) peavad halva nähtavuse tingimustes toimuvatel lendudel olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) E-alajaole.

- b) Lennuvälja käitamise miinimumnõuete kehtestamisel peab käitaja võtma arvesse järgmist:

- 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
- 2) lennumeeskonna koosseis, pädevus ja kogemused;
- 3) võimalike lennuradade ning lähenemis- ja stardisirge alade (FATO-de) mõõtmed ja omadused;

- 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasus ja töövõime;
 - 5) õhusõidukil asuvad navigatsiooni- ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 6) takistused lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades, mis nõuavad hädaolukorra protseduuride järgimist;
 - 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalik takistustest ületennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus;
 - 8) ilmastikutingimuste määramise ja nendest teatamise vahendid ning
 - 9) lõplähenemisel kasutatav piloteerimistehnika.
- c) Konkreetse lähenemis- ja maandumisprotseduuri miinimumnõudeid kasutatakse üksnes juhul, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõidukisüsteemid on töökorras;
 - 3) õhusõiduki nõuetekohased lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ning
 - 4) meeskonnal on nõuetekohane kvalifikatsioon.

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

- a) Otsusekõrgus (DH) pideva laskumisega lõplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemise (NPA), vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri (APV) ja I kategooria (CAT I) lähenemise puhul ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemisseadmeid;
 - 2) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 3) vajaduse korral lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus,
 - 4) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 5) lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis märgitud minimaalne otsusekõrgus (DH), kui see on kindlaks määratud.
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ei tohi ilma pideva laskumisega lõplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA) lennul olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 2) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 3) lennukäsiraamatus (AFM) märgitud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1

Süsteemile esitatavad miinimumnõuded

Seadmed	Minimaalne otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS)/satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (Rõhtsuunaline täppislähenemine vertikaalinformatsiooniga (LPV))	200
GNSS (rõhtsuunaline navigatsioon (LNAV))	250
GNSS/baromeetriline püstsuunaline navigeerimine (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kursimajakas (LOC) kaugusmõõturiga (DME)	250

Seadmed	Minimaalne otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni pool meremiili)	250
SRA (kauguseni üks meremiil)	300
SRA (kauguseni kaks meremiili või rohkem)	350
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR)	300
VOR/DME	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

NCC.OP.112. Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – lennukite ringlähenemine

a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenemisel;
- 2) ringlähenemise miinimumkõrgus, mis on toetatud tabelist 1, või
- 3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH).

b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenemisel peab olema suurim järgmistest:

- 1) vastava kategooria ringlähenemise nähtavus, kui see on avaldatud;
- 2) miinimumnähtavus, mis on toetatud tabelist 2, või
- 3) nähtavus rajal/teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) eelnenud instrumentaallähenemisprotseduuris.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus (meetrites)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113. Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – kopterite ringlähenemine maismaal

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenemisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 meetrit.

NCC.OP.115. Väljumis- ja lähenemisprotseduurid

- a) Õhusõiduki kapten peab kasutama lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduuri, kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) kohta avaldatud
- b) Olenemata alapunktist a peab õhusõiduki kapten võtma lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) loa avaldatud protseduurist kõrvalekaldumiseks vastu üksnes juhul, kui:

- 1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ja käitamistingimusi arvestatakse täielikult või
 - 2) lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) annab talle radarvektorid.
- c) Lõpplähenemise segmendi peab igal juhul lendama visuaalselt või vastavalt kehtivale lähenemisprotseduurile.

NCC.OP.120. Müravähendusprotseduurid

Käitaja peab töötama välja käitamisprotseduurid õhusõidukimüra mõju vähendamise vajadust arvesse võttes ja tagama, et ohutusele pööratakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

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

- a) Käitaja peab täpsustama minimaalsete lennukõrguste määramise meetodi ning määrama instrumentaallennureeglite järgi lennatavates kõikides marsruudisegmentides nõutava kõrguse maapinnast.
- b) Õhusõiduki kapten peab määrama selle meetodi alusel igaks lennuks minimaalsed lennukõrgused. Minimaalsed lennukõrgused ei tohi olla ülelennuriigi avaldatud kõrgustest väiksemad.

NCC.OP.130. Kütuse- ja õlivaru – lennukid

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui lennukis on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude puhul:
 - i) päeva ajal lennata lennuväljale, kus kavatakse maanduda, ning seejärel vähemalt 30 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) öisel ajal lennata lennuväljale, kus kavatakse maanduda, ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel;
- 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav, lennuks lennuväljale, kus kavatakse maanduda, ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, lennuks lennuväljale, kus kavatakse maanduda, siis varulennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel.

- b) Ettenägematuteks juhtudeks vajaliku kütusekoguse arvutamisel tuleb võtta arvesse järgmist:

- 1) prognoositavad ilmastikutingimused;
- 2) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) eeldatavad ümbersuunamised ja viivitused;
- 3) vajaduse korral protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil ning
- 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse lennuki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.

- c) Lennuplaani võib lennu ajal muuta, et lennata teise sihtkohta, kui lennu ümberkavandamise punktist alates on võimalik järgida kõiki asjaomaseid nõudeid.

NCC.OP.131. Kütuse- ja õlivaru – kopterid

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kopteris on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude puhul lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, ning seejärel vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel; ning

2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude puhul:

i) kui varulennuväli ei ole nõutav või kui sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja ei ole, lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, seejärel standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel vähemalt 30 minutit 450 m (1 500 jala) kõrgusel sihtlennuvälja/käitamiskoha kohal ning läheneda ja maanduda või

ii) kui varulennuväli on nõutav, lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, ja sooritada seal lähenemine ning katkestatud lähenemine ning seejärel:

A) lennata kindlaksmääratud varulennuväljale ning

B) lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel 30 minutit 450 m (1 500 jala) kõrgusel varulennuvälja/käitamiskoha kohal ning läheneda ja maanduda.

b) Ettenägematuteks juhtudeks nõutava kütusekoguse arvutamisel tuleb võtta arvesse järgmist:

1) prognoositavad ilmastikutingimused;

2) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) eeldatavad ümbersuunamised ja viivitused;

3) vajaduse korral protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil ning

4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse õhusõiduki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.

c) Lennuplaani võib lennu ajal muuta, et lennata teise sihtkohta, kui lennu ümberkavandamise punktist alates on võimalik järgida kõiki asjaomaseid nõudeid.

NCC.OP.135. Pagasi ja lasti paigutamine

Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse, et:

a) salongi tuuakse üksnes käsipagas, mida on võimalik nõuetekohaselt ja ohutult paigutada, ning

b) kogu pardal olev pagas ja last, mis võib oma kohalt liikudes tekitada vigastusi või kahjustusi või ummistada vahekäike ja väljapääse, paigutatakse nii, et pagasi ja lasti liikumine oleks välistatud.

NCC.OP.140. Reisijate teavitamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et:

a) enne starti on reisijatele tutvustatud järgmiste abivahendite asukohta ja nende kasutamisi viisi:

1) turvavööd;

2) avariiväljapääsud ja

3) reisijate ohutusinfoga kaardid

ning vajaduse korral

4) päästevestid;

5) hapnikuvarustused;

6) päästeparved ja

7) muu reisijatele individuaalseks kasutamiseks ettenähtud avariivarustus

ning

b) lennu ajal tekkinud hädaolukorras tuleb teavitada reisijaid sellisest asjaomases hädaolukorras nõutavast tegevusest, mis on sel hetkel kõige asjakohasem.

NCC.OP.145. Lennu ettevalmistamine

- a) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten kontrollima kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, on kavandatava lennuliigi jaoks sobivad.
- b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude ettevalmistus peab hõlmama järgmist:
- 1) olemasolevate kehtivate ilmateadete ja -prognoosidega tutvumine ning
 - 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

NCC.OP.150. Stardilennuvälja varulennuväljad – lennukid

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis stardilennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, kui lähtelennuvälja ilmastikutingimused on lennuvälja käitamise miinimumnõuetele vastavad või nendest halvemad või kui lähtelennuväljale tagasipöördumine ei ole muul põhjusel võimalik.
- b) Stardilennuvälja varulennuvälja peab lähtelennuvälja suhtes asuma järgmisel kaugusel:
- 1) kahemootoriliste lennukite puhul mitte kaugemal kui ühetunnine lend ühe mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes ning
 - 2) kolme ja enama mootoriga lennukite puhul mitte kaugemal kui kahtunnine lend ühe mittetöötava mootoriga reisilennu kiirusel tuulevaikuses ja standardtingimustes vastavalt lennukäsiraamatule.
- c) Stardilennuvälja varulennuväljaks valimiseks peavad lennuvälja kohta esitatud andmed näitama, et asjaomase lennuvälja arvestuslikul kasutamisel on seal valitsevad tingimused konkreetse lennu käitamise miinimumnõuetele vastavad või nendest paremad.

NCC.OP.151. Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennuilm tingimustes (VMC) läheneda ja maanduda või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
- 1) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur, ning
 - 2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumkõrguse ning
 - ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.

NCC.OP.152. Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, tuleb kasutada instrumentaallähenemise protseduuri ja hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:

- 1) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ette nähtud miinimumkõrguse ning
 - 2) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
- 1) lennuväljal, kus kavatakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur;
 - 2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumkõrguse;
 - ii) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus ning
 - 3) kindlaks on määratud tagasipöördumispunkt (PNR), kui sihtkoht asub avamerel.

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

- a) Õhusõidukit ei tohi tankida lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse ega nende kütuseliikide seguga ajal, mil reisijad sisenevad õhusõidukisse, väljuvad õhusõidukist või viibivad selle pardal.
- b) Kõikide muude kütuseliikide puhul tuleb rakendada vajalikke ettevaatusabinõusid ning õhusõidukis peab viibima kvalifitseeritud personal õhusõidukist evakueerimise algatamiseks ja läbiviimiseks kõige praktilisemal ja kiiremal viisil.

NCC.OP.160. Kõrvaklappide kasutamine

- a) Kõik lennumeeskonna liikmed, kes on määratud kabiini tööle, peavad kandma kõrvaklappe koos suumikrofoni või samaväärse seadmega. Kõrvaklapid on lennuliiklusteenindusüksusega (ATS-üksusega) suhtlemisel peamiseks suulise teabedastuse vahendiks:
 - 1) maapinnal:
 - i) lennujuhtimisüksuselt (ATC-üksuselt) väljumisloa saamisel suulise teatena ning
 - ii) kui mootorid töötavad;
 - 2) lennu ajal:
 - i) allpool üleminekukõrgust või
 - ii) madalamal kui 10 000 jalga, olenevalt sellest, kumb on kõrgem,ning
 - 3) kui õhusõiduki kapten seda vajalikuks peab.
- b) Alapunktis a sätestatud olukordades peab suumikrofon või samaväärne seade võimaldama kahepoolset sidet.

NCC.OP.165. Reisijatevedu

Käitaja peab kehtestama protseduurid, millega tagatakse, et:

- a) reisijad istuvad kohtadel, kus nad hädaolukorras saaksid õhusõiduki evakueerimisele kaasa aidata ega takistaks seda;
- b) enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui õhusõiduki kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik lennukis viibivad reisijad oma istmel või magamisasemel ning turvavöö või kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud ning
- c) spetsiaalselt selleks ettenähtud istmele lubatakse korraga mitu isikut üksnes juhul, kui üks neist on täiskasvanu ja teine lisarihma või muu kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud imik.

NCC.OP.170. Salongi ja köögi/köökide kindlustamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et:

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

NCC.OP.175. Suitsetamine pardal

Õhusõiduki kapten peab keelama pardal suitsetamise:

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

NCC.OP.180. Ilmastikutingimused

- a) Õhusõiduki kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu üksnes juhul, kui olemasolev värske meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas arvestuslikul saabumisaajal vastavad kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
- b) Õhusõiduki kapten alustab või jätkab instrumentaallennureeglite (IFR) kohast lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et kavandatud arvestuslikul saabumisaajal vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuväljal varulennuväljal kehtivatele käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
- c) Kui lend koosneb visuaal- ja instrumentaalsegmentidest, tuleb lähtuda vastavalt olukorrale alapunktides a ja b osutatud meteoroloogiateabest.

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

- a) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida tuleb järgida, kui õhusõiduki ohutuks käitamiseks on vaja maapealset jäätõrjet ja jäätumisvastast töötlust ning õhusõidukite sellekohast ülevaatust.
- b) Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud alapunkti a kohastel ja lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

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

- a) Käitaja peab kehtestama protseduurid lendudeks eeldatavates või tegelikes jäätumistingimustes.
- b) Õhusõiduki kapten alustab lendu või lendab eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktis 2.a.5 osutatule.
- c) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaseme või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, peab õhusõiduki kapten viivitamata väljuma jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise abil, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC-üksusele) hädaolukorrateate.

NCC.OP.195. Starditingimused

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord ohutut starti ega väljumist ning
- b) lennuvälja käitamise miinimumnõuded on täidetud.

NCC.OP.200. Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

a) Kui pardal on reisijad või last, ei või õhusõiduki kapten jälgendada järgmist:

- 1) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist, või
- 2) lend instrumentaallennuilmal (IMC) tingimustest.

b) Olenemata alapunktist a võib neid olukordi jälgendada sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatavatel õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

NCC.OP.205. Kütusekulu jälgimine lennu ajal

- a) Käitaja peab kehtestama protseduuri, millega tagatakse kütusekoguse kontrollimine ja kütusekulu jälgimine lennu ajal.
- b) Õhusõiduki kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütusejääk ei oleks lennu ajal väiksem kui kütusekogus, mis on vajalik sobivate ilmastikutingimustega lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles punktides NCC.OP.130 ja NCC.OP.131 sätestatud lõplik kütusevaru.

NCC.OP.210. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et tema ise ja sellised lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCC.OP.215. Maapinna läheduse tuvastamine

Kui mõni meeskonnaliige teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, peab piloteeriv piloot viivitamata võtma parandusmeetmeid ohutute lennutingimuste taastamiseks.

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

Käitaja peab kehtestama pärast ACASI paigaldamist ja töökorda seadmist asjakohased käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid. ACAS II kasutamise korral peavad kõnealused käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid olema kooskõlas määrusega (EL) nr 1332/2011.

NCC.OP.225. Lähenemis- ja maandumistingimused

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning tingimused, mis valitsevad sellel rajal või lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatsetakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

NCC.OP.230. Lähenemise alustamine ja jätkamine

- a) Õhusõiduki kapten võib alustada instrumentaallähenemist, olenemata teatatud nähtavusest rajal/nähtavusest (RVR/VIS).
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumnähtavuse, ei tohi jätkata lähenemist:

- 1) madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast või
- 2) lõpplähenemise segmenti, kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on suurem kui 1 000 jalga lennuväljast.

- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib nähtavuse rajal tuletada teatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast on teatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimum-nähtavus, võib lähenemist jätkata kopteri otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskuda ja maanduda võib juhul, kui asjaomase lähenemisliigi ja kavandatava raja osas nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.
- f) Puuteala nähtavus rajal (RVR) on alati määrav.

C-ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD**NCC.POL.100. Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid**

- a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese (CG) peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või lennutegevuskäsiraamatus kehtestatud piirangutele, sõltuvalt sellest, missugused tingimused on rangemad.
- b) Õhusõiduk tuleb varustada lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsiooniga.

NCC.POL.105. Mass ja balansseering ning last

- a) Enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme (CG). Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning need tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. Lisaks sellele tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.
- b) Kaalumise peab korraldama õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.
- c) Käitaja peab kaalumise ja standardmasside põhjal kindlaks määrama kõigi käitamiseadmete ja meeskonnaliikmete massi, mis kuulub õhusõiduki käitamise tühimagi hulka. Kindlaks tuleb määrata mõju, mida nende asukoht avaldab lennuki raskuskeskmele (CG). Käitaja kasutab käitamise tühimagi määramiseks järgmisi massiväärtusi:
- 1) lennumeeskonna/tehnilise meeskonna liikme mass 85 kg, mis sisaldab käsipagasi, ning
 - 2) salongipersonali liikme mass 75 kg.
- d) Käitaja peab kehtestama protseduuri, mis võimaldab õhusõiduki kaptenil kindlaks määrata lasti tegelik mass koos kogu ballasti massiga:
- 1) kaalumise teel;
 - 2) lasti tegeliku massi kindlaksmääramise teel reisijate ja pagasi standardmassi alusel või
 - 3) määramise kõikide reisijate suuliste ütluste või nende nimel öeldu põhjal kindlaks reisijate massi, millele pagasi ja riie kaalu arvestamiseks lisatakse kindlaksmääratud konstant, kui õhusõidukis on reisijate istekohti:
 - i) lennuki puhul alla kümne või
 - ii) kopteri puhul alla kuue.
- e) Standardmasside kasutamisel tuleb kohaldada järgmisi massiväärtusi:
- 1) reisijate puhul tabelites 1 ja 2 esitatud väärtused, mis sisaldavad käsipagasi ning täiskasvanud reisijaga samal istmel veetava imiku massi.

Tabel 1

Reisijate standardmassid – õhusõidukid reisijate istekohtade koguarvuga 20 või rohkem

Reisijate istekohti	20 ja rohkem		30 ja rohkem
	Mees	Naine	Kõik täiskasvanud
Täiskasvanud	88 kg	70 kg	84 kg
Lapsed	35 kg	35 kg	35 kg

Tabel 2

Reisijate standardmassid – õhusõidukid reisijate istekohtade koguarvuga 19 või vähem

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

2) pagasi puhul:

- i) selliste lennukite puhul, kus on kokku 20 või rohkem reisijate istekohta, kasutatakse registreeritud pagasi suhtes tabelis 3 esitatud standardmasse.

Tabel 3

Pagasi standardmassid – lennukid reisijate istekohtade koguarvuga 20 või rohkem

Lennu liik	Pagasi standardmass
Riigisisened	11 kg
Euroopa-sisene lend	13 kg
Mandritevaheline lend	15 kg
Kõik ülejäänud lennud	13 kg

- ii) selliste kopterite puhul, kus reisijate istekohti on kokku 20 või rohkem, on registreeritud pagasi standardmass 13 kg;

- f) selliste õhusõidukite puhul, kus reisijate istekohti on kokku 19 või vähem, tuleb määrata registreeritud pagasi tegelik mass:

1) kaalumise teel või

- 2) iga reisija poolt või tema nimel esitatud andmete järgi arvutamise teel. Kui see ei ole võimalik, loetakse minimaalseks standardmassiks 13 kg.

- g) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mis võimaldavad õhusõiduki kaptenil kindlaks määrata kütusekoguse mass tegeliku tiheduse alusel või kui see ei ole teada, siis lennutegevuskäsiraamatus sätestatud meetodi kohaselt arvutatud tiheduse alusel.

- h) Õhusõiduki kapten peab tagama, et:

1) õhusõiduk lastitakse kvalifitseeritud töötajate järelevalve all ning

2) tegelik last vastab õhusõiduki massi ja balansseeringu arvutamiseks kasutatud andmetele.

- i) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mis võimaldavad õhusõiduki kaptenil järgida konstruktsioonist tulenevaid lisapiiranguid, nagu pööranda tugevuse piirangud, maksimaalne koormus jooksva meetri kohta, maksimaalne mass ühe lastiruumi kohta ja/või maksimaalne istekohtade arv.

- j) Käitaja peab määrama lennutegevuskäsiraamatus kindlaks lastimise ning massi- ja balansseeringusüsteemi põhimõtted ja meetodid, mis vastavad alapunktides a–i sätestatud nõuetele. Nimetatud süsteem peab hõlmama kõiki kavandatavate lendude liike.

NCC.POL.110. Massi- ja balansseeringuandmed ja -dokumendid

a) Käitaja peab enne iga lendu kindlaks tegema massi- ja balansseeringuandmed ning täidab massi- ja balansseeringudokumentid, kus on märgitud andmed lasti ja selle paigutuse kohta nii, et ei ületataks õhusõiduki massi ja balansseeringu piirväärtusi. Massi- ja balansseeringudokumentid peavad sisaldama järgmist teavet:

- 1) õhusõiduki registreerimisandmed ja tüüp;
- 2) vajaduse korral lennu andmed, number ja kuupäev;
- 3) õhusõiduki kapteni nimi;
- 4) dokumendi koostaja nimi;
- 5) õhusõiduki käitamise tühimass ja vastav raskuskese (CG);
- 6) kütuse mass stardi ajal ja reisikütuse mass;
- 7) vajaduse korral kütusest erinevate muude kuluainete mass;
- 8) lasti osad, sealhulgas reisijad, pagas, kaup ja ballast;
- 9) stardimass, maandumismass ja mass ilma kütuseta;
- 10) kohaldatavad õhusõiduki raskuskeskme (CG) asukohad ning
- 11) massi ja raskuskeskme piirmäärad.

b) Kui massi- ja balansseeringudokumentid koostatakse arvuti abil, peab käitaja kontrollima väljastatavate andmete õigsust.

c) Kui õhusõidukit ei lastita selle kapteni järelevalve all, peab õhusõiduki lastimist kontrollinud isik oma allkirjaga või samaväärsel viisil kinnitama, et last ja selle paigutus vastavad õhusõiduki kapteni poolt koostatud massi- ja balansseeringudokumentide andmetele. Õhusõiduki kapten peab andma oma heakskiidu omakäelise allkirjaga või samaväärsel viisil.

d) Käitaja peab kehtestama protseduurid, mida järgitakse viimase hetke lastimuudatuste korral, et tagada järgmine:

- 1) kui pärast massi- ja balansseeringudokumentide täitmist tehakse mõni viimase hetke muudatus, tuleb see registreerida lennuplaneerimisdokumentides ning massi- ja balansseeringudokumentides;
- 2) lubatud viimase hetke muudatus maksimaalse reisijate arvu või veetava lasti osas on dokumenteeritud ning
- 3) eespool nimetatud maksimumiarvu ületamise korral uute massi- ja balansseeringudokumentide koostamine.

NCC.POL.111. Massi- ja balansseeringuandmed ja -dokumendid – leebemad nõuded

Olenemata punkti NCC.POL.110 alapunkti a alapunktist 5 ei pea raskuskeskme asukohta massi- ja balansseeringudokumentides märkima, kui lasti jaotus vastab näiteks eelnevalt väljaarvutatud balansseeringutabelile või on võimalik tõendada, et kavandatavas lennutegevuses on võimalik tagada õige balansseering tegelikust lastist olenemata.

NCC.POL.115. Suutlikkus – üldist

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

NCC.POL.120. Stardimassipiirangud – lennukid

Käitaja peab tagama, et:

a) lennuki mass stardi hoovõtu alustamisel ei ületa stardimassipiiranguid:

- 1) startimisel punkti NCC.POL.125 kohaselt;
- 2) marsruudil ühe mittetöötava mootoriga (OEI) punkti NCC.POL.130 nõuete kohaselt ning

3) maandumisel punkti NCC.POL.135 kohaselt,

lubades mööndusi seoses massi eeldatava vähenemisega lennu jooksul ning kütuse väljalaskmisega;

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

NCC.POL.125. Start – lennukid

a) Maksimaalse stardimassi kindlaksmääramisel peab õhusõidukikapten võtma arvesse järgmist:

- 1) arvestusliku stardidistantsi pikkus ei tohi ületada olemasolevat stardidistantsi koos takistustevaba ribaga, mis ei tohi olla pikem kui pool olemasolevat hoovõtudistantsi;
- 2) arvestuslik hoovõtudistants ei tohi ületada olemasolevat hoovõtudistantsi;
- 3) stardi katkestamise ja stardi jätkamise korral tuleb kasutada üht ja sama V1 väärtust, mis on kindlaks määratud lennukäsiraamatus (AFM), ning
- 4) märjal või puhastamata rajal ei tohi stardimass ületada massi, mis on lubatud stardiks samades tingimustes kuival rajal.

b) Stardil tekkinud mootoririkke korral peab õhusõiduki kapten tagama järgmise:

- 1) kui tegemist on lennukiga, mille V1 on sätestatud lennukäsiraamatus (AFM), peab lennuk suutma stardi katkestada ja peatuda olemasoleva kiirendus-pidurdusdistantsi piires, ning
- 2) kui tegemist on lennukiga, mille tegelik starditrajektor on sätestatud lennukäsiraamatus (AFM), peab lennuk suutma starti jätkata ning kõikidest tõusutrajektoril olevatest takistustest piisaval kõrgusel üle lennata, kuni jõutakse punkti NCC.POL.130 järgimist võimaldavale positsioonile.

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

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

NCC.POL.135. Maandumine – lennukid

Õhusõiduki kapten peab tagama, et lähenemisel pärast kõikidest takistustest ohutut ülelendmist on õhusõiduk suuteline mis tahes lennuväljal või käitamiskohas olemasoleva maandumisdistantsi piires ohutult maanduma ja peatuma või vesilennuk on suuteline kiirust piisavalt aeglustama. Lubatud on teha lähenemis- ja maandumisevõtete eeldatavatest muudatustest tulenevaid mööndusi, kui suutlikkusandmete kindlaksmääramisel ei ole selliseid mööndusi tehtud.

D-ALAJAGU

MÕÕTERIIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid

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

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
- 2) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.A.245 sätestatud nõuete täitmiseks;
- 3) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.A.250 sätestatud nõuete täitmiseks või
- 4) need on lennukisse paigaldatud.

- b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantav valgusti;
 - 3) täppiskell;
 - 4) kaardihoidik;
 - 5) esmaabikomplekt;
 - 6) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 7) mereankrud ja sildumisvahendid ning
 - 8) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mis ei ole käesoleva alajaoga ette nähtud, ning muu varustus, mis ei ole kohaldatavate lisadega ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktides NCC.IDE.A.245 ja NCC.IDE.A.250 sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.
- e) Lennumeeskonna liikme poolt kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCC.IDE.A.105. Lennu miinimumvarustus

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

- a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja miinimumvarustuse loetelule (MEL);
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada lennukit miinimumvarustuse üldloetelu (MMEL) piires, või
- c) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCC.IDE.A.110. Elektrisüsteemi varukaitsmed

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

NCC.IDE.A.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel lennukitel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;

- e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toidet lennuki elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning
- g) vesilennukina käitatavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

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

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetkurss;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus;
 - 5) libisemine ning
 - 6) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.
- b) Lennukites, mida kasutatakse visuaallennuilm tingimustes (VMC) veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilm tingimustes öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema järgmised vahendid:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - i) pöörang ja libisemine;
 - ii) asend;
 - iii) vertikaalkiirus ja
 - iv) stabiliseeritud kurss;
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet, ning
 - 3) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkii-
ruse mõõtmise süsteemis.
- c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab lennukil teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
 - 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) indikaatorkiirus;
 - 3) pöörang ja libisemine (vajaduse korral);
 - 4) asend (vajaduse korral);
 - 5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);
 - 6) stabiliseeritud kurss (vajaduse korral) ning
 - 7) vajaduse korral Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.

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

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema:

- a) vahendid, järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetkurss;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus;
 - 5) vertikaalkiirus;

- 6) pöörang ja libisemine;
 - 7) asend;
 - 8) stabiliseeritud kurss;
 - 9) välisõhu temperatuur ning
 - 10) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- b) vahend, mis näitab, kui güromööteriistad ei saa piisavat toidet;
- c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis eraldi lisavahend, millega teisele piloodile kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) indikaatorkiirus;
 - 3) vertikaalkiirus;
 - 4) pöörang ja libisemine;
 - 5) asend;
 - 6) stabiliseeritud kurss ning
 - 7) vajaduse korral Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;
- e) alternatiivne staatilise õhu allikas;
- f) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidik, mida saab õiste lendude ajal valgustada;
- g) teine sõltumatu vahend, millega mõõdetakse ja kuvatakse kõrgust merepinnast, ning
- h) põhitoidesüsteemist sõltumatu avariitoidesüsteem, millega saab aviohorisondi süsteemi vähemalt 30 minutit töös hoida ja valgustada. Avariitoidesüsteem peab põhitoidesüsteemi täieliku rikke korral automaatselt sisse lülituma ning aviohorisondi avariitoidel töötamine peab mõõteriistalt selgelt näha olema.

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

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

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

Turbiinmootoriga lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

- a) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või
- b) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

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

Kui määruses (EL) nr 1332/2011 ei ole sätestatud teisiti, peavad turbiinmootoriga lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 5 700 kg või mille suurim lubatud reisijatekohtade arv (MOPSC) on üle 19, olema varustatud ACAS II-ga.

NCC.IDE.A.145. Pardailmaradar

Pardailmaradar peab olema järgmistel lennukitel, kui neid kasutatakse öölendudel või instrumentaallennuilmaga (IMC) piirkondades, kus marsruudid võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha:

- a) survestatud lennukid;
- b) hermetiseerimata lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg ning
- c) hermetiseerimata lennukid suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa.

NCC.IDE.A.150. Lisavarustus õisteks lendudeks jäätumistingimustes

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

NCC.IDE.A.155. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega kasutatavates lennukites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofoni kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCC.IDE.A.160. Kabiini helisalvestusseade

- a) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab olema järgmistes lennukites:
 - 1) lennukid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 27 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, ning
 - 2) lennukid maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 2 250 kg:
 - i) mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga;
 - ii) millel on turboreaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellermootor ning
 - iii) mille esmane tüübisertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda.
- b) Kabiini helisalvestusseade peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalisel järjestuses salvestama järgmise:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on paigaldatud;
 - 3) helikeskkond meeskonnakabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide kasutusel olevate suu- või maskmikrofonide helisignaalid, ning
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääli- või helisignaalid.
- d) Kabiini helisalvestusseade peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui lennuk alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui lennuk mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Lisaks punktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestusseadmel (CVR) peab olema vahend, mis aitab tuvastada selle asukohta vees.

NCC.IDE.A.165. Pardaregistraator

- a) Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootori(te) võimsuse ja toimimise ning suutma säilitada vähemalt eelnenud 25 tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema lennukil asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator (FDR) peab alustama andmete automaatset salvestamist enne, kui lennuk hakkab mootori jõul liikuma, ning lõpetama automaatselt salvestamise pärast seda, kui lennuk on lõpetanud mootori jõul liikumise.
- e) Pardaregistraatoril (FDR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha selle asukoha vees.

NCC.IDE.A.170. Andmeside salvestamine

- a) Selliste lennukite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) sidepidamisel lennukisse ja lennukist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi-piloodi suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuinfo;
 - v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - vi) õhusõiduki lennuaeagsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab, ning
 - vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - 2) teave, mis võimaldab kõik asjakohased salvestised viia korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse lennukist eraldi, ning
 - 3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.
- b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning hilisemaks salvestusseadmest kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.
- c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis NCC.IDE.A.160 sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestusseadmel peab olema seade, mis aitab kindlaks teha selle asukoha vees.
- e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti NCC.IDE.A.160 alapunktides d ja e.

NCC.IDE.A.175. Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavaid nõuded võib täita järgmiselt:

- a) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR) või pardaregistraator (FDR), võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid; või
- b) selliste lennukite puhul, millel vastavalt nõuetele peavad olema kabiini helisalvestusseade (CVR) ja pardaregistraator (FDR), võib kasutada kaht kombineeritud salvestusseadet, mis täidavad nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

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

a) Lennukites peab olema järgmine varustus:

- 1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;
- 2) turvavöö iga reisijaistmel ning ohutusrihm iga magamisasemel;
- 3) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikule;
- 4) õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal:
 - i) iga lennumeeskonna istmel ning kõigil piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning
 - ii) iga kabiinis oleval vaatelejaistmel
- ning
- 5) sellistes lennukites, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrist 1980, õlarihmaga turvavöö kõigil nõutava miinimumsuurusega salongipersonali istmetel.

b) Õlarihmaga turvavööd peab olema:

- 1) üks avamispunkt ja
- 2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale miinimumarvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumata.

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

Lennukites, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonnaistme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõigile reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

NCC.IDE.A.190. Esmaabikomplekt

a) Lennukites peavad olema esmaabikomplektid vastavalt tabelile 1.

Tabel 1

Nõutav esmaabikomplektide arv

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

b) Esmaabikomplektid peavad olema:

- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad ning
- 2) uuendatud.

NCC.IDE.A.195. Lisahapnik – survestatud lennukid

- a) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Survestatud lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada
- 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja
 - i) 100 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui kümne minuti varu;
 - ii) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades vähem alt 30 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil reisijatesalongi rõhkkõrgus on 14 000 – 15 000 jalga, ning
 - iii) vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 14 000 jalga
 - (2) kõiki reisijatesalongis viibijaid vähemalt kümme minutit, kui tegemist on lennukiga, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või madalamal, kuid tingimustes, mis ei võimalda nelja minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.
- c) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgemal kui 25 000 jalga, peavad olema:
- 1) seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul ning
 - 2) kiirpaigaldatavad maskid lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCC.IDE.A.200. Lisahapnik – hermetiseerimata lennukid

- a) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada
- 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga, ning
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCC.IDE.A.205. Käsitulekustutid

- a) Lennukites peab olema vähemalt üks käsitulekustuti
- 1) kabiinis ning
 - 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.
- b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustuti kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

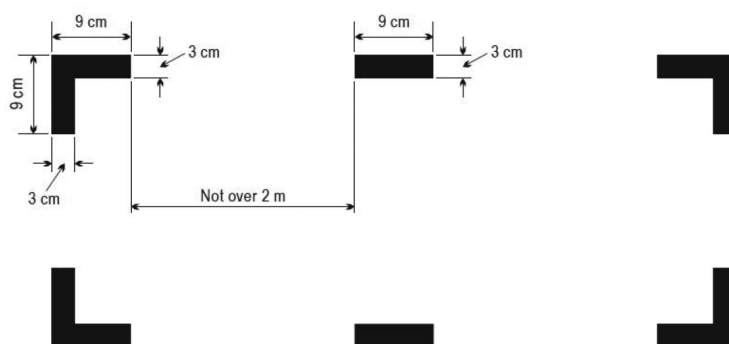
NCC.IDE.A.206. Kirves ja raudkang

- Lennukites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 5 700 kg või suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle üheksa peab kabiinis olema vähemalt üks kirves või raudkang.
- Lennukites suurima lubatud reisijakohtade arvuga (MOPSC) üle 200 peab olema veel üks kirves või raudkang kõige tagumises kooigis või selle lähedal.
- Reisijatesalongis asuvad kirved ja raudkangid ei tohi olla reisijatele nähtavad.

NCC.IDE.A.210. Sissemurdmispunktide märgistus

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

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus**NCC.IDE.A.215. Avariimajakas (ELT)**

- Lennukitel peab olema järgmine varustus:
 - lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või enne seda, peab olema mis tahes liiki avariimajakas;
 - lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, peab olema automaatne avariimajakas.
- Mis tahes liiki avariimajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCC.IDE.A.220. Lendamine veekogu kohal

- Järgmistes lennukites peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:
 - maalennukid, millega lennatakse veekogu kohal kaldast kaugemal kui 50 meremiili või mis stardivad või maanduvad lennuväljal või käitamiskohas, kus õhusõiduki kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektor veekogu kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette; ning
 - vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal.
- Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
- Veekogu kohal käitatavatel vesilennukitel peab olema:
 - mereankur ja muu lennuki suurusele, kaalule ja käitamisomadustele vastav varustus, mida on vaja vees randumiseks, ankurdamiseks või manööverdamiseks, ning

- 2) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ettenähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
- d) Selliste lennukite kapten, mida käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt selles, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
 - 1) hädasignaalide saatmise vahendid;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning
 - 3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

NCC.IDE.A.230. Päästevahustus

- a) Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema:
 - 1) hädasignaalide saatmise vahendid;
 - 2) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning
 - 3) lennu toimumise marsruudile vastav täiendav päästevahustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.
- b) Alapunkti a alapunktis 3 nimetatud täiendavat päästevahustust ei pea olema, kui lennuk:
 - 1) jääb lennu ajal piirkonnast, kus otsingu- ja päästetööd ei ole eriti keerulised, järgmisele kaugusele:
 - i) 120 minutit lennuaja reisilennukiirusel ühe mittetöötava mootoriga (OEI) sellise lennuki puhul, millega saab jätkata lendu lennuväljani mittetöötava(te) kriitilis(t)e mootori(te) seiskumisel marsruudi mis tahes punktis või plaani järgi muudetud marsruudil, või
 - ii) 30 minutit lennuaja reisilennukiirusel kõikide teiste lennukite puhul;
 - või
 - 2) jääb kaugusele, mis ei ületa 90 minutit lennuaja reisilennukiirusel hädamaandumiseks sobivast piirkonnast, kui tegemist on lennukiga, mis on sertifitseeritud vastavalt kohaldatavale lennukõlblikkusstandardile.

NCC.IDE.A.240. Kõrvaklapid

- a) Lennukitel peavad kabiinis määratud töökohal asuva iga lennumeeskonna liikme jaoks olema kõrvaklapid koos suumikrofoni või samaväärse mikrofoniga.
- b) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel, peab olema manuaalsel tangaaži- ja kallakujuhisel saatenupp iga ettenähtud lennumeeskonna liikme jaoks.

NCC.IDE.A.245. Raadiosideadmed

- a) Lennukites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel, või kui õhuruumi suhtes kohaldatavad nõuded seda ette näevad, peavad olema raadiosideadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:
 - 1) võimaldama kahesuunalist sidet lennu juhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtma lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogiateavet;
 - 3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahesuunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning
 - 4) võimaldama sidet lennunduse avarisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme rike.

NCC.IDE.A.250. Navigatsiooniseadmed

a) Lennukitel peavad olema navigatsioonivahendid, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:

- 1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas, ning
- 2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Sellistel lennukitel, mida kasutatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

NCC.IDE.A.255. Transponder

Lennukitel peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid.

NCC.IDE.A.260. Elektrooniliste navigatsioonandmete haldamine

a) Käitaja peab kasutama üksnes selliseid elektrooniliste navigatsioonandmete töötlemiseks ettenähtud tooteid, mille toetatav navigatsioonirakendus vastab tasemele, mis on andmete kavandatava kasutamise suhtes piisav.

b) Kui elektrooniliste navigatsioonandmete töötlemiseks ettenähtud tooted toetavad navigatsioonirakendust, mille jaoks on nõutav määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) kohane luba, peab käitaja pädevale asutusele tõendama kohaldatava protsessi ja tarnitud toodete vastavust tasemele, mis on andmete kavandatava kasutamise suhtes piisav.

c) Käitaja peab jälgima nii protsessi kui ka toodete vastavust piisavale tasemele kas vahetult ise või kolmandatest isikutest teenuseosutajate sellekohase seire kaudu.

d) Käitaja tagab jooksvate ja muutmata elektrooniliste navigatsioonandmete õigeaegse jaotamise ja asjaomaste andmete sisestamise kõikidesse lennukitesse, mis neid vajavad.

2. JAOTIS**Kopterid****NCC.IDE.H.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
- 2) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.H.245 sätestatud nõuete täitmiseks;
- 3) neid kasutatakse punktis NCC.IDE.H.250 sätestatud nõuete täitmiseks või
- 4) need on kopterisse paigaldatud.

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

- 1) kaasaskantav valgusti;
- 2) täppiskell;
- 3) kaardihoidik;
- 4) esmaabikomplekt;

- 5) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 6) mereankrud ja sildumisvahendid ning
 - 7) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mis ei ole käesoleva alajaoga ette nähtud, ning muu varustus, mis ei ole teiste kohaldatavate lisadega ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktides NCC.IDE.H.245 ja NCC.IDE.H.250 sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.
- e) Lennumeeskonna liikme kasutatavate mõõteriistade paigutus peab võimaldama lennumeeskonna liikmel hõlpsasti lugeda kõnealuste mõõteriistade näitusid oma istekohalt nii, et ta peaks võimalikult vähe muutma asendit ja vaatenurka, mis tal tavaliselt lennusuunas vaadates on.
- f) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCC.IDE.H.105. Lennu miinimumvarustus

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

- a) kopterit käitatakse vastavalt käitaja miinimumvarustuse lootelule (MEL);
- b) käitajal on pädeva asutuse luba käitada kopterit miinimumvarustuse üldloetelu (MMEL) piires või
- c) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCC.IDE.H.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

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

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

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

- 4) indikaatorkiirus;
 - 5) libisemine.
- b) Kopteritel, mida kasutatakse visuaallennuilmaga tingimustes (VMC) veekogu kohal väljaspool kalda nägemisulatust või visuaallennuilmaga tingimustes öösel või nähtavusega alla 1 500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunkti a nimetatule olema järgmised vahendid:
- 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - i) asend;
 - ii) vertikaalkiirus ja
 - iii) stabiliseeritud kurss;
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet, ning
 - 3) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkii-
ruse mõõtmise süsteemis.
- c) Kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, peab teise piloodi jaoks olema eraldi lisavahend, millega kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) indikaatorkiirus;
 - 3) libisemine;
 - 4) asend (vajaduse korral);
 - 5) vertikaalkiirus (vajaduse korral);
 - 6) stabiliseeritud kurss (vajaduse korral).

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

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi kasutatavatel kopteritel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
- 1) magnetkurss;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus;
 - 5) vertikaalkiirus;
 - 6) libisemine;
 - 7) asend;
 - 8) stabiliseeritud kurss ja
 - 9) välisõhu temperatuur;
- b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;
- c) kui lennule on ette nähtud kaks pilooti, siis eraldi lisavahend, millega teisele piloodile kuvatakse järgmist:
- 1) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 2) indikaatorkiirus;
 - 3) vertikaalkiirus;
 - 4) libisemine;

- 5) asend ning
- 6) stabiliseeritud kurss;
- d) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ja alapunkti c alapunktiga 2 ette nähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis;
- e) alternatiivne staatilise õhu allikas;
- f) hõlpsat lugemist võimaldavas asendis kaardihoidik, mida saab õiste lendude ajal valgustada; ning
- g) varu-aviohorisont.

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

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

NCC.IDE.H.145. Pardailmaradar

Kopteritel, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on üle üheksa ja mida käitatakse öisel ajal instrumentaallennureeglite (IFR) järgi, peab olema pardailmaradar, kui jooksvad ilmated näitavad, et kavandatud marsruudil võib esineda äikest või teisi potentsiaalselt ohtlikke ilmastikutingimusi, mida on võimalik pardailmaradari abil kindlaks teha.

NCC.IDE.H.150. Lisavarustus õisteks lendudeks jäätumistingimustes

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

NCC.IDE.H.155. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmaga käitatavates kopterites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofoniid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCC.IDE.H.160. Kabiini helisalvestusseade

- a) Kopterites, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass (MCTOM) on üle 7 000 kg ja mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema kabiini helisalvestusseade (CVR).
- b) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab võimaldama säilitada vähemalt eelnenud kahe tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab ajalise järjestuses salvestama järgmise:
 - 1) kabiinis raadio teel edastatavad või vastu võetavad suulised teated;
 - 2) lennumeeskonna liikmete suulised teated sisetelefonisüsteemi ning valjuhääldisüsteemi kaudu, kui see on olemas;
 - 3) helikeskkond meeskonna kabiinis, sealhulgas ilma salvestust katkestamata ka kõikide meeskonnaliikmete mikrofonide helisignaali; ning
 - 4) kõrvaklappide või valjuhääldi kaudu edastatavad navigatsiooni- või lähenemisseadmeid identifitseerivad hääl- või helisignaaliid.
- d) Kabiini helisalvestusseade (CVR) peab automaatselt salvestama hakkama enne, kui kopter alustab oma mootori jõul liikumist, ja salvestama kuni lennu lõpuni, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Lisaks alapunktile d peab kabiini helisalvestusseade (CVR) elektritoite olemasolu korral käivituma esimesel võimalusel kabiini kontrolli ajal enne mootorite käivitamist lennu alustamisel ja töötama kuni vahetult pärast lennu lõppu ja mootorite väljalülitamist toimuva piloodikabiini kontrollini.
- f) Kabiini helisalvestil (CVR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha selle asukoha vees.

NCC.IDE.H.165. Pardaregistraator

- a) Kopterites maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga (MCTOM) üle 3 175 kg, mille esmane lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda, peab olema pardaregistraator (FDR), mis salvestab ja säilitab andmeid digitaalselt ja millel on vahendid salvestatud andmete hõlpsaks kättesaamiseks andmekandjalt.
- b) Pardaregistraator (FDR) peab salvestama parameetrid, mille järgi saab täpselt kindlaks teha lennuki trajektoori, kiiruse, asendi, mootorite võimsuse ja toimimise ning suutma säilitada vähemalt eelnenud kümne tunni jooksul salvestatud andmeid.
- c) Andmed peavad põhinema kopteril asuvatel allikatel, mis võimaldavad täpset korrelatsiooni lennumeeskonnale kuvatud teabega.
- d) Pardaregistraator (FDR) peab automaatselt alustama andmete salvestamist enne, kui kopter hakkab oma mootori jõul liikuma, ning lõpetama salvestamise automaatselt pärast seda, kui kopter oma mootori jõul enam edasi ei liigu.
- e) Kabiini helisalvestil (FDR) peab olema vahend, mis aitab kindlaks teha selle asukoha vees.

NCC.IDE.H.170. Andmeside salvestamine

- a) Selliste kopterite puhul, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2016 või pärast seda ning mis on suutelised kasutama andmesideühendust ja peavad vastavalt nõuetele olema varustatud kabiini helisalvestusseadmega (CVR), peab asjaomane seade vajaduse korral salvestama järgmise:
 - 1) andmesideühenduse kaudu lennuliiklusteenindusüksustega (ATS-üksustega) sidepidamisel kopterisse ja kopterist edastatavad sõnumid, sealhulgas järgmised andmed:
 - i) andmeside algus;
 - ii) lennujuhi ja piloodi vaheline suhtlus;
 - iii) adresseeritud seire;
 - iv) lennuinfo;
 - v) õhusõiduki raadiolevi seire, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - vi) õhusõiduki lennuaegsed juhtimisandmed, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab, ning
 - vii) kuvarite graafika, kui süsteemi ülesehitus seda võimaldab;
 - 2) teave, mis võimaldab korrelatsiooni andmesideühenduse kaudu edastatud teabe salvestistega, mida säilitatakse kopterist eraldi, ning
 - 3) teave andmesideühenduse kaudu edastatud sõnumite aja ja prioriteedi kohta, võttes arvesse süsteemi ülesehitust.
- b) Andmete ja teabe salvestamiseks ja säilitamiseks salvestusseadmes ning selle hilisemaks salvestusseadmest kättesaamiseks tuleb kasutada digitaalmeetodit. Salvestusmeetod peab võimaldama sünkroniseerida salvestusseadme andmeid maapinnal salvestatud andmetega.
- c) Salvestusseade peab suutma säilitada andmeid, mis on salvestatud vähemalt kabiini helisalvestusseadet (CVR) käsitlevas punktis NCC.IDE.H.160 sätestatud aja jooksul.
- d) Salvestusseadmel peab olema seade, mis aitab kindlaks teha selle asukoha vees.
- e) Nõuded salvestusseadme käivitumis- ja peatumisskeemile on samad, mis on kabiini helisalvestusseadme (CVR) käivitumis- ja peatumisskeemi jaoks sätestatud punkti CAT.IDE.H.160 alapunktides d ja e.

NCC.IDE.H.175. Kombineeritud salvestusseade, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid

Kabiini helisalvestusseadme (CVR) ja pardaregistraatori (FDR) suhtes kohaldatavate nõuete täitmiseks võib kasutada üht kombineeritud salvestusseadet, mis täidab nii pardaregistraatori kui ka kabiini helisalvestusseadme ülesandeid.

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

- a) Kopterites peab olema järgmine varustus:
 - 1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;

- 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 3) õlarihmaga turvavöö igal reisijaistmel kõikidele üle 24 kuu vanustele reisijatele, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 2012;
 - 4) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele;
 - 5) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal; ning
 - 6) sellistel kopteritel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrit 1980, õlarihmaga turvavöö kõigil nõutava miinimumsuurusega salongipersonali istmetel.
- b) Õlarihmaga turvavöö peab olema:
- 1) üks avamispunkt ning
 - 2) lennumeeskonna istmetel, piloodiistme kõrval asuvatel istmetel ning kõikidel istmetel, mis on ette nähtud nõutavale miinimumarvule salongimeeskonna liikmetele, kaks õlarihma ja turvavöö, mida saab kasutada teineteisest sõltumata.

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

Kopterites, kus kõik reisijaistmed ei ole lennumeeskonnaistme(te)lt nähtavad, peab olema vahend, mille abil saab kõikidele reisijatele ja salongipersonalile teatada, millal tuleb istmete turvavööd kinnitada ja millal suitsetamine on keelatud.

NCC.IDE.H.190. Esmaabikomplekt

- a) Kopterites peab olema vähemalt üks esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplektid peavad olema:

- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadavad ning
- 2) uuendatud.

NCC.IDE.H.200. Lisahapnik – hermetiseerimata kopterid

- a) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
- 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga; ning
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCC.IDE.H.205. Käsitulekustutid

- a) Kopteris peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

- 1) kabiinis ning
- 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

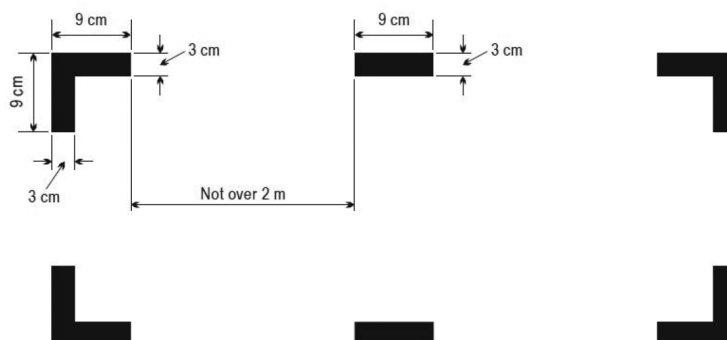
- b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCC.IDE.H.210. Sissemurdmispunktide märgistus

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

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



NCC.IDE.H.215. Avariimajakas (ELT)

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

NCC.IDE.H.225. Päästevestid

- a) Kopteris peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, järgmistel juhtudel:
- 1) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima;
 - 2) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootoririkke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima; või
 - 3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- või lähenemistrajektor on veekogu kohal.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

NCC.IDE.H.226. Meeskonna kaitseülikonnad

Kõik meeskonnaliikmed peavad kandma kaitseülikonda, kui:

- a) lennatakse veekogu kohal avameretööde tugiteenuste raames reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima ja kui:

1) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C, või

2) eeldatav päästeaeg ületab eeldatava eluspüsimisaja

või

- b) õhusõiduki kapten otsustab niimoodi riskianalüüsist lähtudes, võttes arvesse järgmisi tingimusi:

1) lennud veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootoririkke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, ning

2) õhusõiduki kaptenile kättesaadav ilmateade või prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C.

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

Kopteritel, mida käitatakse:

- a) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või

- b) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootoririkke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima ning kui õhusõiduki kapten seda riskianalüüsist lähtudes otsustab,

peab olema järgmine varustus:

1) kui kopteri pardal on alla 12 inimese, vähemalt üks päästeparv, mille ettenähtud mahutavus on pardalolijate arvuga vähemalt võrdne ning mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil;

2) kui kopteri pardal on üle 11 inimese, vähemalt kaks päästeparve, mis on paigutatud hädaolukorras kiiret kasutamist võimaldaval viisil ja mis kokku on piisavalt suured, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ja piisavalt suure koormusvaruga, et mahutada kõiki kopteri pardal olijaid ka ühe päästeparve kaotuse korral;

3) iga päästeparve kohta vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

4) päästevahendid, sealhulgas vahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

NCC.IDE.H.230. Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peab olema järgmine varustus:

- a) hädasignaali saatmise vahendid;

- b) vähemalt üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) ning

- c) lennumarsruudile vastav täiendav päästevarustus sõltuvalt pardal olevate isikute arvust.

NCC.IDE.H.231. Maandumiseks sobimatu mereala kohal avamerelende tegevate kopterite suhtes kehtivad lisanõuded

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

- a) kui ilmateade või õhusõiduki kaptenile kättesaadav prognoos näitab, et merevee temperatuur on lennu ajal alla + 10 °C, kui eeldatav päästeaeg ületab arvestusliku eluspüsimisaja või kui lend on kavandatud öisele ajale, peavad kõik pardalviibijad kandma kaitseülikondi;

- b) kõik punktile NCC.IDE.H.227 vastavad pardal olevad päästeparved paigaldatakse nii, et need oleksid kasutatavad samades meretingimustes, kus hinnati kopteri vette hädamaandumise, ujuvuse ja püstuvuse näitajaid vette hädamaandumise nõuete täitmisel sertifitseerimise raames;
- c) kopteril peab olema evakueerimist hõlbustav sõltumatu toitega avariivalgustussüsteem, mis hõlmab salongi üldvalgustust;
- d) kõik avariiväljapääsud, sealhulgas meeskonna avariiväljapääsud, ning nende avamisvahendid peavad olema selgelt arusaadaval viisil märgistatud, juhendamaks väljapääse kasutavaid pardalviibijaid nii päeval kui ka öösel. Märgistus peab jääma nähtavaks ka siis, kui kopter on ümber vajunud ning salong on vee all;
- e) vette hädamaandumise avariiväljapääsudeks määratud eemaldamatud ukSED peavad olema avatud asendisse fikseeritavad, et need ei takistaks pardalolijate väljumist hädamaandumise ja ujuvuse hindamisel eeldatavates maksimaalselt rasketes mereilmastikutingimustes;
- f) kõik reisijatesalongi ukSED, aknad ja muud avad, mis on ette nähtud kasutamiseks veealuse väljapääsuna, peavad olema varustatud hädaolukorras kasutamist võimaldavate vahenditega;
- g) päästeveste tuleb kanda kogu aeg, välja arvatud juhul, kui reisija või meeskonnaliige kannab integreeritud kaitseülkonda, millel on nii kaitseülkonna kui ka päästevesti omadused.

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

Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopteritel peab olema järgmine varustus:

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

NCC.IDE.H.235. Kõik veekogu kohal lendavad kopterid – hädamaandumine vette

Kopterid, mida käitatakse maandumiseks sobimatul alal veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, peavad olema projekteeritud vette maandumiseks, sertifitseeritud vette hädamaandumiseks vastavalt asjaomastele lennukõlblikkuseeskirjadele või varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

NCC.IDE.H.240. Kõrvaklapid

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

NCC.IDE.H.245. Raadiosideseadmed

- a) Kopterites, mida käitatakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi või öösel või kui õhuruumi suhtes kohaldatavad nõuded seda ette näevad, peavad olema raadioseadmed, mis on normaalse raadiolevi tingimustes suutelised tegema järgmist:
 - 1) võimaldama kahe-suunalist sidet lennujuhtimiseks lennuväljal;
 - 2) võtma vastu meteoroloogiateavet;
 - 3) võimaldama lennu mis tahes etapil kahe-suunalist sidet asjaomase lennuameti kindlaksmääratud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel ning
 - 4) võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- b) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme rike.
- c) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteris olema lisaks lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile, mis on nõutav punktiga NCC.IDE.H.155, iga ettenähtud piloodi juhisel ja meeskonnaliikme töökohal saatenupp.

NCC.IDE.H.250. Navigatsiooniseadmed

a) Kopteritel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata kooskõlas järgmisega:

- 1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas, ning
- 2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Kopteril peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Sellistel kopteritel, mida kasutatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

NCC.IDE.H.255. Transponder

Kopteril peab olema rõhkkõrgust edastav sekundaarradari (SSR) transponder ning muud asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega SSR-transpondrid."

IV LISA

„VII LISA

MUUDE KUI KEERUKATE MOOTORÕHUSÕIDUKITE MITTEÄRILINE LENNUTEGEVUS

[NCO-OSA]

A- ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

NCO.GEN.100. Pädev asutus

- a) Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus õhusõiduk on registreeritud.
- b) Kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul on pädev asutus selle liikmesriigi määratud asutus, kus õhusõiduki käitaja asub või elab.

NCO.GEN.101. Nõuete täitmise meetodid

Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada lisaks ameti vastuvõetud nõuete täitmise meetoditele ka nõuete täitmise alternatiivmeetodeid.

NCO.GEN.102. Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid ja mootorpurilennukid

- a) Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukeid käitamisel järgitakse järgmist:
- 1) lennukite suhtes kohaldatavad nõuded, kui jõuallikana kasutatakse mootorit; ning
 - 2) purilennukite suhtes kohaldatavad nõuded, kui käitamisel mootorit ei kasutata.
- b) Fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite varustus peab olema kooskõlas lennukite suhtes kohaldatavate nõuetega, kui D-alajaos ei ole sätestatud teisiti.
- c) Muude mootorpurilennukite kui fikseeritud jõuallikaga motopurilennukite varustuse osas ja käitamisel tuleb järgida purilennukite suhtes kohaldatavaid nõudeid.

NCO.GEN.105. Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

- a) Õhusõiduki kapten vastutab järgmise eest:
- 1) kõikide pardal olevate lennumeeskonna liikmete, reisijate ja lasti ohutus lennutegevuse ajal kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktiga 1.c;
 - 2) lennu algatamine, jätkamine, lõpetamine või ümbersuunamine ohutuse huvides;
 - 3) kõikide käitamisprotseduuride ja kontroll-lehtede järgimine kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktiga 1b;
 - 4) lennu alustamine üksnes juhul, kui õhusõiduki kapten on veendunud, et on täidetud kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3 osutatud käitamispiirangud, ning et:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks vajalikud mõõteriistad ja seadmed ning need on töökorras, välja arvatud juhul, kui punktide NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 või NCO.IDE.B.105 kohase miinimumvarustuse loetelu (MEL) või samaväärse dokumendi järgi on lubatud käitamine mittetöötavate seadmetega;
 - iv) õhusõiduki mass ja (välja arvatud õhupallide puhul) raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkusdokumentides ette nähtud piirides;

- v) kogu varustus, pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud ning hädaolukorras evakueerimine ei ole takistatud ning
- vi) lennu ajal ei ületata kordagi õhusõiduki lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud käitamispiiranguid;
- 5) lendu ei alustata, kui õhusõiduki kapten on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
- 6) kui õhusõiduki kapteni töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lendu kaugemale kui lähima sobivate ilmastikutingimustega lennuvälja või käitamiskohani;
- 7) otsus, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekirjale (CDL) või miinimumvarustuse loetelule (MEL), ning
- 8) kasutamise seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide registreerimine õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus lennu või lendude seeria lõppemisel.
- b) Kriitilistel lennuetappidel ja muul ajal, kui õhusõiduki kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, on meeskonnaliige kohustatud istuma talle määratud töökohal ega tohi täita muid ülesandeid peale õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavate ülesannete.
- c) Õhusõiduki kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või eemaldada pardalt kõiki isikuid või ükskõik millist osa pagasist või lastist, kes/mis võivad potentsiaalselt ohustada õhusõidukit või selles viibijaid.
- d) Õhusõiduki kapten peab niipea kui võimalik teatama asjaomasele lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad ohustada teisi õhusõidukeid.
- e) Õhusõiduki kapten peab kiiret otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaolukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 7.d. Sel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- f) Lennu ajal peab õhusõiduki kapten tegema järgmist:
- 1) hoidma oma istekohal viibides turvavöö kinnitatuna, välja arvatud õhupallide puhul, ning
 - 2) viibima kogu aja õhusõiduki juhistes juures, välja arvatud juhul, kui juhtimise võtab üle mõni teine piloot.
- g) Õhusõiduki kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.
- h) Õhusõiduki kapten peab lähimat lennuametit võimalikult kiiresti teavitama kõikidest õhusõidukiga toimunud õnnetustest, millega kaasnesid rasked kehavigastused või surm, või oluline kahju õhusõidukile või varale.

NCO.GEN.106. Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused – õhupallid

Õhupalli kapten vastutab lisaks punktis NCO.GEN.105 sätestatud ka järgmise eest:

- a) kesta täitmises ja tühjendamises osalevate isikute lennueelne teavitamine ning
- b) nõuetekohase kaitserõivastuse olemasolu kesta täitmises ja tühjendamises osalevatel isikutel.

NCO.GEN.110. Seaduste, eeskirjade ja protseduuride järgimine

- a) Õhusõiduki kapten peab täitma nende riikide seadusi, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.

- b) Õhusõiduki kapten peab tundma oma kohustuste täitmisega seotud ning läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktile 1a.

NCO.GEN.115. Lennukite ruleerimine

Lennukit võib lennuvälja liiklusalal ruleerida üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik vastab järgmistele nõuetele:

- a) ta on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) ta on käitaja määratud ning:
- 1) ta on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) ta on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, kui raadioside kasutamine on nõutav;
 - 3) ta on tutvunud lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennujuhtimisüksuste (ATC-üksuste) signaalide, juhendite, fraseoloogia ja protseduuridega ning
 - 4) ta suudab järgida lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks vajalikke käitamisstandardeid.

NCO.GEN.120. Rootori sisselülitamine – kopterid

Kopteri rootor lülitatakse sisse (rootor pöörleb mootori jõul) üksnes siis, kui juhikohal on lendamiseks sobiva kvalifikatsiooniga piloot.

NCO.GEN.125. Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Õhusõiduki kapten ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid (PED), mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

NCO.GEN.130. Teave pardal oleva avarii- ja päästevarustuse kohta

Käitaja peab tagama, et tal on pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mille saab viivitamata edastada pääste-koordineerimiskeskustele (RCC-d), välja arvatud selliste õhusõidukite puhul, mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal/käitamiskohas.

NCO.GEN.135. Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiana, kui ei ole ette nähtud teisiti:
- 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimissertifikaadi originaal;
 - 3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;
 - 4) mürasertifikaat, kui see on olemas;
 - 5) erilubade loend, kui see on olemas;
 - 6) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;
 - 7) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 8) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
 - 9) andmed lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
 - 10) kehtivad ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudi kohta ning kõikide selliste marsruutide kohta, kuhu lennu ümbersuunamist võib põhjendatult eeldada;

- 11) teave tunnistava ja tunnistatava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;
 - 12) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või konfiguratsioonist kõrvalekallete nimekiri (CDL), kui see on olemas ning
 - 13) muud lennuks vajalikud või lennuga seotud riikide nõutavad dokumendid.
- b) Olenemata alapunktist a võib lendudel:
- 1) mille start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/käitamiskohta või
 - 2) mis püsivad pädeva asutuse määratud kaugusel või piirkonnas,
- hoida alapunkti a alapunktides 2–8 nimetatud dokumente ja teavet lennuväljal või käitamiskohas.
- c) Olenemata alapunktist a võib õhupallide või purilennukite (välja arvatud fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid) lendudel hoida alapunkti a alapunktides 2–8 ja 11–13 nimetatud dokumente ja teavet saatesõidukis.
- d) Õhusõiduki kapten peab esitama pädevale asutusele taotluse korral kohustuslikud pardadokumendid mõistliku aja jooksul.

NCO.GEN.140. Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni (nagu seda on viimati muudetud ja täiendatud dokumendiga „Ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehniline juhend” (ICAO dokument 9284-AN/905)) 18. lisaga, sh selle lisanduste ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupade vedu võib vedada üksnes käitaja, kellel on määruse (EÜ) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) alajao G kohane luba, välja arvatud järgmistel juhtudel:
- 1) kaupade suhtes ei kohaldata tehnilist juhendit kooskõlas asjaomase juhendi 1. osaga või
 - 2) kaupade veavad reisijad või õhusõiduki kapten või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga;
 - 3) kaupade veavad ELA2 õhusõiduki käitajad.
- c) Õhusõiduki kapten peab võtma kõik mõistlikud meetmed, et vältida ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
- d) Õhusõiduki kapten peab teavitama vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevat asutust ja toimumisriiki kõikidest ohtlike kaupadega seotud õnnetustest ja intsidentidest.
- e) Õhusõiduki kapten peab tagama reisijate teavitamise ohtlike kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.

NCO.GEN.145. Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja peab rakendama:

- a) kõiki pädeva asutuse poolt punkti ARO.GEN.135 alapunkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ning
- b) ameti väljastatud mis tahes kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkust käsitlevaid ettekirjutusi.

NCO.GEN.150. Lennupäevik

Õhusõiduki, selle meeskonna ja kõikide lendude või lennuseeriade andmed talletatakse lennupäevikus või samaväärsel viisil.

NCO.GEN.155. Miinimumvarustuse loetelu

a) Miinimumvarustuse loetelu (MEL) koostamisel võib arvesse võtta järgmist:

- 1) dokumendis peab olema ette nähtud õhusõiduki käitamine teatavates tingimustes ja teatavate mõõteriistade, seadmete või funktsioonidega, mis ei ole lennu algul töökorras;
- 2) dokument tuleb koostada iga õhusõiduki kohta eraldi, võttes arvesse käitaja asjaomaseid käitamis- ja hooldustingimusi, ning
- 3) miinimumvarustuse loetelu (MEL) tuleb koostada asjakohase miinimumvarustuse üldloetelu (MMEL) põhjal, mis on kindlaks määratud komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 ⁽¹⁾ kohaselt kehtestatud andmetes, võttes arvesse, et miinimumvarustuse loetelu (MEL) nõuded ei tohi olla leebemad sellekohase üldloetelu (MMEL) nõuetest.

b) Miinimumvarustuse loetelust (MEL) ja selle muudatustest tuleb teavitada pädevat asutust.

B- ALAJAGU

KÄITAMISPROTSEDUURID**NCO.OP.100. Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine**

Õhusõiduki kapten kasutab üksnes selliseid lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse laadile.

NCO.OP.105. Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

Varulennuväljade valimisel ja kütusekoguse arvestamisel peab õhusõiduki kapten lennuvälja käsitama eraldatud lennuväljana, kui lennuaeg lähima sobiva sihtlennuvälja varulennuväljani on järgmine:

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

NCO.OP.110. Lennuväljade käitamise miinimumnõuded – lennukid ja kopterid

a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimival lennul peab õhusõiduki kapten määrama kindlaks iga lähte-, siht- või varulennuvälja käitamise miinimumnõuded ja nendest lähtuma. Need miinimumnõuded:

- 1) ei tohi olla leebemad käitamismiinimumnõuetest, mille on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on asjaomase riigi eriluba, ning
- 2) peavad halva nähtavuse tingimustes toimuvatel lendudel olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 V lisa (SPA-osa) E-alajaole.

b) Lennuvälja käitamise miinimumnõuete kindlaksmääramisel peab õhusõiduki kapten võtma arvesse järgmist:

- 1) õhusõiduki tüüp, lennutehnilised ja käitamisomadused;
- 2) tema pädevus ja kogemused;
- 3) võimalike lennuradade ning lähenemis- ja stardisirgealade (FATO-de) mõõtmed ja omadused;
- 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasus ja töövõime;
- 5) õhusõidukil asuvad navigatsiooni- ja/või lennutrajektoori järgimise seadmed, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
- 6) lähenemispiirkonna, katkestatud lähenemise piirkonna ja tõusupiirkonna takistused, mis nõuavad ettenägematu olukorra protseduuride järgimist;
- 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalik takistustest ülelennu kõrgus merepinnast/suhteline kõrgus;

⁽¹⁾ ELT L 224, 21.8.2012, lk 1.

- 8) ilmastikutingimuste kindlaksmääramise ja nendest teatamise vahendid ning
- 9) lõplähenemisel kasutatav piloteerimistehnika.
- c) Konkreetse lähenemis- ja maandumisprotseduuri miinimumnõudeid kohaldatakse juhul, kui:
- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud maaapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõidukisüsteemid on töökorras;
 - 3) õhusõiduki nõuetekohased lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ning
 - 4) piloodil on nõuetekohane kvalifikatsioon.

NCO.OP.111. Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – NPA, APV, CAT I lähenemised

- a) Otsusekõrgus (DH) pideva laskumisega lõplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemise (NPA), vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri (APV) ja I kategooria (CAT I) lähenemise puhul ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemisseadmeid;
 - 2) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ettenähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 3) vajaduse korral lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus (DH);
 - 4) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 5) lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis märgitud minimaalne otsusekõrgus (DH), kui see on kindlaks määratud;
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ei tohi ilma pideva laskumisega lõplähenemiseta (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA) lennul olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ette nähtud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH);
 - 2) tabelis 1 esitatud süsteemimiinimum või
 - 3) lennukäsiraamatus (AFM) märgitud minimaalne laskumiskõrgus (MDH), kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1

Süsteemile esitatavad miinimumnõuded

Seadmed	Minimaalne otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)	200
Globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS)/satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) (täppislähenemine vertikaalinformatsiooniga (LPV))	200
GNSS (rõhtsuunaline navigatsioon (LNAV))	250
GNSS/baromeetriline püstsuunaline navigeerimine (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kursimajakas (LOC) kaugusmõõturiga (DME)	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni pool meremiili)	250

Seadmed	Minimaalne otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
SRA (kauguseni üks meremiil)	300
SRA (kauguseni kaks meremiili või rohkem)	350
VHF-ringsuunaline raadiomajakas (VOR)	300
VOR/DME	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

NCO.OP.112. Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – lennukite ringlähenedamine

a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringlähenedamisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:

- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud kõrgus merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH) ringlähenedamisel;
- 2) ringlähenedamise miinimumkõrgus, mis on toetatud tabelist 1, või
- 3) eelneva instrumentaallähenedamisprotseduuri otsusekõrgus (DH)/minimaalne laskumiskõrgus (MDH).

b) Miinimumnähtavus lennukite ringlähenedamisel peab olema suurim järgmistest:

- 1) vastava kategooria lennuki ringlähenedamise nähtavus, kui see on avaldatud;
- 2) miinimumnähtavus, mis on toetatud tabelist 2, või
- 3) nähtavus rajal/teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) eelnenud instrumentaallähenedamisprotseduuris.

Tabel 1

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringlähenedamisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus (meetrites)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113. Lennuvälja käitamise miinimumnõuded – kopterite ringlähenedamine

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringlähenedamisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 meetrit.

NCO.OP.115. Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid

a) Õhusõiduki kapten peab kasutama lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduure, kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja startisirge ala (FATO) kohta avaldatud

b) Õhusõiduki kapten võib avaldatud väljumismarsruudist, saabumismarsruudist või lähenemisprotseduurist kõrvale kalduda järgmistel juhtudel:

- 1) takistustevaba ala nõuded on täidetud ning kõiki käitamistingimusi ja lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) lube arvestatakse täielikult või

- 2) lennujuhtimisüksus (ATC-üksus) annab talle radarvektorid.

NCO.OP.120. Müravähendusprotseduurid – lennukid, kopterid ja mootorpurilennukid

Õhusõiduki kapten peab võtma arvesse õhusõidukimüra mõju vähendamise protseduure ja tagama, et ohutusele pööratakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

NCO.OP.121. Müravähendusprotseduurid – õhupallid

Õhusõiduki kapten peab võtma arvesse õhusõiduki küttesüsteemi tööga kaasneva müra mõju vähendamise protseduure ja tagama, et ohutusele pööratakse rohkem rõhku kui müra vähendamisele.

NCO.OP.125. Kütuse- ja õlivaru – lennukid

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui lennukis on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude puhul:

- i) päeva ajal samal lennuväljal/samas käitamiskohas startides ja maandudes ning selle lennuvälja/käitamiskoha nägemisulatuses kogu aeg püsisdes läbida ettenähtud lennumarsruut ja seejärel lennata vähemalt 10 minutit reisilennu tavakõrgusel;
- ii) päeva ajal lennata lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 30 minutit reisilennu tavakõrgusel või
- iii) öisel ajal lennata lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel;

- 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude puhul:

- i) kui sihtlennuvälja varulennuväli ei ole nõutav, lennata lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel või
- ii) kui sihtlennuvälja varulennuväli on nõutav, lennata lennuväljale, kus kavatsetakse maanduda, siis varulennuväljale ja seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel.

- b) Ettenägematuteks juhtudeks vajaliku kütusekoguse arvutamisel tuleb võtta arvesse järgmist:

- 1) prognoositavad ilmastikutingimused;
 - 2) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) eeldatavad ümbersuunamised ja viivitused;
 - 3) vajaduse korral protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil ning
 - 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse lennuki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.
- c) Lennuplaani võib lennu ajal muuta, et lennata teise sihtkohta, kui lennu ümberkavandamise punktist alates on võimalik järgida kõiki asjakohaseid nõudeid.

NCO.OP.126. Kütuse- ja õlivaru – kopterid

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kopteris on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude puhul lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatsetakse maanduda, ning seejärel vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel, ning

2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude puhul:

i) kui varulennuväli ei ole nõutav või kui sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja ei ole, lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, seejärel standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel vähemalt 30 minutit 450 m (1 500 jala) kõrgusel sihtlennuvälja/käitamiskoha kohal ning läheneda ja maanduda või

ii) kui varulennuväli on nõutav, lennata lennuväljale/käitamiskohta, kus kavatakse maanduda, ja sooritada seal lähenemine ning katkestatud lähenemine ning seejärel:

A) lennata kindlaksmääratud varulennuväljale ning

B) lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel 30 minutit 450 m (1 500 jala) kõrgusel varulennuvälja/käitamiskoha kohal ning läheneda ja maanduda.

b) Ettenägematuteks juhtudeks nõutava kütusekoguse arvutamisel tuleb arvesse võtta järgmist:

1) prognoositavad ilmastikutingimused;

2) lennujuhtimisüksuse (ATC-üksuse) eeldatavad ümbersuunamised ja viivitused;

3) vajaduse korral protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil ning

4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse õhusõiduki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.

c) Lennuplaani võib lennu ajal muuta, et lennata teise sihtkohta, kui lennu ümberkavandamise punktist alates on võimalik järgida kõiki asjakohaseid nõudeid.

NCO.OP.127. Kütuse ja ballasti varu ja planeerimine – õhupallid

a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kütuse-, gaasi- või ballastivaru on piisav 30 minutiliseks lennuks.

b) Kütuse-, gaasi- või ballastivaru arvutused peavad põhinema vähemalt järgmistel konkreetse lennu käitamistingimustel:

1) õhusõiduki tootjalt saadud andmed;

2) eeldatavad massid;

3) prognoositavad ilmastikutingimused ning

4) aeronavigatsiooniteenuste osutaja(te) protseduurid ja piirangud.

NCO.OP.130. Reisijate teavitamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et reisijaid teavitatakse enne lendu või vajaduse korral lennu ajal avariivarustusest ja hädaolukorra protseduuridest.

NCO.OP.135. Lennu ettevalmistamine

a) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten kontrollima kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, kas õhusõiduki ohutuks käitamiseks vajalikud maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas asjaomase lennu käitamiseks otseselt vajalikud ning olemasolevad side- ja navigatsioonivahendid, on kavandatava lennuliigi jaoks sobivad.

b) Enne lennu alustamist peab õhusõiduki kapten olema tutvunud kogu kavandatavaks lennuks vajaliku olemasoleva meteoroloogiateabega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude ettevalmistus peab hõlmama järgmist:

1) olemasolevate kehtivate ilmateadete ja -prognoosidega tutvumine ning

- 2) varutegevuskava koostamine juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

NCO.OP.140. Sihtlennuvälja varulennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul üks tund enne kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni üks tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennuilma tingimuses (VMC) läheneda ja maanduda või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur; ning
 - 2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 300 m (1 000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumikõrguse ning
 - ii) nähtavus on vähemalt 5,5 km või 4 km võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus.

NCO.OP.141. Sihtlennuvälja varulennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab õhusõiduki kapten määrama lennuplaanis sihtlennuvälja jaoks kindlaks vähemalt ühe sobivate ilmastikutingimustega varulennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, tuleb kasutada instrumentaallähenemise protseduuri ning hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega või tegelikust väljumisajast kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - 1) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumkõrguse ning
 - (2) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) lennuväljal, kus kavatsetakse maanduda, on kehtestatud instrumentaallähenemise protseduur;
 - 2) hetkel kehtiv meteoroloogiateave näitab, et ajavahemikul kaks tundi enne kuni kaks tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus on vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumkõrguse;
 - ii) nähtavus on vähemalt 1 500 m võrra parem kui protseduuriks ettenähtud miinimumnähtavus ning
 - 3) kindlaks on määratud tagasipöördumispunkt (PNR), kui sihtkoht asub avamerel.

NCO.OP.145. Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

- a) Õhusõidukit ei tohi tankida lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse ega nende kütuseliikide seguga ajal, mil reisijad sisenevad õhusõidukisse, väljuvad õhusõidukist või viibivad selle pardal.
- b) Kõikide muude kütuseliikide puhul tohib õhusõidukit tankida reisijate sisenemise, väljumise või pardaloleku ajal üksnes juhul, kui selles viibib õhusõiduki kapten või muu kvalifitseeritud personal, kes on valmis õhusõidukist evakueerimise algatama ja selle läbi viima kõige praktilisemal ja kiireimal viisil.

NCO.OP.150. Reisijatevedu

Õhusõiduki kapten peab tagama (välja arvatud õhupallide puhul), et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui õhusõiduki kapten peab seda ohutuse huvides vajalikuks, on kõik pardal viibivad reisijad oma istmel või magamisasemel ning turvavöö või kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud.

NCO.OP.155. Suitsetamine pardal – lennukid ja kopterid

Õhusõiduki kapten peab keelama pardal suitsetamise:

- a) kui see on ohutuse huvides vajalik ning
- b) õhusõiduki tankimise ajaks.

NCO.OP.156. Suitsetamine pardal – purilennukid ja õhupallid

Purilennuki ja õhupalli pardal on suitsetamine keelatud.

NCO.OP.160. Ilmastikutingimused

- a) Õhusõiduki kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu üksnes juhul, kui olemasolev värske meteoroloogiateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas arvestuslikul saabumisajal vastavad kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) kohaste lendude käitamise miinimumnõuetele või on nendest paremad.
- b) Õhusõiduki kapten alustab või jätkab instrumentaallennureeglite (IFR) kohast lendu kavandatud sihtlennuvälja suunas vaid juhul, kui kõige värskem olemasolev meteoroloogiateave näitab, et arvestuslikul saabumisajal vastavad ilmastikutingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel sihtlennuvälja varulennuväljal sellel lennuväljal kehtivatele käitamise miinimumnõuetele, kus kavatakse maanduda, või on nendest paremad.
- c) Kui lend koosneb visuaal- ja instrumentaalsegmentidest, tuleb lähtuda vastavalt olukorrale alapunktides a ja b osutatud meteoroloogiateabest.

NCO.OP.165. Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

Õhusõiduki kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi ja/või juhitavust, välja arvatud lennukäsiraamatus (AFM) lubatud juhtudel.

NCO.OP.170. Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu või lendab eeldatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse tahtlikult üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa alapunktiga 2.a.5.
- b) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaseme või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, peab õhusõiduki kapten viivitamata väljuma jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise abil, saates vajaduse korral lennujuhtimisüksusele (ATC-üksusele) hädaolukorra teate.

NCO.OP.175. Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et:

- a) temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks ettenähtud raja või lähenemis- ja stardisirge ala (FATO) olukord ohutut starti ega väljumist ning
- b) lennuvälja käitamise miinimumnõuded on täidetud.

NCO.OP.176. Starditingimused – õhupallid

Enne stardi alustamist peab õhupalli kapten veenduma, et temale teadaoleva teabe põhjal ei takista ilma käitamiskohas või lennuväljal ohutut starti ega väljumist.

NCO.OP.180. Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

- a) Kui pardal on reisijad või last, ei või õhusõiduki kapten jälgendada järgmist:

- 1) ebatavalised või hädaolukorrad, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduuride kohaldamist, või

2) lend instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes.

b) Olenemata alapunktist a on neid olukordi lubatud jälgendada sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatavatel õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

NCO.OP.185. Kütusekulu jälgimine lennu ajal

Õhusõiduki kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütuse- või õhupalli puhul ballastijääk ei oleks lennu ajal väiksem kui kütuse- või ballastikogus, mis on vajalik sobivate ilmastikutingimustega lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles punktides NCO.OP.125, NCO.OP.126 või NCO.OP.127 sätestatud lõplik kütusevaru.

NCO.OP.190. Lisahapniku kasutamine

Õhusõiduki kapten peab tagama, et tema ise ja sellised lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku, kui rohkem kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCO.OP.195. Maapinna läheduse tuvastamine

Kui õhusõiduki kapten teeb kindlaks või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, peab õhusõiduki kapten võtma viivitamata parandusmeetmeid ohutute lennutingimuste taastamiseks.

NCO.OP.200. Õhus kokkupõrke vältimise süsteem (ACAS II)

ACAS II kasutamise korral peavad käitamisprotseduurid ja koolitusprogrammid olema kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 1332/2011.

NCO.OP.205. Lähenedis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab õhusõiduki kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamis- kohas ning tingimused, mis valitsevad sellel rajal või lähenemis- ja stardisirge alal (FATO), mida kavatakse kasutada, ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

NCO.OP.210. Lähenedis alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid

a) Õhusõiduki kapten võib alustada instrumentaallähenemist, olenemata teatatud nähtavusest rajal/nähtavusest (RVR/VIS).

b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava nähtavusmiinimumi, ei tohi lähenemist jätkata:

1) madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast või

2) lõplähenemise segmenti, kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on suurem kui 1 000 jalga lennuväljast.

c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib nähtavuse rajal tuletada teatatud nähtavusest.

d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1 000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimum-nähtavus, võib lähenemist jätkata otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).

e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskuda ja maanduda võib juhul, kui asjaomase lähenemisliigi ja kavandatava raja osas nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.

f) Puuteala nähtavus rajal (RVR) on alati määrav.

NCO.OP.215. Käitamispäärad – kuumaõhu-õhupallid

Kuumõhu-õhupalliga võib startida öösel, kui pardal on piisavalt kütust, et maanduda päeval.

C- ALAJAGU

ÕHUSÕIDUKI SUUTLIKKUS JA KÄITAMISPIIRANGUD**NCO.POL.100. Käitamispiirangud – kõik õhusõidukid**

- a) Õhusõiduki last, mass ja raskuskese (CG) (välja arvatud õhupallide raskuskese) peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus (AFM) või samaväärses dokumendis kehtestatud piirangutele.
- b) Õhusõiduk tuleb varustada lennukäsiraamatus (AFM) sätestatud asjakohaseid käitamispiiranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsiooniga.

NCO.POL.105. Kaalumine

- a) Enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ja raskuskeskme (CG) (välja arvatud õhupallide raskuskese). Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning need tuleb nõuetekohaselt dokumenteerida. See teave tuleb teha õhusõiduki kaptenile kättesaadavaks. Lisaks sellele tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule ei ole täpselt teada.
- b) Kaalumise peab korraldama õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

NCO.POL.110. Suutlikkus – üldist

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

D- ALAJAGU

MÕÕTERIISTAD, ANDMED JA SEADMED

1. JAOTIS

Lennukid**NCO.IDE.A.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

- a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:
- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.A.190 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 3) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.A.195 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 4) need on lennukisse paigaldatud.
- b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:
- 1) varukaitsmed;
 - 2) kaasaskantav valgusti;
 - 3) täppiskell;
 - 4) esmaabikomplekt
 - 5) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
 - 6) mereankrud ja sildumisvahendid ning
 - 7) laste turvavahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktides NCO.IDE.A.190 ja NCO.IDE.A.195 sätestatud nõuete täitmiseks ning

- 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei kahjusta lennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.A.105. Lennu miinimumvarustus

Lendu ei tohi alustada, kui mõni kavandatud lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas; või
- b) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCO.IDE.A.110. Elektrisüsteemi varukaitsmed

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

NCO.IDE.A.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel lennukitel peavad olema:

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

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

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavates lennukites peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) magnetkurss;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus;
 - 5) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.
- b) Lennukites, mida käitatakse visuaallennuilmaga tingimustes (VMC) öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunkti a nimetatule olema järgmine:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) pöörang ja libisemine;

ii) asend;

iii) vertikaalkiirus ja

iv) stabiliseeritud kurss

ning

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet.

c) Lennukites, mida kasutatakse tingimustes, kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.A.125. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi kasutatavates lennukites peavad olema:

a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

3) rõhkkõrgus merepinnast;

4) indikaatorkiirus;

5) vertikaalkiirus;

6) pöörang ja libisemine;

7) asend;

8) stabiliseeritud kurss;

9) välisõhu temperatuur ning

10) Machi arv, kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;

b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet; ning

c) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.A.130. Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukites maksimaalse reisijakohtade arvuga üle üheksa peab olema reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS), mis vastab järgmistele nõuetele:

a) aktsepteeritavas standardis A-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või

b) aktsepteeritavas standardis B-klassi seadmete kohta sätestatud nõuded, kui tegemist on lennukiga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. jaanuaril 2011 või enne seda.

NCO.IDE.A.135. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavates lennukites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCO.IDE.A.140. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

a) Lennukites peab olema järgmine varustus:

- 1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;
- 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
- 3) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele ning
- 4) igal lennumeeskonnaliikme istmel õlarihmaga turvavöö, millel on üks avamispunkt.

NCO.IDE.A.145. Esmaabikomplekt

a) Lennukites peab olema esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplekt peab olema:

- 1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav ning
- 2) uuendatud.

NCO.IDE.A.150. Lisahapnik – survestatud lennukid

a) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Survestatud lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada

- 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja
 - i) 100 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui kümne minuti varu;
 - ii) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades vähemalt 30 % reisijatest kogu lennuaja jooksul, mil reisijatesalongi rõhkkõrgus on 14 000 – 15 000 jalga, ning
 - iii) vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 14 000 jalga;
- ning
- 2) kõiki reisijatesalongis viibijaid vähemalt kümme minutit, kui tegemist on lennukiga, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest madalamal, kuid tingimustes, mis ei võimalda nelja minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.

c) Survestatud lennukites, mida käitatakse kõrgemal kui 25 000 jalga, peab lisaks olema ka seade lennumeeskonna hoiatamiseks rõhukaotuse puhul.

NCO.IDE.A.155. Lisahapnik – hermetiseerimata lennukid

- a) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Hermetiseerimata lennukites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada
- 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga, ning
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

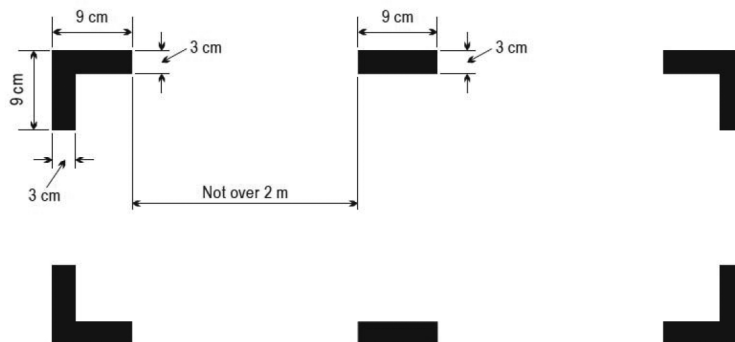
NCO.IDE.A.160. Käsitulekustutid

- a) Lennukites, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga motopurilennukid (TMG-d) ja ELA1 õhusõidukid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
- 1) kabiinis ning
 - 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.
- b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCO.IDE.A.165. Sissemurdmispunktide märgistus

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

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus**NCO.IDE.A.170. Avariimajakas (ELT)**

- a) Lennukitel peab olema järgmine varustus:
- 1) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud 1. juulil 2008 või enne seda, peab olema mis tahes liiki avariimajakas;
 - 2) lennukitel, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 1. juulit 2008, peab olema automaatne avariimajakas, või
 - 3) lennukitel, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus, pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB).
- b) Mis tahes liiki avariimajakas ja personaalne raadiomajakas (PLB) peavad suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCO.IDE.A.175. Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistes lennukites peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisa-semelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud:

1) ühemootorilised maalennukid, millega:

i) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või

ii) starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, kus õhusõiduki kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektor vee kohal nii, et on võimalik hädamaandumine vette;

2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal, ning

3) lennukid, mida kasutatakse hädamaandumiseks sobivast maismaast reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti kaugusel või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt sellest, kumb vahemaa on väiksem.

b) Veekogu kohal kasutatavatel vesilennukitel peab olema:

1) üks ankur;

2) vajaduse korral üks mereankur (triivankur) abiks manööverdamisel ning

3) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaali tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.

c) Sellise lennuki kapten, mida kasutatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti kaugusel või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt selles, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

1) hädasignaali saatmise vahendid;

2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning

3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

NCO.IDE.A.180. Päästevarustus

Lennukites, mida kasutatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ning pääste- ja ellujäämisvarustus.

NCO.IDE.A.190. Raadioseadmed

a) Kui see on asjaomases õhuruumis nõutav, peavad lennukis olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahe-suunalist sidet kõnealusel õhuruumis ettenähtud lennuliiklusejaamadega ja sagedustel.

b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme rike.

NCO.IDE.A.195. Navigatsiooniseadmed

a) Lennukitel, mida käitatakse marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema vajalikud navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata vastavalt järgmisele:

- 1) vajaduse korral lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, ning
- 2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

b) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.

c) Sellistel lennukitel, mida käitatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

NCO.IDE.A.200. Transponder

Lennukitel peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

2. JAOTIS**Kopterid****NCO.IDE.H.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
- 2) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.H.190 sätestatud nõuete täitmiseks;
- 3) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.H.195 sätestatud nõuete täitmiseks või
- 4) need on kopterisse paigaldatud.

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

- 1) kaasaskantav valgusti;
- 2) täppiskell;
- 3) esmaabikomplekt
- 4) pääste- ja signalisatsioonivahendid;
- 5) mereankrud ja sildumisvahendid ning
- 6) laste turvavahendid.

c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:

- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või punktides NCO.IDE.H.190 ja NCO.IDE.H.195 sätestatud nõuete täitmiseks ning
- 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitletavad või kättesaadavad.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.H.105. Lennu miinimumvarustus

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

a) kopterit käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas; või

b) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCO.IDE.H.115. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;

b) navigatsiooni-/asukohatuled;

c) maandumistuli;

d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

e) reisijatesalongi valgustus, mis saab toidet kopteri elektrisüsteemist;

f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ning

g) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrke vältimiseks merel.

NCO.IDE.H.120. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

1) magnetkurss;

2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

3) rõhkkõrgus merepinnast;

4) indikaatorkiirus;

5) libisemine.

b) Kopteritel, mida käitatakse visuaallennuilma tingimustes (VMC) öösel või nähtavusega alla 1 500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunktis a nimetatule olema järgmised vahendid:

1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

i) asend;

ii) vertikaalkiirus ja

iii) stabiliseeritud kurss ning

2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet.

- c) Kopteritel, mida kasutatakse tingimustes, kus nähtavus on alla 1 500 m või kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks alapunktides a ja b nimetatutele olema vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.H.125. Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi kasutatavatel kopteritel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:

- 1) magnetkurss;
- 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
- 3) rõhkkõrgus merepinnast;
- 4) indikaatorikiirus;
- 5) vertikaalkiirus;
- 6) libisemine;
- 7) asend;
- 8) stabiliseeritud kurss ja
- 9) välisõhu temperatuur;

- b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistad ei saa piisavat toidet;

- c) vahend kondenseerumisest või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks alapunkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis ning

- d) varu-aviohorisont.

NCO.IDE.H.126. Lisaseadmed ühe piloodiga lendudeks instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

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

NCO.IDE.H.135. Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega kasutatavates kopterites peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kõikide lennumeeskonna liikmete jaoks.

NCO.IDE.H.140. Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Kopterites peab olema järgmine varustus:

- 1) istmed või magamisasemed kõigile pardal olevatele üle 24 kuu vanustele isikutele;
- 2) turvavöö iga reisijaistmel ning ohutusrihm iga magamisasemel;
- 3) õlarihmaga turvavöö iga reisijaistmel kõikidele üle 24 kuu vanustele reisijatele, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat (CofA) on välja antud pärast 31. detsembrist 2012;
- 4) lapse turvavahend (CRD) kõigile pardal olevatele alla 24 kuu vanustele isikutele ning

- 5) igal lennumeeskonna istmel õlarihmaga turvavöö, milles sisalduv seade hoiab istuja keha järsu pidurdamise korral automaatselt paigal.

b) Õlarihmaga turvavöö peab olema üks avamispunkt.

NCO.IDE.H.145. Esmaabikomplekt

a) Kopteris peab olema esmaabikomplekt.

b) Esmaabikomplekt peab olema:

1) kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav ning

2) uuendatud.

NCO.IDE.H.155. Lisahapnik – hermetiseerimata kopterid

a) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse kõrgustel, kus alapunkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikuvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.

b) Hermetiseerimata kopterites, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:

1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10 % reisijatest kauem kui 30 minutit, kui reisijatesalongi rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga; ning

2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCO.IDE.H.160. Käsitulekustutid

a) Kopteris, välja arvatud ELA2 kopterid, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:

1) kabiinis ning

2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

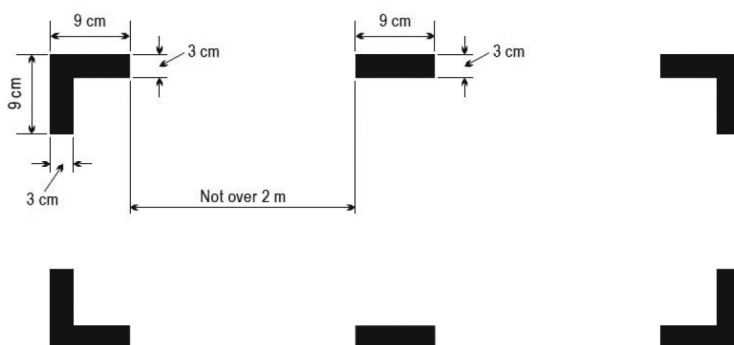
b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCO.IDE.H.165. Sissemurdmispunktide märgistus

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

Joonis 1

Sissemurdmispunktide märgistus



NCO.IDE.H.170. Avariimajakas (ELT)

a) Kopteritel, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on suurem kui kuus, peavad olema varustatud järgmisega:

- 1) automaatne avariimajakas (ELT) ning
- 2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, kui kopterit käitatakse reisilennu tavakiirusel rohkem kui kolme minuti kaugusel maast.

b) Kopteritel, mille sertifitseeritud suurim reisijakohtade arv on kuni kuus, pääste-avariimajakas (ELT(S)) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB).

c) Mis tahes liiki avariimajakas (ELT) ja personaalne raadiomajakas (PLB) peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCO.IDE.H.175. Lendamine veekogu kohal

a) Kopteris peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, järgmistel juhtudel:

- 1) lendudel veekogu kohal maast kaugemal kui autorotatsiooni distants, kui kriitilise mootori rikke korral ei ole kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või
- 2) lendudel veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui kümne minuti kaugusel maast, kui kriitilise mootori rikke korral on kopter suuteline horisontaalselt õhus püsima, või
- 3) kui starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, mille stardi- või lähenemistrajektoor on vee kohal.

b) Igal päästevestil või samaväärsel individuaalsel ujuvvahendil peab olema isiku asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.

c) Sellise kopteri kapten, mida käitatakse veekogu kohal reisilennu tavakiirusel rohkem kui 30 minuti või 50 meremiili kaugusel maismaast, sõltuvalt selles, kumb vahemaa on väiksem, määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

- 1) hädasignaali saatmise vahendid;
- 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna nii, et päästeparvi saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ning
- 3) päästevahendid, mis võimaldavad kavandatud lennu tingimustes ellu jääda.

d) Õhusõiduki kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab selles lähtudes, kas kõik pardalviibijad peavad kandma alapunkti a kohaseid päästeveste või mitte.

NCO.IDE.H.180. Päästevarustus

Kopterites, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülenenualale vastavad signaalseadmed ning pääste- ja ellujäämisvarustus.

NCO.IDE.H.185. Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

Kopterid, mida käitatakse veekogu kohal maandumiseks sobimatu alal maast kaugemal kui 50 meremiili, peavad olema:

- a) vastavate lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette maandumiseks projekteeritud;
- b) vastavate lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette hädamaandumiseks sertifitseeritud või
- c) varustatud hädaolukorra ujuv vahenditega.

NCO.IDE.H.190. Raadioseadmed

- a) Kopteril peavad olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahe-suunalist sidet kõnealuses õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel, kui need seadmed on asjaomases õhuruumis nõutavad.
- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et ühe seadme rikkega ei kaasneks mõne teise seadme riket.
- d) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteril lisaks punkti NCC.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefonisüsteemile olema iga ettenähtud piloodi juhisel ja/või meeskonnaliikme töökohal saatenupp.

NCO.IDE.H.195. Navigatsiooniseadmed

- a) Kopteril, mida kasutatakse marsruutidel, kus ei saa navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema vajalikud navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lennata vastavalt järgmisele:
 - 1) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas, ning
 - 2) õhuruumis kohaldatavad nõuded.
- b) Kopteril peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid selle tagamiseks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutult navigeerida vastavalt alapunktile a või vajalik erakorralise olukorra toiming ohutult teostada.
- c) Kopteritel, mida kasutatakse lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilm (IMC) tingimustes, peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad eespool nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajaduse korral määratud varulennuväljadel.

NCO.IDE.H.200. Transponder

Kopteril peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

3. JAOTIS**Purilennukid****NCO.IDE.S.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist**

- a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
 - 2) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.S.145 sätestatud nõuete täitmiseks;
 - 3) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.S.150 sätestatud nõuete täitmiseks või
 - 4) need on purilennukisse paigaldatud.
- b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

- 1) kaasaskantav valgusti;
 - 2) täppiskell;
 - 3) pääste- ja signalisatsioonivahendid.
- c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mida teiste lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisas sätestatud nõuete täitmiseks ning
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei tohi kahjustada lennuki lennukõlblikkust.
- d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikme istekohalt hõlpsasti käsitletavad või kättesaadavad.
- e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.S.105. Lennu miinimumvarustus

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

- a) purilennukit käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas, või
- b) purilennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCO.IDE.S.115. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavates purilennukites peavad olema vahendid järgmistele näitajatele mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) motopurilennukite puhul magnetkurss;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) indikaatorkiirus.
- b) Purilennukitel, mida käitatakse tingimustes, kus soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks alapunktis a nimetatud vahenditele olema vahendid järgmistele näitajatele mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) vertikaalkiirus;
 - 2) asend või pöörang ja libisemine ning
 - 3) magnetkurss.

NCO.IDE.S.120. Pilvedes lendamine – lennu- ja navigeerimismõõteriistad

Purilennukitel, millega lennatakse pilvedes, peavad olema vahendid järgmistele näitajatele mõõtmiseks ja kuvamiseks:

- a) magnetkurss;
- b) aeg tundides, minutites ja sekundites;
- c) rõhkkõrgus merepinnast;
- d) indikaatorkiirus;

- e) vertikaalkiirus ja
- f) asend või pöörang ja libisemine.

NCO.IDE.S.125. Istmed ja turvasüsteemid

a) Purilennukites peab olema järgmine varustus:

- 1) iste iga pardal viibiva isiku jaoks ning
- 2) õlarihmaga turvavöö vastavalt lennukäsiraamatule (AFM).

b) Õlarihmaga turvavööl peab olema üks avamispunkt.

NCO.IDE.S.130. Lisahapnik

Purilennukites, millega lennatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, kui rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga kauem kui 30 minutit; ning
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCO.IDE.S.135. Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal käititava purilennuki kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest või samaväärne ujuvvahend, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud;
- b) avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz, ning
- c) hädasignaali saatmise vahendid juhul, kui:
 - 1) lennatakse veekogu kohal maast kaugemal kui lauglemiskaugus või
 - 2) starditakse või maandutakse lennuväljal, kus stardi- või lähenemistrajektor paikneb vee kohal nii, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik vette maanduda.

NCO.IDE.S.140. Päästevarustus

Purilennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ning päästevahendid.

NCO.IDE.S.145. Raadioseadmed

- a) Purilennukis peavad olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet kõnealuses õhuruumis ettenähtud lennuliiklussidejaamadega ja sagedustel, kui need seadmed on asjaomases õhuruumis nõutavad.
- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150. Navigatsiooniseadmed

Purilennukitel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt järgmisele:

- a) lennuliiklusteenindusüksusele (ATS-üksusele) esitatud lennuplaan, kui see on olemas; ning

b) õhuruumis kohaldatavad nõuded.

NCO.IDE.S.155. Transponder

Purilennukil peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on asjaomases õhuruumis nõutav.

4. JAOTIS

Õhupallid

NCO.IDE.B.100. Mõõteriistad ja seadmed – üldist

a) Käesoleva alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, kui:

- 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks;
- 2) neid kasutatakse punktis NCO.IDE.B.145 sätestatud nõuete täitmiseks või
- 3) need on õhupallile paigaldatud.

b) Järgmised seadmed, kui need on ette nähtud käesoleva alajaoga, ei pea olema sertifitseeritud:

- 1) kaasaskantav valgusti;
- 2) täppiskell;
- 3) esmaabikomplekt;
- 4) pääste- ja signalisatsioonivahendid.

c) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei ole ette nähtud, ning muu varustus, mida teiste lisadega ei ole ette nähtud, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:

- 1) lennumeeskond ei kasuta nende mõõteriistade, seadmete või lisavarustuse abil saadud andmeid määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisas sätestatud nõuete täitmiseks ning
- 2) need mõõteriistad ja seadmed ning nende rikked või häired ei tohi kahjustada õhupalli lennukõlblikkust.

d) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema neid kasutava lennumeeskonna liikmele määratud töökohalt hõlpsasti käsitsetavad või kättesaadavad.

e) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.B.105. Lennu miinimumvarustus

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

- a) õhupalli käitatakse vastavalt miinimumvarustuse loetelule (MEL), kui see on olemas; või
- b) õhupallil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt välja antud lennuluba.

NCO.IDE.B.110. Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) navigatsiooni-/asukohatuled;

- b) õhupalli ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus;
- c) kaasaskantav valgusti ning
- d) kuumaõhu-õhulaevade puhul:
 - 1) maandumistuli;
 - 2) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem.

NCO.IDE.B.115. Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimismõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Päeval visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) vahend triivsuuna kuvamiseks ning
- b) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse järgmist:
 - 1) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 2) vertikaalkiirus, kui lennukäsiraamat (AFM) seda nõuab, ning
 - 3) rõhkkõrgus, kui see on ette nähtud lennukäsiraamatus (AFM) või õhuruumi nõuetega või kui seoses hapniku kasutamisega on vaja kontrollida kõrgust.

NCO.IDE.B.120. Esmaabikomplekt

- a) Õhupallil peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ning
 - 2) uuendatud.

NCO.IDE.B.121. Lisahapnik

Õhupallil, millega lennatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, kui rõhkkõrgus on 10 000 – 13 000 jalga kauem kui 30 minutit; ning
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aeg, mil rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCO.IDE.B.125. Käsitulekustutid

- a) Õhupallil peab olema vähemalt üks käsitulekustuti, kui see on ette nähtud asjakohaste sertifitseerimisnõuetega.
- b) Nõuetekohastes kustutusvahendites kasutatava kustutusaine liik ja kogus peavad olema kooskõlas tulekahjuliikidega, mis võivad tekkida õhupallis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikese toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohu õhupallis viibivatele inimestele.

NCO.IDE.B.130. Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal käitatava õhupalli kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning otsustab sellest lähtudes, kas pardal peab olema järgmine:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne individuaalne ujuvvahend, mis peab olema seljas või paiknema kohas, kus see on istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks ette nähtud;

- b) kui pardal on üle kuue isiku, avariimajakas (ELT), mis peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz;
- c) kui pardal on kuni kuus inimest, avariimajakas (ELT) või meeskonnaliikme või reisija käes olev personaalne raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz; ning
- d) hädasignaali saamise vahendid.

NCO.IDE.B.135. Päästevarus

Õhupallil, mida kasutatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ületennualale vastavad signaalseadmed ning päästevahendid.

NCO.IDE.B.140. Muu varustus

- a) Kõikidel õhupallimeeskonna liikmetel peavad olema kaitsekindad.

- b) Kuumaõhu-õhupallides ja segaõhupallides peab olema:

- 1) alternatiivne süüteallikas;
- 2) kütusekoguse mõõtmise ja kuvamise vahend;
- 3) tulekustutustekk või tulekindel kate ning
- 4) vähemalt 25 m pikkune laskumisnöör.

- c) Gaasiõhupallid peavad olema varustatud noaga.

NCO.IDE.B.145. Raadioseadmed

- a) Õhupallil peavad olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahepoolset sidet kõnealusel õhuruumis ettenähtud lennuliiklusi jaamadega ja sagedustel, kui need seadmed on asjaomases õhuruumis nõutavad.
- b) Kui alapunkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150. Transponder

Õhupallil peab olema asjaomasel marsruudil nõutavate tehniliste võimalustega sekundaarradari (SSR) transponder, kui see on kasutatavas õhuruumis nõutav."
