

# Официален вестник

## на Европейския съюз

L 227



Издание  
на български език

### Законодателство

Година 56  
24 август 2013 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕС) № 800/2013 на Комисията от 14 август 2013 година за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> ..... 1

Цена: 4 EUR

(<sup>1</sup>) Текст от значение за ЕИП

# BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.



## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 800/2013 НА КОМИСИЯТА

от 14 август 2013 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

въз основа на определянето на условията за безопасната експлоатация на въздухоплавателни средства.

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

(4) С настоящия регламент се изменя Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>(2)</sup>, така че да се включат конкретни аспекти, свързани с нетърговски операции.

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО<sup>(1)</sup>, и по-специално член 8, параграф 5 от него,

(5) За да се гарантира плавен преход и високо ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европейския съюз, мерките за прилагане следва да отразяват съвременните достижения, включително най-добрите практики и научно-техническия напредък в областта на въздушните операции. В съответствие с това следва да се вземат предвид техническите изисквания и административните процедури, одобрени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (наричана по-долу „ИКАО“) и Европейските обединени авиационни органи до 30 юни 2009 г., както и съществуващото законодателство, отнасящо се до специфична национална среда.

като има предвид, че:

(1) Операторите и персоналът, участващи в експлоатацията на някои въздухоплавателни средства, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания, определени в приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

(6) Необходимо е да се осигури достатъчно време на авиационната промишленост и администрациите на държавите членки за привеждане в съответствие с новата регулаторна рамка.

(2) Съгласно Регламент (ЕС) № 216/2008 се изисква, освен ако в правилата за прилагане е посочено друго, оператори, участващи в нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, да декларират своята способност да изпълняват отговорностите си, свързани с експлоатацията на тези въздухоплавателни средства, както и средства за това.

(7) Европейската агенция за авиационна безопасност подготви проект на правила за прилагане и го представи под формата на становище на Комисията в съответствие с член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

(3) В съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 Комисията следва да приеме необходимите правила за прилагане във

(8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден съгласно член 65 от Регламент (ЕО) № 216/2008,

<sup>(1)</sup> ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменя, както следва:

1. В член 1, параграф 1 текстът „и нетърговски операции със самолети, вертолетите, аеростати и планери“ се добавя след „търговския въздушен транспорт със самолети и вертолетите“.

2. В член 1, параграф 3 се преномерираща на параграф 5, и се добавят следните нови параграфи 3 и 4:

„3. Настоящият регламент определя също подробни правила за нетърговските операции и условията и процедурите за тяхното деклариране от страна на операторите, участващи в нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, както и за надзора върху тези оператори.

4. Други въздушни операции, включително операции, при които едно въздухоплавателно средство се използва за извършване на специализирани задачи или услуги, продължават да се извършват в съответствие с приложимото национално законодателство, докато отнасящите се за тях правила за прилагане са приети и се прилагат.“

3. В член 2:

а) към първия параграф се добавя нова точка 5:

„5. „Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство (PBN)“ означава зонална навигация въз основа на летателните характеристики на въздухоплавателни средства, експлоатирани по трасе на ОВД, по процедура за подход по прибори или в определено за целта въздушно пространство.“;

б) във втория параграф „V“ се заменя със „VII“.

4. В член 5, параграф 2 се заличава „ТВТ“ в първото изречение.

5. В член 5, параграф 2, буква б), „самолети и вертолетите“ се заменя със „самолети, вертолетите, аеростати и планери“.

6. В член 5 се добавят следните три параграфа:

„3. Операторите на самолети и вертолетите със сложна моторна тяга, участващи в нетърговски операции, трябва да декларират своята способност да изпълняват отговорностите си, свързани с експлоатацията на това въздухоплавателно средство, както и средства за това, и да експлоатират въздухоплавателното средство в съответствие

с разпоредбите, определени в приложение III и приложение VI.

4. Операторите на самолети и вертолетите, различни от тези със сложна моторна тяга, както и на аеростати и планери, участващи в нетърговски операции, експлоатират въздухоплавателното средство в съответствие с разпоредбите, определени в приложение VII.

5. Чрез дерогация от параграфи 1, 3 и 4, когато организации за обучение, чието основно място на дейност е в държава членка и които са одобрени в съответствие с Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията (\*), провеждат летателно обучение, при което навлизат в територията на Съюза, остават в границите на Съюза, или напускат неговата територия, трябва да експлоатират:

а) самолети и вертолетите със сложна моторна тяга в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VI;

б) самолети и вертолетите, различни от тези със сложна моторна тяга, както и аеростати и планери, в съответствие с разпоредбите, посочени в приложение VII.

(\*) ОВ L 100, 5.4.2012 г., стр. 1.“

7. В член 6 се добавя нова точка 7:

„7. Чрез дерогация от SPA.PBN.100 PBN от приложение V нетърговски операции със самолети, различни от тези със сложна моторна тяга, в определено за целта въздушно пространство, по маршрути или съгласно процедури, когато са установени спецификации за навигация, базирана на летателните характеристики (PBN), продължават да се извършват при условията, посочени в националното законодателство на държавите членки, докато отнасящите се за тях правила за прилагане са приети и прилагат.“

8. Член 8 се изменя, както следва:

а) съществуващата алинея се номерира като параграф 1;

б) в буква а) думите „за самолети“ се заменят с думите „за самолети, участващи в операции на ТВТ“;

в) в буква б) думите „за вертолетите“ се заменят с думите „за вертолетите, участващи в операции на ТВТ“;

г) добавя се нов параграф 2:

„2. Нетърговски операции със самолети и вертолетите със сложна моторна тяга продължават да се извършват в съответствие с приложимото национално законодателство за ограничаване на полетното време, отнасящите се за тях правила за прилагане са приети и се прилагат.“

9. В член 10 се въвежда следният параграф:
- „3. Чрез дерогация от втора алинея на параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат:
- а) разпоредбите на приложение III към нетърговски операции със самолети и вертолетите със сложна моторна тяга до 25 август 2016 г.; и
  - б) разпоредбите на приложения V, VI и VII към нетърговски операции със самолети, вертолетите, планери и аеростати до 25 август 2016 г.“
10. В приложение I заглавието се променя на „Определения на термините, използвани в приложения II — VII“. Следните нови определения се добавят в азбучен ред, като съществуващите определения се преномерират съответно:
- „11. „процедура за подход с вертикално насочване (APV)“ означава подход по прибори, при който се използва странично и вертикално насочване, който обаче не отговаря на изискванията, установени за точен подход и кацане, с височина на вземане на решение (DH) не по-малка от 250 ft и хоризонтална видимост на пистата за излитане и кацане (RVR) не по-малка от 600 m.“;
- „43. „въздухоплавателно средство от тип ELA1“ означава всяко от следните пилотирани европейски леки въздухоплавателни средства:
- а) самолет с максимална излетна маса (МТОМ) от 1 200 kg или по-малко, който не е класифициран като въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга;
  - б) планер или мотопланер с МТОМ от 1 200 kg или по-малко;
  - в) аеростат с максимален проектен обем на балонния газ или на горещия въздух не повече от 3 400 m<sup>3</sup> за аеростатите с горещ въздух, 1 050 m<sup>3</sup> за аеростатите с газ и 300 m<sup>3</sup> за привързаните аеростати с газ.“
- „44. „въздухоплавателно средство от тип ELA2“ означава пилотирано европейско леко въздухоплавателно средство, което може да бъде:
- а) самолет с максимална излетна маса (МТОМ) от 2 000 kg или по-малко, който не е класифициран
- като въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга;
- б) планер или мотопланер с МТОМ от 2 000 kg или по-малко;
  - в) аеростат;
  - г) много лек вертолет с излетна маса (МТОМ) не повече от 600 kg и проста конструкция, който е проектиран за превоз на не повече от двама пътници и не се задвижва от турбинни и/или ракетни двигатели, чиято експлоатация е ограничена до дневни полети по правилата за визуални полети;“;
- „126. „летище с подходящи метеорологични условия“ означава подходящо летище, където за предвидения период на използване метеорологичните доклади или прогнози, поотделно или в комбинация, сочат, че метеорологичните условия ще съответстват на изискваните експлоатационни минимума на летището или ще ги надвишават, и докладите за състоянието на повърхността на пистата показват, че ще бъде възможно безопасно кацане;“
11. В приложение II, ARO.GEN.200 буква в) фразата „или представящи декларации на“ се вмъква след „сертифицирани от“.
12. В приложение II, ARO.GEN.220, буква а) се вмъкват следните нови точки, като останалите се преномерират съответно:
- „5) процесите на деклариране и продължаващия надзор на декларираните организации;“
- „8) надзора на експлоатацията на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, от оператори, действащи с нетърговска цел;“
13. В приложение II, ARO.GEN.220, буква б) фразата „и получени от него декларации“ се добавя в края.
14. В приложение II текстът на ARO.GEN.300, буква а) се заменя със следния:
- „а) Компетентният орган проверява:
- 1) съответствието с изискванията, приложими за организации, преди издаването на свидетелството или одобрението на организацията, в зависимост от случая;

- 2) продължаващото съответствие с изискванията, приложими за организации, които той е сертифицирал или от които е получил декларация;
- 3) продължаващото съответствие с приложимите изисквания за нетърговските оператори на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга; и
- 4) изпълнението на подходящи мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, букви в) и г).“
15. В приложение II, ARO.GEN.305 букви г) и д) стават съответно букви д) и е), като се вмъква нова буква г):
- „г) За организации, деклариращи своята дейност пред компетентния орган, програмата за надзор се изготвя, като се вземат предвид конкретното естество на организацията, сложността на дейностите ѝ и резултатите от предишни дейности по надзор, и се основава на оценката на свързаните рискове. Тя включва проверки и инспекции, включително наземни и внезапни инспекции при необходимост.“
16. В приложение II след ARO.GEN.330 се добавя нова точка ARO.GEN.345:
- „ARO.GEN.345 Деклариране — организации**
- а) След получаване на декларация от организация, която осъществява или има намерение да осъществява дейности, за които се изисква подаване на декларация, компетентният орган проверява дали декларацията съдържа цялата необходима информация съгласно част-ORO и потвърждава получаването на декларацията пред организацията.
- б) Ако декларацията не съдържа необходимата информация или съдържа информация, която сочи несъответствие с приложимите изисквания, компетентният орган уведомява организацията за несъответствието и изисква допълнителна информация. При необходимост компетентният орган извършва инспекция на организацията. Ако бъде потвърдено несъответствието, компетентният орган предприема действия, както е предвидено в ARO.GEN.350.“
17. В приложение II, ARO.GEN.350, букви б) и в), фразата „или със съдържанието на декларация“ се вмъква след „свидетелството“.
18. В приложение II, ARO.GEN. 350, буква д) фразата „или представлява декларация за дейността си на“ се вмъква след „сертифицирана от“.
19. В приложение II текстът на ARO.OPS.200, буква б) се заменя със следното:
- „б) Когато прецени, че операторът е доказал съответствие с приложимите изисквания, компетентният орган издава или изменя одобрението. Одобрението се посочва в:
- 1) спецификациите на операциите, както е установено в приложение II, за търговски въздушно-транспортни операции; или
  - 2) списъка на специалните одобрения, установени в допълнение V, за нетърговските операции.“
20. В приложение II се вмъква ново допълнение V, озаглавено „Списък на специалните одобрения“, както е посочено в приложение I към настоящия регламент.
21. В приложение III, ORO.GEN.005 фразата „или нетърговски операции, извършвани с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“ се добавя в края.
22. В приложение III, ORO.GEN.105, фразата „или деклариране“ се добавя след „сертифициране“.
23. В приложение III, ORO.GEN.110, букви а) и в) фразата „или декларация“ се добавя след „свидетелство“.
24. В приложение III, ORO.GEN.120 се добавя нова буква в):
- „в) Операторът, който е задължен да декларира своята дейност, уведомява компетентния орган за списъка на алтернативните мерки за съответствие, които той използва, за да постигне съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и правилата за неговото прилагане.“
25. В приложение III, ORO.GEN.140, буква а) фразата „или деклариране“ се добавя след „сертифициране“.

26. В приложение III текстът на ORO.AOC.125 се заменя със следното:

„а) Притежателят на CAO може да извършва нетърговски операции с въздухоплавателно средство, което обикновено се използва за операции на търговския въздушен транспорт, което е посочено в спецификациите на операциите към неговото CAO, при условие че операторът:

1) опише тези операции подробно в ръководството за експлоатация, включително:

i) определяне на приложимите изисквания;

ii) ясно определяне на всички различия между експлоатационните процедури, използвани при извършването на търговски и на нетърговски операции;

iii) начин за осигуряване на пълното запознаване на целия персонал, участващ в операцията, със свързаните процедури;

2) предостави на компетентния орган за предварително одобрение установените различия между експлоатационните процедури, посочени в буква а), точка 1), подточка ii).

б) От притежател на CAO, провеждащ операциите, посочени в буква а), не се изисква да подава декларация в съответствие с изискванията на тази част.“

27. В приложение III се вмъква нова подчаст след ORO.AOC.150, както следва:

„ПОДЧАСТ DEC

**ДЕКЛАРИРАНЕ**

**ORO.DEC.100 Деклариране**

Оператор с нетърговска цел на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга:

а) предоставя на компетентния орган цялата свързана информация преди да започне да извършва операции, като използва образаца в допълнение I към настоящото приложение;

б) предоставя на компетентния орган списък на използваните алтернативни мерки за съответствие;

в) поддържа съответствие с приложимите изисквания и с информацията, представена в декларацията;

г) незабавно уведомява компетентния орган за всички промени в своята декларация или в използваните средства за съответствие посредством подаване на изменена декларация, като използва образаца в допълнение I към настоящото приложение; и

д) уведомява компетентния орган, когато прекрати дейността си.“

28. В приложение III ORO.MLR.100, буква б) се заменя със следното:

„б) Съдържанието на ръководството за експлоатация отразява изискванията, посочени в настоящото приложение, приложение IV (част-CAT), приложение V (част-SPA) и приложение VI (част- NCC), както е приложимо, и не е в разрез с условията, които се съдържат в спецификациите на операциите към свидетелството за авиационен оператор (CAO), или с декларацията и списъка със специални одобрения към нея, както е приложимо.“

29. В приложение III ORO.MLR.101 получава заглавие: „Ръководство за експлоатация — структура за търговски въздушен транспорт“.

30. В приложение III текстът на ORO.MLR.115, буква а) се заменя със следното:

„а) Посочените по-долу отчети се съхраняват за период от най-малко 5 години:

1) за оператори на TBT — отчети за дейностите, посочени в ORO.GEN.200;

2) за нетърговски операции, извършвани с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга — копие от декларацията на оператора, подробни данни за притежаваните одобрения и ръководството за експлоатация.“

31. В приложение III текстът на ORO.FC.005 се заменя със следното:

„Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора във връзка с обучението, опита и квалификацията на полетния екипаж и се състои от:

а) раздел 1, който определя общи изисквания, приложими както за нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, така и за операциите на търговския въздушен транспорт;



- б) раздел 2, който определя допълнителни изисквания, приложими за операциите на търговския въздушен транспорт.“
32. В приложение III след ORO.FC.005 се вмъква нов раздел, озаглавен „Раздел 1 — Общи изисквания“.
33. В приложение III, ORO.FC.105, буква а) фразата „определя за командир“ се заменя с „определя за командващ пилот или, при търговски въздушно-транспортни операции, за командир“.
34. В приложение III, ORO.FC.145, буква в) в началото се добавя фразата „В случай на търговски въздушен транспорт“.
35. В приложение III след ORO.FC.145 се вмъква нов раздел, озаглавен „Раздел 2 — Допълнителни изисквания за операциите на търговския въздушен транспорт“.
36. В приложение III текстът на ORO.CC.005 се заменя със следното:
- „Настоящата подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от оператора при експлоатация на въздухоплавателно средство с кабилен екипаж, и се състои от:
- а) раздел 1, който определя общи изисквания, приложими за всички операции, и
- б) раздел 2, който определя допълнителни изисквания, приложими само за операциите на търговския въздушен транспорт.“
37. В приложение III, подчаст СС, раздел 1 получава заглавието: „Общи изисквания“
38. В приложение III се добавя ново допълнение, озаглавено „Деклариране“, както е посочено в приложение II към настоящия регламент.
39. В приложение V текстът на SPA.GEN.100 се заменя със следния:
- „а) Компетентният орган за издаване на специфично одобрение е:
- 1) за операторите, които участват в търговски въздушно-транспортни операции — органът на държавата членка, където се намира основното място на стопанска дейност на оператора, и
- 2) за операторите, участващи в нетърговска експлоатация — органът на държавата, където е установен или пребивава операторът.
- б) Независимо от буква а), точка 2), за операторите, участващи в нетърговска експлоатация, които използват въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, не се прилагат изискванията по настоящото приложение за одобрение на следните операции, ако тези одобрения са издадени от трета държава — държава на регистрация:
- 1) навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателно средство (PBN);
- 2) минимални навигационни спецификации (MNPS);
- 3) въздушно пространство с намалени минимума на вертикална сепарация (RVSM).“
40. В приложение V текстът на SPA.GEN.110 се заменя със следното:
- „Обхватът на дейностите, които операторът е одобрен да извършва, се документира и посочва:
- а) за оператори, които притежават свидетелство за авиационен оператор (CAO) — в спецификациите на операциите към CAO;
- б) за всички останали оператори — в списъка на специалните одобрения.“
41. В приложение V, SPA.DG.100 фразата „приложение VI (част-NCC) и приложение VII (част-NCO)“ се добавя след „приложение IV (част-CAT)“.
42. Вмъкват се нови приложения VI (част-NCC) и VII (част-NCO), както е посочено съответно в приложение III и приложение IV към настоящия регламент.



*Член 2***Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага считано от 25 август 2013 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 14 август 2013 година.

За Комисията  
Председател  
José Manuel BARROSO

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

„Допълнение V

**Списък на специалните одобрения**

Нетърговски операции

(при спазване на условията, посочени в одобрението и съдържащи се в ръководството за експлоатация или експлоатационния наръчник на пилота)

Издаващ орган <sup>(1)</sup>:Списък на специалните одобрения # <sup>(2)</sup>:

Наименование на оператора:

Дата <sup>(3)</sup>:

Подпис:

Модел на въздухоплавателното средство и регистрационни знаци <sup>(4)</sup>:

Видове специализирана експлоатация (SPO), ако е приложимо:

 <sup>(5)</sup> . . . . .

Специални одобрения <sup>(6)</sup> :	Спецификация <sup>(7)</sup>	Забележки
...		
...		
...		
...		

<sup>(1)</sup> Вписват се наименованието и координатите за връзка.<sup>(2)</sup> Вписва се свързаният номер.<sup>(3)</sup> Дата на издаване на специалните одобрения (дд-мм-гггг) и подпис на представителя на компетентния орган.<sup>(4)</sup> Въвеждат се установените съгласно определението на Екипа за безопасност на търговската авиация (CAST)/ИКАО марка, модел и серия на въздухоплавателното средство — или основната серия, ако серията не е определена (напр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Можете да намерите таксономията на CAST/ИКАО на адрес: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Регистрационните знаци следва да бъдат посочени в Списъка на специалните одобрения или в ръководството за експлоатация. Във втория случай в Списъка на специалните одобрения има препратка към свързаната страница в ръководството за експлоатация.

<sup>(5)</sup> Посочва се типът на експлоатацията, напр. селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, реклама от въздуха.<sup>(6)</sup> В тази колона се посочват всички одобрени операции, напр. опасни товари, LVO, RVSM, RNP, MNPS.<sup>(7)</sup> В тази колона се посочват най-важните критерии за всяко одобрение, напр. височината на вземане на решение и минимумите за използваната RVR за CAT II.

ФОРМУЛЯР 140 НА EASA Издание 1.“

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

„Допълнение

<b>ДЕКЛАРАЦИЯ</b>
в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции
<b>Оператор</b>
Име:
Място, където е установен или пребивава операторът, и място, от където се управляват операциите:
Име на отговорния ръководител и координати за връзка с него:
<b>Експлоатация на въздухоплавателни средства</b>
Начална дата на експлоатацията/дата на приложимост на промяната:
Вид(ове) експлоатация:
<input type="checkbox"/> Част-NCC: (посочете дали превозите са пътнически и/или товарни)
Типове въздухоплавателни средства, регистрация и основна база:
Информация за притежаваните одобрения (приложете списък на специфичните одобрения към декларацията, ако е приложимо)
Списък на алтернативните мерки за съответствие с позоваване на съответните AMC, които те заменят (да се приложи към декларацията)
<b>Декларации</b>
<input type="checkbox"/> Документацията за системата на управление, включително ръководството за експлоатация отразява приложимите изисквания, посочени в част-ORO, част-NCC и част-SPA. Всички полети ще бъдат извършвани в съответствие с процедурите и инструкциите, описани в ръководството за експлоатация.
<input type="checkbox"/> Всички експлоатирани въздухоплавателни средства притежават валиден сертификат за летателна годност и отговарят на изискванията на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията.
<input type="checkbox"/> Всички членове на полетния екипаж и членове на кабинния екипаж, ако е приложимо, са преминали обучение в съответствие с приложимите изисквания.
<input type="checkbox"/> (Ако е приложимо) Операторът прилага официално признат промишлен стандарт и е демонстрирал съответствие с него. Номер на стандарта: Сертифициращ орган: Дата на последната проверка за съответствие:
<input type="checkbox"/> Всички промени в експлоатацията, които засягат оповестената в настоящата декларация информация, се съобщават на компетентния орган.
<input type="checkbox"/> Операторът потвърждава верността на информацията, оповестена в настоящата декларация.
Дата, име и подпис на отговорния ръководител“

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## „ПРИЛОЖЕНИЕ VI

## НЕТЪРГОВСКИ ПОЛЕТИ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА

## [ЧАСТ-NCC]

## ПОДЧАСТ А

## ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

**NCC.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентният орган е органът, определен от държавата членка, където е регистрирано въздухоплавателното средство.

**NCC.GEN.105 Отговорности на екипажа**

- а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които:
- 1) са свързани с безопасността на въздухоплавателното средство и лицата на борда; или
  - 2) са посочени в инструкциите и процедурите в ръководството за експлоатация.
- б) По време на критичните фази на полета и винаги, когато това се счете за необходимо от командира на въздухоплавателното средство по съображения за безопасност, членът на екипажа седи на определеното му/й работно място и не извършва никакви други дейности освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.
- в) По време на полет всеки член на полетния екипаж остава със закопчан и затегнат предпазен колан, докато е на своето място.
- г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.
- д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство:
- 1) ако той/тя е или предполага, че е изморен(а), както е посочено в точка 7.е от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008 или се чувства по друг начин непригоден(на) до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена; или
  - 2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или по други причини, както е посочено в точка 7.ж от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
- е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:
- 1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства, както и за периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част-ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № 965/2012; и
  - 2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за ограничаване на полетното време (FTL).
- ж) Членът на екипажа докладва на командира за:
- 1) всяка грешка, отказ, неправилно функциониране или дефект, които според него/нея могат да повлияят върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - 2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

**NCC.GEN.106 Отговорности и права на командира**

- а) Командирът е отговорен за следното:
- 1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство, както е посочено в точка 1.в от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
  - 2) започването, продължаването, прекратяването или отклонението на полета в интерес на безопасността;

- 3) да гарантира, че всички инструкции, експлоатационни процедури и проверки са изпълнени в съответствие с ръководството за експлоатация и съгласно посоченото в точка 1.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
- 4) да започва полет само ако е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в точка 2.а.3 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:
  - i) въздухоплавателното средство е летателно годно;
  - ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;
  - iii) приборите и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако списъкът на минималното оборудване (MEL) или равностоеен документ не разрешава експлоатация с нефункциониращо оборудване съгласно NCC.IDE.A.105 или NCC.IDE.H.105;
  - iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предписани в документацията за летателна годност;
  - v) целият ръчен багаж, предаден багаж и товарът са правилно подредени и обезопасени;
  - vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета;
  - vii) всеки член на полетния екипаж притежава валидно свидетелство за правоспособност в съответствие с Регламент (ЕО) № 1178/2011; и
  - viii) членовете на полетния екипаж са подходящо квалифицирани и отговарят на изискванията за компетентност и скорошен опит;
- 5) да не започва полет, ако член на полетния екипаж е възпрепятстван да изпълнява задълженията си поради причини като нараняване, заболяване, умора или въздействието на психоактивно вещество;
- 6) да не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, когато способността на член на полетния екипаж да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;
- 7) да решава дали приема или не приема въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване (MEL), според случая;
- 8) да записва данни за използването и за всички известни или подозирани дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство; и
- 9) да гарантира, че полетните записващи устройства:
  - i) не са деактивирани или изключени по време на полет; и
  - ii) в случай на произшествие или инцидент, за което/който задължително се докладва:
    - A) записаното в тях не е умишлено изтрито;
    - B) не са деактивирани веднага след приключването на полета; и и
    - B) се активират повторно само със съгласието на разследващия орган.
- б) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.
- в) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.
- г) Независимо от разпоредбата на буква а), подточка б), при експлоатация от многочленен екипаж командирът може да продължи полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, ако има установени подходящи процедури за намаляване на рисковете.

- д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такъв случай той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методите в интерес на безопасността.
- е) Командирът представя незабавно на компетентния орган доклад за действия на незаконна намеса и информира определените местни органи.
- ж) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице, или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или на имущество.

#### **NCC.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

- а) Командирът трябва да спазва законовите и подзаконовите актове и процедурите на тези държави, в които се осъществява експлоатацията на въздухоплавателното средство.
- б) Командирът трябва да е запознат със законовите и подзаконовите актове и процедурите, които се отнасят до изпълнението на неговите/нейните задължения, предписани за зоните, които ще бъдат пресечени, летищата и експлоатационните площадки, които е планирано да бъдат използвани, и свързаните с тях аэронавигационни съоръжения, както е посочено в точка 1.а от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

#### **NCC.GEN.115 Общ език**

Операторът гарантира, че всички членове на екипажа могат да комуникират помежду си на общ език.

#### **NCC.GEN.120 Рулиране на самолети**

Операторът гарантира, че самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

- а) е подходящо квалифициран пилот; или
- б) е определено от оператора и:
- 1) е обучено да рулира самолета;
  - 2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;
  - 3) е получило инструкции по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и
  - 4) е в състояние да спазва експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

#### **NCC.GEN.125 Използване на носещите витла — вертолети**

Носещите витла на вертолетите се задвижват само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

#### **NCC.GEN.130 Преносими електронни устройства**

Операторът не допуска никое лице на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство (PED), което би могло да въздейства неблагоприятно върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

#### **NCC.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

Операторът поддържа списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени по всяко време на центрове за координация на спасителни дейности (RCC).

#### **NCC.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация**

- а) Освен ако е определено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет в оригинал или копие:
- 1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);
  - 2) оригиналът на сертификата за регистрация;
  - 3) оригиналът на сертификата за летателна годност;

- 4) сертификат за шум;
  - 5) декларацията, посочена в приложение III (част-ORO), ORO.DEC.100, към Регламент (ЕС) № 965/2012;
  - 6) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;
  - 7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
  - 8) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;
  - 9) полетния дневник или негов еквивалент за въздухоплавателното средство;
  - 10) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;
  - 11) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;
  - 12) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващач и от прехващано въздухоплавателно средство;
  - 13) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;
  - 14) валидните части на ръководството за експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа, които следва да бъдат лесно достъпни за членовете на екипажа;
  - 15) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списъкът с отклонения от конфигурацията (CDL);
  - 16) съответната документация с инструкции по системата NOTAM за известия за въздухоплавателите и по аеронавигационното информационно обслужване (AIS);
  - 17) съответната метеорологична информация;
  - 18) декларации за товара и/или пътниците, ако е приложимо; и
  - 19) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.
- б) В случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), подточки 2—8, е разрешено експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне своето местоназначение или място, където може да се извърши подмяна на документите.

#### **NCC.GEN.145 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства**

- а) След произшествие или инцидент, за което/който задължително се докладва, операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия орган.
- б) Операторът извършва функционални проверки и оценки на записите от полетното записващо устройство (FDR), записите от гласовото записващо устройство в пилотската кабина (CVR) и записите за линия за предаване на данни, за да гарантира постоянната надеждност на записващите устройства.
- в) Операторът съхранява записите за периода на експлоатация на полетното записващо устройство, както се изисква по NCC.IDE.A.165 или NCC.IDE.H.165, освен в случаите на изпитване и обслужване на полетното записващо устройство, когато се допуска изтриване на до 1 час от най-старите записи към момента на изпитване.
- г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която предоставя необходимата информация за превръщане на първичните данни от полетното записващо устройство в параметри, изразени в технически мерни единици.
- д) Операторът предоставя на разположение всички записи от полетното записващо устройство, които са съхранени, ако компетентният орган ги поиска.
- е) Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010:
  - 1) записите от гласовото записващо устройство в пилотската кабина се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, за което/който задължително се докладва, само ако всички засегнати членове на екипажа и техническият персонал са съгласни с това; и
  - 2) записите от полетното записващо устройство или записите за линия за предаване на данни се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, за което/който задължително се докладва, само ако тези записи:
    - и) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;



- ii) са представени без данните за самоличност; или
- iii) са разкрити при процедура, чиято сигурност е гарантирана.

#### **NCC.GEN.150 Превоз на опасни товари**

- а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, ICAO Doc 9284- AN/905), включително съответните допълнения и други добавки или поправки.
- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Г, към Регламент (ЕС) № 965/2012, освен в случаите когато:
  - 1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или
  - 2) те се пренасят от пътници или членове на екипажа, или са в багаж, в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
- в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности, както се изисква от техническите инструкции.
- д) В съответствие с техническите инструкции, операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, в случай на произшествия или инциденти с опасни товари.
- е) Операторът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.
- ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на товар са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на техническите инструкции.

#### **ПОДЧАСТ Б**

#### **ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ**

##### **NCC.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Операторът използва само летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за съответния тип въздухоплавателно средство и естеството на експлоатацията.

##### **NCC.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

За избора на резервно летище и политиката за горивото операторът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище по местоназначение е повече от:

- а) 60 минути за самолети с бутални двигатели; или
- б) 90 минути за самолети с турбинни двигатели.

##### **NCC.OP.110 Експлоатационни минимума за летищата — общи разпоредби**

- а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) операторът установява експлоатационни минимума на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което ще бъде използвано. Тези минимума:
  - 1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и
  - 2) при предприемане на операции при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Е към Регламент (ЕС) № 965/2012.
- б) При установяването на експлоатационните минимума на летищата операторът взема предвид:
  - 1) типа, експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;
  - 2) състава на полетния екипаж и неговата компетентност и опит;
  - 3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоните на крайния етап на подхода за кацане и за излитане (final approach and take-off areas —FATOs), които могат да бъдат избрани за използване;

- 4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни помощни средства;
  - 5) оборудването, налично на въздухоплавателното средство за целите на навигацията и/или контрола на траекторията при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;
  - 6) препятствията в зоните за подход и преминаване на втори кръг, както и в необходимите за първоначален набор на височина зони за изпълнение на непредвидени процедури;
  - 7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход по прибори;
  - 8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
  - 9) техниката на полет, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.
- в) минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват само ако са изпълнени следните условия:
- 1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на планираната процедура, е функциониращо;
  - 2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип подход, са функциониращи;
  - 3) изискваните критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
  - 4) екипажът е подходящо квалифициран.

#### **НСС.ОР.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация**

- а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I) не трябва да е по-малка от най-голямата от:
- 1) минималната височина, до която може да се използват помощните средства за подход, без да е необходим визуален ориентир;
  - 2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;
  - 3) публикуваната височина за вземане на решение според процедурата за изпълнение на подход, където е приложимо;
  - 4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
  - 5) минималната височина за вземане на решение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.
- б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без CDFA, не трябва да е по-малка от най-голямата от:
- 1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;
  - 2) системния минимум, посочен в таблица 1; или
  - 3) минималната височина на снижение, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

Таблица 1

#### **Системни минимуми**

Съоръжение	Най-ниска DH/MDH (ft)
Система за кацане по прибори (ILS)	200
Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV))	200
GNSS (странична навигация (LNAV))	250
GNSS/Баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME)	250

Съоръжение	Най-ниска DH/MDH (ft)
Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простираш се до ½ NM)	250
SRA (простираш се до 1 NM)	300
SRA (простираш се до 2 NM или повече)	350
VHF всенасочен радиофар (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочена приводна радиостанция (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF радиопеленгатор (VDF)	350

#### **NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

- а) MDH за изпълняване на визуален кръг със самолети не трябва да е по-малка от най-голямата от:
- 1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;
  - 2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или
  - 3) DH/MDH на предшестващата процедура на подход по прибори.
- б) Минималната видимост за изпълняване на визуален кръг със самолети е най- високата стойност от:
- 1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана;
  - 2) минималната видимост, получена от таблица 2; или
  - 3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на подход по прибори.

Таблица 1

#### **MDH и минимална видимост за визуален кръг в зависимост от категорията на самолета**

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеорологична видимост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

#### **NCC.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата**

MDH за изпълняване на визуален кръг с вертолети на сушата е не по- малка от 250 ft, а метеорологичната видимост — не по-малка от 800 m.

#### **NCC.OP.115 Процедури по излитане и подход**

- а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако са публикувани такива процедури за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.
- б) Независимо от буква а), командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната процедура само:

- 1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия и са отчетени всички експлоатационни условия; или
  - 2) когато е радарно векторизиран от орган за контрол на въздушното движение.
- в) При всички случаи сегментът на финалния подход за кацане трябва да бъде изпълнен визуално или в съответствие с публикуваните процедури за подход.

#### **NCC.OP.120 Процедури за намаляване на шума**

Операторът разработва експлоатационни процедури, отчитайки необходимостта от свеждане до минимум на въздействието на шума от въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

#### **NCC.OP.125 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

- а) Операторът определя методи за установяване на минимални височини на полета, които осигуряват необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори.
- б) Командирът установява въз основа на този метод минимални височини на полета за всеки полет. Минималните височини на полета не трябва да са по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

#### **NCC.OP.130 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

- а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:
  - 1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):
    - i) през деня — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
    - ii) през нощта — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина;
  - 2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
    - i) ако не е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
    - ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
  - 1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - 2) предвижданите от органите за контрол на въздушното движение маршрути и закъснения на трафика;
  - 3) процедурите при загуба на херметизацията или отказ на един двигател по маршрута, според случая; и
  - 4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяната на полетния план по време на полета, за да се препланира полетът към друго местоназначение, при условие че от точката на препланиране на полета могат да бъдат спазени всички изисквания.

#### **NCC.OP.131 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

- а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:
  - 1) за полети по правилата за визуални полети — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; и

- 2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
- i) ако не е необходимо резервно летище или не се разполага с летище с подходящи метеорологични условия — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка на местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или
  - ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:
    - A) за полет до определеното резервно летище; и
    - B) за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, и подход и кацане.
- б) При изчисляването на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
- 1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - 2) предвижданите от органите за контрол на въздушното движение маршрути и закъснения на трафика;
  - 3) процедурите при загуба на херметизацията или отказ на един двигател по маршрута, според случая; и
  - 4) всяко друго условие, което може да забави кацането на въздухоплавателното средство или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяната на полетния план по време на полета, за да се препланира полетът към друго местоназначение, при условие че от точката на препланиране на полета могат да бъдат спазени всички изисквания.

#### **NCC.OP.135 Натоварване на ръчен багаж и товар**

Операторът установява процедури, за да гарантира че:

- a) в пътническия салон се превозва само такъв ръчен багаж, който може да бъде поместен по подходящ и сигурен начин; и
- б) всеки багаж или товар, превозван на борда, който може да причини наранявания и повреди или да възпрепятства достъпа до пътеките и изходите, е поместен така, че да се осигури неговата неподвижност.

#### **NCC.OP.140 Инструктаж за пътниците**

Командирът гарантира, че:

- a) преди излитане пътниците са били запознати с местоположението и използването на:

- 1) предпазните колани,
- 2) аварийните изходи, и
- 3) картите с инструкции за пътниците за действие при аварийна ситуация,

и ако е приложимо:

- 4) спасителните жилетки,
- 5) оборудването за подаване на кислород,
- 6) спасителните плотове, и
- 7) другото аварийно оборудване, предоставено на пътниците за индивидуално ползване;

и

- б) при възникване на аварийна ситуация по време на полет пътниците са инструктирани как да действат съобразно обстоятелствата.

**NCC.OP.145 Подготовка на полета**

- a) Преди да започне полет, командирът се уверява с всички налични разумни средства, че наземните съоръжения и/или съоръженията на вода, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет, за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са подходящи за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.
- b) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет на голямо разстояние от мястото на излитане и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:
- 1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и
  - 2) планиране на алтернативен курс на действие с оглед на евентуална невъзможност поради метеорологичните условия полетът да приключи, както е планирано.

**NCC.OP.150 Резервни летища за излитане — самолети**

- a) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището за излитане поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на приложимите експлоатационни летищни минимуми или са по-лоши от тях, или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.
- b) Резервното летище за излитане се намира на следното разстояние от летището за излитане:
- 1) за самолети с два двигателя — на разстояние не повече от отговарящото на 1 час полетно време с крейсерска скорост с един двигател в стандартни условия на спокойна атмосфера; и
  - 2) за самолети с три и повече двигателя — на разстояние не повече от отговарящото на 2 часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, в стандартни условия на спокойна атмосфера.
- v) За да бъде избрано дадено летище като резервно летище за излитане, наличната информация трябва да показва, че в очакваното време на използване условията ще съответстват или ще са по-добри от експлоатационните летищни минимуми за тази експлоатация.

**NCC.OP.151 Резервни летища на местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището на местоназначение поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, освен ако:

- a) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или
- b) мястото за планираното кацане е изолирано и:
- 1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори; и
  - 2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - i) долна граница на облаци най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и
    - ii) видимост най-малко 5,5 km или 4 km повече от минималната, свързана с процедурата.

**NCC.OP.152 Резервни летища на местоназначение — вертолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя в полетния план за летището на местоназначение поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище, освен ако:

- a) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори и наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане, или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:

- 1) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и
  - 2) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата; или
- б) мястото за планираното кацане е изолирано и:
- 1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори;
  - 2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - i) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори;
    - ii) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата; и
  - 3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

**NCC.OP.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване**

- а) Не се извършва презареждане с авиационен бензин (AVGAS) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплавателното средство.
- б) За всички останали видове гориво трябва да се вземат необходимите предпазни мерки и на въздухоплавателното средство трябва да има достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

**NCC.OP.160 Използване на пилотски слушалки**

- а) Всеки член на полетния екипаж, изпълняващ служебните си задължения в пилотската кабина, трябва да носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка. Слушалките се използват като основно средство за гласова комуникация с ОВД:
    - 1) на земята:
      - i) когато се получава разрешение за излитане от органите за контрол на въздушното движение посредством гласова комуникация, и и
      - ii) когато двигателите работят;
    - 2) по време на полет:
      - i) под преходната височина или или
      - ii) 10 000 ft, като е валидна по-голямата стойност;и
  - 3) когато това се счита за необходимо от командира.
- б) При условията на буква а) слушалките с микрофон или еквивалентното средство за връзка трябва да са в положение, което позволява използването им за двупосочна радиокомуникация.

**NCC.OP.165 Превоз на пътници**

Операторът установява процедури, за да гарантира че:

- а) пътниците са седнали така, че в случай, изискващ аварийна евакуация на въздухоплавателното средство, да я улесняват, а не да я възпрепятстват;
- б) преди и по време на рулиране, излитане и кацане, и когато това се счита за необходимо от командира в интерес на безопасността, всеки пътник на борда заема седалка или легло със закопчан и затегнат предпазен колан или поставено обезопасително средство; и
- в) само за определени седалки във въздухоплавателното средство е разрешено те да се заемат от повече от един пътник — един възрастен пътник и едно бебе, подходящо обезопасено с допълнителен предпазен колан или с друго средство.



**NCC.OP.170 Обезопасяване на пътническия салон и кухнята на самолета**

Командирът гарантира, че:

- a) преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп; и
- b) преди излитане и кацане и когато по своя преценка счита, че е в интерес на безопасността, цялото оборудване и багаж са подходящо обезопасени.

**NCC.OP.175 Тютюнопушене на борда**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

- a) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността;
- b) по време на презареждане на гориво;
- в) при престой на въздухоплавателното средство на земята, освен ако операторът е определил процедури за ограничаване на рисковете по време на наземни операции;
- г) извън определените за пушене зони и в тоалетната(ите);
- д) в товарните отсеци и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери или не са покрити с пожароустойчиво платнище; и
- е) в тези зони на пътническия салон, в които се подава кислород.

**NCC.OP.180 Метеорологични условия**

- a) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на планираното летище на местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимуми за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.
- b) Командирът започва и продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само когато последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимуми.
- в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

**NCC.OP.185 Лед и други замърсители — наземни процедури**

- a) Операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на въздухоплавателното средство с цел безопасната му експлоатация.
- b) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на самолета са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, разрешени съгласно процедурите, посочени в буква а), и в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство.

**NCC.OP.190 Лед и други замърсители — полетни процедури**

- a) Операторът установява процедури за полети при очаквани или действителни условия на обледеняване.
- b) Командирът предприема излитане или извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.а.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- в) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно излиза от тези условия, като променя височината и/или маршрута, и, ако е необходимо, чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

**NCC.OP.195 Условия за излитане**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

- a) съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и състоянието на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и
- b) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

**NCC.OP.200 Симулиране на ситуации по време на полет**

- a) При превоза на пътници или товар командирът не симулира:
  - 1) особени или аварийни ситуации, които налагат прилагането на съответни процедури; или
  - 2) полет в приборни метеорологични условия (IMC).
- b) Независимо от буква а), когато тренировъчни полети се извършват от одобрена организация за обучение, такива ситуации могат да се симулират с обучавани пилоти на борда.

**NCC.OP.205 Управление на разхода на гориво по време на полет**

- a) Операторът установява процедура, за да гарантира, че по време на полет се осъществява контрол и управление на разхода на гориво.
- b) Командирът редовно проверява количеството използваемо гориво, оставащо на борда, да не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, както и наличието на планираното резервно гориво съгласно изискванията на NCC.OP.130 или NCC.OP.131.

**NCC.OP.210 Използване на допълнителен кислород**

Командирът гарантира, че той/тя и членовете на полетния екипаж, изпълняващи задължения от съществено значение за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато барометричната височина в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато барометричната височина превиши 13 000 ft.

**NCC.OP.215 Констатиране на близост със земята**

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

**NCC.OP.220 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Операторът установява експлоатационни процедури и програми за обучение, когато бордовата система за избягване на сблъсък е инсталирана и е функционираща. Когато се използва система ACAS II, тези процедури и обучение са в съответствие с Регламент (ЕС) № 1332/2011 на Комисията.

**NCC.OP.225 Условия за подход за кацане и кацане**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и състоянието на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

**NCC.OP.230 Започване и продължаване на подхода за кацане**

- a) Командирът може да започне подход за кацане по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).
- b) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимия минимум, подходът не може да бъде продължен:
  - 1) под 1 000 ft над летището; или
  - 2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.

- в) Когато RVR не е известна, нейните стойности могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.
- г) Ако след прелитането на 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимия минимум, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.
- д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че е установен подходящият за вида подход и дадената писта за излитане и кацане визуален контакт със земните ориентири на DA/H или MDA/H и този контакт се поддържа непрекъснато.
- е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

## ПОДЧАСТ В

**ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИТЕ СРЕДСТВА И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ****NCC.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центърът на тежестта трябва да съответстват на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в ръководството за експлоатация, ако то е по-ограничително.
- б) Табели, списъци, маркировки на прибори или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, за които в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство е предписано визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

**NCC.POL.105 Маса и центровка, разпределение на товара**

- а) Операторът установява масата и центъра на тежестта на всяко въздухоплавателно средство чрез действително претегляне преди първоначалното му въвеждане в експлоатация. Кумулативният ефект от измененията и ремонтите във връзка с масата и центровката се отчита и съответно документира. Въздухоплавателното средство се претегля отново, ако ефектът от измененията върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.
- в) Операторът определя масата на всички експлоатационни елементи и членове от екипажа, включени в експлоатационната суха маса на въздухоплавателното средство, чрез действително претегляне, включително всякакъв багаж на екипажа, или чрез използване на стандартни стойности за масата. Определя се влиянието на местоположението им върху центъра на тежестта на въздухоплавателното средство. Когато за определяне на експлоатационната суха маса се използват стандартни стойности за масата, тези стойности за членовете на екипажа са, както следва:
- 1) 85 kg, включително ръчен багаж, за членовете на полетния/техническия екипаж; и
  - 2) 75 kg за членовете на кабинния екипаж.
- г) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на полезния товар, включително всеки баласт, чрез:
- 1) действително претегляне;
  - 2) определяне на масата на полезния товар в съответствие със стандартните стойности за масата на пътниците и багажа; или
  - 3) изчисляване на масата на пътниците въз основа на изявление от всеки пътник или от негово име, като към нея се добавя предварително определена маса, отчитаща ръчния багаж и дрехите, когато броят на пътническите седалки във въздухоплавателното средство е:
    - i) по-малко от 10 за самолети; или
    - ii) по-малко от шест за вертолети.
- д) Когато се използват стандартни стойности за масата, те са, както следва:
- 1) за пътници — посочените в таблици 1 и 2, включващи ръчния багаж и масата на бебе, което пътува на една седалка с възрастен пътник:

Таблица 1

**Стандартни стойности за масата на пътници — въздухоплавателни средства с общ брой на пътническите седалки 20 или повече**

Пътнически седалки:	20 и повече		30 и повече
	Мъже	Жени	Всички възрастни
Възрастни	88 kg	70 kg	84 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

Таблица 2

**Стандартни стойности за масата на пътници — въздухоплавателни средства с общ брой на пътническите седалки 19 или по-малко**

Пътнически седалки	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Мъже	104 kg	96 kg	92 kg
Жени	86 kg	78 kg	74 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

2) за багаж:

i) за самолети, когато общият брой на наличните пътнически седалки в самолета е 20 или повече — стандартните стойности за масата на всеки регистриран багаж, посочени в таблица 3;

Таблица 3

**Стандартни стойности за масата на багаж — самолети с общ брой на пътническите седалки 20 или повече**

Вид на полета	Стандартна стойност за масата на багажа
Вътрешен	11 kg
В рамките на Европа	13 kg
Междуконтинентален	15 kg
Всички останали	13 kg

ii) за вертолети, когато общият брой на наличните пътнически седалки във вертолета е 20 или повече, стандартната стойност за масата на регистриран багаж е 13 kg;

e) За въздухоплавателни средства с 19 или по-малко пътнически седалки, действителната маса на регистрирания багаж се определя:

1) чрез претегляне; или

2) чрез изчисляване въз основа на изявление от всеки пътник или от негово име. Когато това е невъзможно, се използва минимална стандартна стойност от 13 kg за масата.

ж) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на зареденото гориво въз основа на действителната му плътност или, ако тя не е известна, на плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за експлоатация.

з) Командирът гарантира, че натоварването на:

1) въздухоплавателното средство се извършва под надзора на квалифициран персонал; и

2) полезният товар съответства на данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.

и) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да спазва допълнителните структурни ограничения, като например за здравината на пода, максималния товар на линеен метър, максималната маса за товарен отсек и максималния брой седалки.

й) Операторът определя в ръководството за експлоатация принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката, както и за разпределянето на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви а) до и). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

**NCC.POL.110 Данни и документация за масата и центровката**

- а) Преди всеки полет операторът установява данните за масата и центровката и изготвя съответната документация, като определя товара и неговото разпределение по такъв начин, че да не се превишават граничните стойности за масата и центровката на въздухоплавателното средство. Документацията за масата и центровката съдържа следната информация:
- 1) регистрация и тип на въздухоплавателното средство,
  - 2) идентификационен номер на полета и дата, ако е приложимо,
  - 3) име на командира,
  - 4) име на лицето, подготвило документацията,
  - 5) сухата експлоатационна маса и съответният център на тежестта на въздухоплавателното средство,
  - 6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета,
  - 7) масата на консумативите, различни от гориво, ако е приложимо,
  - 8) компонентите на товара, включително пътници, багаж, товар и баласт,
  - 9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво,
  - 10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство, и
  - 11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.
- б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът проверява целостта на изходните данни.
- в) Когато натоварването на въздухоплавателното средство не се надзирава от командира, лицето, надзираващо натоварването на въздухоплавателното средство, потвърждава чрез своя подпис или по подобен начин, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и центровката, изготвена от командира. Командирът удостоверява чрез подпис или по подобен начин своето одобрение.
- г) Операторът определя процедури за промени на товара в последната минута, за да гарантира, че:
- 1) всяка промяна в последната минута след попълване на документацията за масата и центровката е въведена в документите за планиране на полета, съдържащи документацията за масата и центровката;
  - 2) е определена максимално допустима стойност за промяната в последната минута в броя на пътниците или товара; и
  - 3) ако тази максимално допустима стойност за броя бъде превишена, се изготвя нова документация за масата и центровката.

**NCC.POL.111 Данни и документация за масата и центровката — облекчения**

Въпреки NCC.POL.110, буква а), подточка 5) може да не е необходимо да се посочи местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица за центровката или ако може да се докаже, че за планираните операции може да се осигури правилна центровка независимо от действителния товар.

**NCC.POL.115 Общи летателни характеристики**

Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на приложимите правила за полети и на други ограничения, приложими за полета, въздушното пространство или използваните летища и експлоатационни площадки, отчитайки точността на използваните карти.

**NCC.POL.120 Ограничения за излетната маса — самолети**

Операторът гарантира, че:

- а) масата на самолета при започване на излитането не превишава съответните ограничения:
- 1) при излитане съгласно изискването в NCC.POL.125;
  - 2) по маршрута с един неработещ двигател (OEI) съгласно изискването в NCC.POL.130; и

- 3) при кацане съгласно изискването в NCC.POL.135,
- като се вземе предвид очакваното намаление на масата на самолета в хода на полета и изпускането на гориво;
- б) масата при започване на излитането никога не трябва да превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство за барометричната височина, отговаряща на надморската височина на летището или експлоатационната площадка, и, ако се използва като параметър за определяне на максимално допустимата излетна маса, за всички други местни атмосферни условия; и
- в) предвижданата маса към очаквания момент на планирано кацане на летището или експлоатационната площадка и на резервното летище на местоназначение никога не трябва да превишава максимално допустимата маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство за барометричната височина, отговаряща на надморската височина на тези летища или експлоатационни площадки, и, ако се използва като параметър за определяне на максимално допустимата маса за кацане, за всички други местни атмосферни условия.

#### **NCC.POL.125 Излитане — самолети**

- а) При определяне на максимално допустимата излетна маса командирът отчита следното:
- 1) изчислената дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от разполагаемата дистанция за разбег при излитане;
  - 2) изчислената дистанция за разбег при излитане не трябва да превишава разполагаемата дистанция за разбег при излитане;
  - 3) използва се само една стойност на скоростта  $V_1$  за прекратяване или продължаване на излитането, когато една  $V_1$  е посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство; и
  - 4) при мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.
- б) В случай на отказ на един двигател по време на излитане командирът гарантира, че:
- 1) за самолет, в чието ръководство за летателна експлоатация е посочена една  $V_1$  — самолетът е в състояние да прекрати излитането и да спре в предела на разполагаемата дистанция за прекратено излитане; и
  - 2) за самолет, в чието ръководство за летателна експлоатация е посочена чистата траектория на самолета при излитане — самолетът е в състояние да продължи излитането и да прелети с подходящо превишение всички препятствия по траекторията, докато е в състояние да изпълни изискванията, предвидени в NCC.POL.130.

#### **NCC.POL.130 Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети**

Командирът гарантира, че в случай на отказ на двигател в която и да е точка по маршрута, самолет с повече от един двигател е в състояние да продължи полета до подходящо летище или експлоатационна площадка, без да слиза под минималната височина на прелитане над препятствията в която и да е точка по маршрута.

#### **NCC.POL.135 Кацане — самолети**

Командирът гарантира, че на всяко летище или експлоатационна площадка, след като е прелетял с безопасно превишение всички препятствия по траекторията на подхода, самолетът ще може да кацне и да спре, а хидропланът да достигне задоволително ниска скорост, в предела на разполагаемата дистанция за кацане. Отчитат се очакваните отклонения при подхода и техниките на кацане, ако такова отчитане не е направено в планираните експлоатационни данни.

### ПОДЧАСТ Г

## ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ

### РАЗДЕЛ 1

#### *Самолети*

#### **NCC.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- 1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията;
  - 2) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.245;
  - 3) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.250; или
  - 4) са монтирани в самолета.

- б) За следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не е необходимо одобрение:
- 1) резервни предпазители,
  - 2) електрически фенерчета,
  - 3) точен хронометър,
  - 4) държател за карти и схеми,
  - 5) комплекти за оказване на първа помощ,
  - 6) животоспасяващо и сигнално оборудване,
  - 7) морски котви и оборудване за акистиране, и
  - 8) безопасителни средства за деца.
- в) Приборите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от други съответни приложения, но се носи при полет, трябва да отговарят на следните условия:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и принадлежности, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на откази или неправилно функциониране.
- г) Приборите и оборудването трябва да са лесно използвани или достъпни от работното място, на което е седнал нуждаещият се от тях член на полетния екипаж.
- д) Приборите, които се използват от член на полетния екипаж, се разполагат така, че той добре да вижда от работното си място показаната им само с минимално отклонение от своето нормално положение и линия на погледа, когато гледа напред по посока на полета.
- е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

#### **NCC.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, изисквани за планирания полет, освен ако:

- а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора;
- б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL); или
- в) самолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NCC.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

#### **NCC.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на самолета;



- д) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрическо фенерче за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини съгласно изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

**NCC.IDE.A.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
  - 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) плъзгането, и
  - 6) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото М.
- б) Самолети, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост (VMC) над вода и без видимост на брега или при метеорологични условия на видимост през нощта, или при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:
  - 1) средства за измерване и показване на следното:
    - i) завоя и плъзгането,
    - ii) положението,
    - iii) вертикалната скорост и
    - iv) стабилизираното направление,
  - 2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо; и
  - 3) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка (4), поради кондензация или обледеняване.
- в) Когато са необходими двама пилоти за полета, самолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:
  - 1) барометричната височина,
  - 2) приборната въздушна скорост,
  - 3) плъзгането, или завоя и плъзгането според случая,
  - 4) положението, ако е приложимо,
  - 5) вертикалната скорост, ако е приложимо,
  - 6) стабилизираното направление, ако е приложимо, и
  - 7) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото М, ако е приложимо.

**NCC.IDE.A.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и показване на следното:
  - 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) вертикалната скорост,

- 6) завоя и плъзгането,
  - 7) положението,
  - 8) стабилизираното направление,
  - 9) температурата на външния въздух и
  - 10) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото М;
- б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жироскопичните прибори не е подходящо;
- в) когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с допълнителни отделни средства за показване на:
- 1) барометричната височина,
  - 2) приборната въздушна скорост,
  - 3) вертикалната скорост,
  - 4) завоя и плъзгането,
  - 5) положението,
  - 6) стабилизираното направление, и
  - 7) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото М, ако е приложимо;
- г) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка 4) и буква в), подточка 2), поради кондензация или обледеняване;
- д) алтернативен източник на статично налягане;
- е) държател на карти и схеми, намиращ се на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощни операции;
- ж) второ независимо средство за измерване и показване на височина; и
- з) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатацията и осветяването на системата за показване на положението на самолета за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване се задейства автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и на прибора ясно се показва, че индикаторът на положението на самолета се захранва от аварийен източник.

#### **NCC.IDE.A.130 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните самолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

#### **NCC.IDE.A.135 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 5 700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за:

- а) оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 януари 2011 г.; или
- б) оборудване клас В, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

#### **NCC.IDE.A.140 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Освен ако в Регламент (ЕС) № 1332/2011 не е предвидено друго, самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътници се оборудват с ACAS II.

**NCC.IDE.A.145 Оборудване с бордови метеорологичен радиолокатор**

Следните самолети се оборудват с бордови метеорологичен радиолокатор, когато се експлоатират през нощта или в метеорологични условия, изискващи изпълнение на полети по правилата за полети по прибори в зони, в които могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута, считани за установими с бордови метеорологичен радиолокатор:

- a) херметизирани самолети;
- б) нехерметизирани самолети със сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 5 700 kg; и
- в) нехерметизирани самолети с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места.

**NCC.IDE.A.150 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта**

- a) Самолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване или откриване по друг начин на образуването на лед.
- б) Средството за осветяване на образуването на лед не трябва да предизвиква отблясък или отражение, пречещи на членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**NCC.IDE.A.155 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с полетен екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж, включваща слушалки и микрофони.

**NCC.IDE.A.160 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

- a) Следните самолети се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина (CVR):
  - 1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, и и
  - 2) самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 2 250 kg:
    - i) сертифицирани за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти;
    - ii) оборудвани с турбореактивен(ни) двигател(и) или с повече от един турбовитлов двигател; и
    - iii) за които първоначалният типов сертификат е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата.
- б) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 2 часа.
- в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира по време:
  - 1) предаваните и приеманите радиоразговори от полетния екипаж в пилотската кабина;
  - 2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система и по аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако е инсталирана такава;
  - 3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон и маска; и
  - 4) гласовите или звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или помощни средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато самолетът вече не може да се движи на собствен ход.
- д) В допълнение към буква г), в зависимост от наличието на електрозахранване, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва записа възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди запускане на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- е) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина трябва да има приспособление, което да улеснява откриването му във вода.

**NCC.IDE.A.165 Полетно записващо устройство**

- a) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, се оборудват с полетно записващо устройство, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от паметта на устройството.
- b) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на самолета, скоростта, положението на самолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 25 часа.
- v) Данните се получават от източници в самолета, които осигуряват точното съответствие на тези данни с информацията, показвана на полетния екипаж.
- г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди самолетен да е в състояние да потегли на собствен ход и автоматично спира да записва, след като самолетен вече не може да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство трябва да има приспособление, което да улеснява откриването му във вода.

**NCC.IDE.A.170 Запис за линия за предаване на данни**

- a) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, които са в състояние да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и за които се изисква да са оборудвани с гласово записващо устройство в пилотската кабина, записват със записващо устройство, когато е приложимо:
  - 1) съобщенията до и от самолета по линия за предаване на данни, свързани с комуникациите по ОВД, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;
    - ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;
    - iii) адресирано наблюдение;
    - iv) информация за полета;
    - v) наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;
    - vi) данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата; и
    - vii) карти, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;
  - 2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се до комуникациите по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и
  - 3) информация относно времето и приоритета на съобщенията по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- b) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Методът на записване трябва да позволява съпоставяне на данните с данните, записани на земята.
- v) Записващото устройство осигурява съхранение на записаните данни поне за същото времетраене, както определеното в NCC.IDE.A.160 за гласовото записващо устройство в пилотската кабина.
- г) Записващото устройство трябва да има приспособление, което да улеснява откриването му във вода.
- д) Изискванията, приложими за започването и спирането на записа от записващото устройство, са същите както за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в NCC.IDE.A.160, букви г) и д).

**NCC.IDE.A.175 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Спазването на изискванията за гласово записващо устройство в пилотската кабина и за полетно записващо устройство може да бъде постигнато посредством:

- a) едно комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина, ако самолетът трябва да бъде оборудван с едно гласово записващо устройство в пилотската кабина или с едно полетно записващо устройство; или
- b) две комбинирани записващи устройства за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина, ако самолетът трябва да бъде оборудван с едно гласово записващо устройство в пилотската кабина и с едно полетно записващо устройство.

**NCC.IDE.A.180 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Самолетите се оборудват със:

- 1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
  - 2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло;
  - 3) обезопасително средство за деца (CRD) за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;
  - 4) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство, което автоматично ограничава движението на торса на седящия в случай на рязко забавяне:
    - i) за всяка седалка на член на екипажа и за всяка седалка до пилотска седалка; и
    - ii) за всяка седалка за наблюдател, разположена в пилотската кабина;
- и
- 5) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван кабинен екипаж в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 1980 г.

б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:

- 1) се закопчава и се освобождава от една ключалка; и
- 2) за седалките на член на екипажа, за всяка седалка до пилотска седалка и за седалките за минималния изискван кабинен екипаж — включва два раменни колана и предпазен колан, които могат да бъдат използвани поотделно.

**NCC.IDE.A.185 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Самолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не се виждат всички пътнически седалки, се оборудват със средства за показване на всички пътници и на членовете на кабинния екипаж кога трябва да бъдат закопчани предпазните колани и кога не се разрешава пушенето.

**NCC.IDE.A.190 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Самолетите се оборудват с комплекти за оказване на първа помощ съгласно таблица 1.

Таблица 1

**Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ**

Брой на монтираните пътнически седалки	Брой на изискваните комплекти за оказване на първа помощ
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 или повече	6

б) Комплектите за първа помощ са:

- 1) лесно достъпни за ползване и и
- 2) редовно подновявани.

**NCC.IDE.A.195 Допълнителен кислород — херметизирани самолети**

- а) Херметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Херметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническият салон е повече от 10 000 ft, трябва да носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
- 1) всички членове на екипажа и:
    - i) 100 % от пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническият салон превишава 15 000 ft, но във всеки случай запас за не по-малко от 10 минути;
    - ii) най-малко 30 % от пътниците за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, барометричната височина в пътническият салон ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft; и
    - iii) най-малко 10 % от пътниците за всеки период, който е по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническият салон ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft;
  - 2) всички лица в пътническият салон за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на барометрична височина над 25 000 ft или експлоатирани под тази височина, но при условия, които не им позволяват да се снижат безопасно в рамките на четири минути до барометрична височина 13 000 ft.
- в) Херметизирани самолети, експлоатирани на височина на полета над 25 000 ft, се оборудват допълнително със:
- 1) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация; и
  - 2) маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж;

**NCC.IDE.A.200 Допълнителен кислород — нехерметизирани самолети**

- а) Нехерметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Нехерметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническият салон е повече от 10 000 ft, трябва да носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
- 1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период от време, който е по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническият салон ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - 2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническият салон ще бъде над 13 000 ft.

**NCC.IDE.A.205 Ръчни пожарогасители**

- а) Самолетите се оборудват с поне един ръчен пожарогасител:
- 1) в пилотската кабина; и
  - 2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за изискваните пожарогасители трябва да бъдат подходящи за вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, в който се предвижда използването на пожарогасителя, и трябва да свеждат до минимум опасността от концентрация на токсични газове в заеманите от хора отсеци.

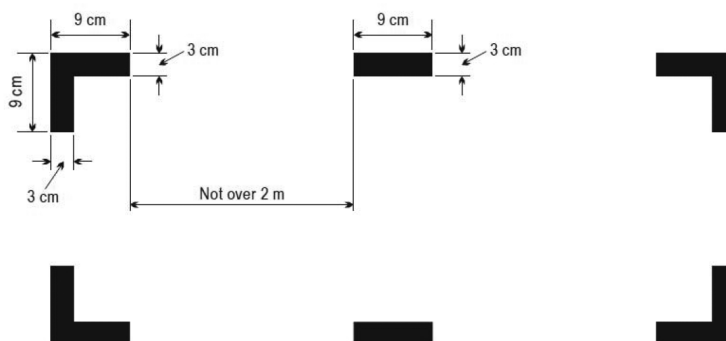
**NCC.IDE.A.206 Аварийна брадва и стоманен лост**

- а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места, се оборудват поне с една аварийна брадва или стоманен лост, поставени в пилотската кабина.
- б) Ако максималната одобрена пътническа конфигурация е за повече от 200 пътници, допълнителна аварийна брадва или стоманен лост се поставя в най-задната кухня или в близост до нея.
- в) Аварийните брадви и стоманените лостове, поставени в пътническия салон, не трябва да се виждат от пътниците.

**NCC.IDE.A.210 Маркиране на зони за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на самолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

Фигура 1

**Маркировка на зони за разсичане и влизане****NCC.IDE.A.215 Аварийен предавател (ELT)**

- а) Самолетите се оборудват със:
- 1) с един аварийен предавател от всякакъв тип, ако първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или преди 1 юли 2008 г.;
  - 2) с един автоматичен аварийен предавател, ако първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.
- б) Аварийните предаватели трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Полет над вода**

- а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се поставяват така, че да са леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени:
- 1) самолети, проектирани за кацане на земя, които се експлоатират над вода на дистанция по-голяма от 50 морски мили от брега, или при излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, където според командира траекторията на излитане или на подход за кацане е разположена така над водна площ, че съществува вероятност за аварийно приводняване; и
  - 2) хидроплани, които се експлоатират над вода.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:
- 1) морска котва и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне или маневриране на самолета във водата, съобразно неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

- 2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е предписано в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.
- г) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на самолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя необходимостта от наличието на борда на:
  - 1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - 2) достатъчно спасителни плотове за поемане на всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни бързото им използване при аварийна ситуация, и и
  - 3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

#### **NCC.IDE.A.230 Животоспасяващо оборудване**

- а) Самолети, експлоатирани над зони, в които операциите за търсене и спасяване могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:
  - 1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - 2) най-малко един автоматичен аварийен предавател; и
  - 3) допълнително животоспасяващо оборудване съобразно полетния маршрут, като се взема предвид броят на лицата на борда.
- б) Не е необходимо наличието на борда на допълнителното животоспасяващо оборудване, посочено в буква а), подточка 3), когато самолетът:
  - 1) остава на не по-голямо разстояние от зона, където операциите за търсене и спасяване не са особено затруднени, съответстващо на:
    - i) 120 минути полет с крейсерска скорост при един неработещ двигател (ОЕ) за самолети, които при отказ на критичен(ни) двигател(и) в която и да е точка от маршрута или от планирани отклонения от маршрута могат да продължат полета до летище; или
    - ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети,или
  - 2) остава на разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост, от зона, подходяща за извършване на аварийно кацане — за самолети, сертифицирани в съответствие с приложимите стандарти за летателна годност.

#### **NCC.IDE.A.240 Пилотски слушалки**

- а) Самолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член на полетния екипаж на работното му място в пилотската кабина.
- б) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бутон за предавателя, разположен на шурвала, за всеки член на полетния екипаж.

#### **NCC.IDE.A.245 Радиокомуникационно оборудване**

- а) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:
  - 1) осъществява двупосочна връзка за целите на летищния контрол;
  - 2) получава метеорологична информация във всеки един момент по време на полета;
  - 3) осъществява двупосочна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - 4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота 121,5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да е независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не причини отказ на друг.



**NCC.IDE.A.250 Навигационно оборудване**

- а) Самолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което да им дава възможност да действат съгласно:
- 1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и
  - 2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент на оборудването на който и да е етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а) или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.
- в) Самолети, които се експлоатират за полети, за които се планира кацане при приборни метеорологични условия, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при приборни метеорологични условия, и за всяко определено резервно летище.

**NCC.IDE.A.255 Транспондер**

Самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и притежаващ други функционални възможности на SSR транспондер, изисквани за маршрута на полета.

**NCC.IDE.A.260 Управление на електронни навигационни данни**

- а) Операторът използва поддържащи навигационно приложение продукти с електронни навигационни данни само когато те отговарят на стандартите за цялостност съобразно планираното използване на данните.
- б) Когато продуктите с електронни навигационни данни поддържат навигационно приложение, необходимо за експлоатация, за която се изисква одобрение съгласно приложение V („Част-SPA“) към Регламент (ЕС) № 965/2012, операторът доказва пред компетентния орган, че прилаганият процес и доставените продукти отговарят на стандартите за цялостност съобразно планираното използване на данните.
- в) Операторът непрекъснато контролира процеса и продуктите пряко или като контролира спазването от трети страни — доставчици.
- г) Операторът осигурява своевременното разпределяне и записване на актуални и непроменени електронни навигационни данни на всички самолети, които се нуждаят от тях.

**РАЗДЕЛ 2****Вертолети****NCC.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- 1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията;
  - 2) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.245;
  - 3) се използват за целите на съответствието с NCC.IDE.A.250; или
  - 4) са монтирани във вертолета.
- б) За следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не е необходимо одобрение:
- 1) електрически фенерчета,
  - 2) точен хронометър,
  - 3) държател за карти и схеми,
  - 4) комплект за оказване на първа помощ,

- 5) животоспасяващо и сигнално оборудване,
  - 6) морски котви и оборудване за акостиране; и
  - 7) обезопасителни средства за деца.
- в) Приборите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от други съответни приложения, но се носи при полет, трябва да отговарят на следните условия:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и принадлежности, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение 1 към Регламент (ЕО) № 216/2008 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неправилно функциониране.
- г) Приборите и оборудването трябва да са лесно използвани или достъпни от работното място, на което е седнал нуждаещият се от тях член на полетния екипаж.
- д) Приборите, които се използват от член на полетния екипаж, се разполагат така, че той добре да вижда от работното си място показаната им само с минимално отклонение от своето нормално положение и линия на погледа, когато гледа напред по посока на полета.
- е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

#### **NCC.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, изисквани за планирания полет, освен ако:

- а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора;
- б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL); или
- в) вертолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NCC.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на вертолета;
- д) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрическо фенерче за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини съгласно изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

#### **NCC.IDE.H.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
- 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,

- 4) приборната въздушна скорост, и
  - 5) плъзгането.
- б) Вертолетите, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост (VMC) над вода и без видимост на брега или при метеорологични условия на видимост през нощта, или когато видимостта е под 1 500 m, или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:
- 1) средства за измерване и показване на следното:
    - i) положението,
    - ii) вертикалната скорост и
    - iii) стабилизираното направление,
  - 2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо; и
  - 3) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка 4), поради кондензация или обледеняване.
- в) Когато са необходими двама пилоти за полета, вертолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:
- 1) барометричната височина,
  - 2) приборната въздушна скорост,
  - 3) плъзгането,
  - 4) положението, ако е приложимо,
  - 5) вертикалната скорост, ако е приложимо, и
  - 6) стабилизираното направление, ако е приложимо.

**NCC.IDE.H.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и показване на следното:
- 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) вертикалната скорост,
  - 6) плъзгането,
  - 7) положението,
  - 8) стабилизираното направление и
  - 9) температурата на външния въздух;
- б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо;
- в) когато са необходими двама пилоти за полета — с допълнителни отделни средства за показване на:
- 1) барометричната височина,
  - 2) приборната въздушна скорост,
  - 3) вертикалната скорост,
  - 4) плъзгането,

- 5) положението и
- 6) стабилизираното направление;
- г) средство за предотвратяване на погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), подточка 4) и буква в), подточка 2), поради кондензация или обледеняване;
- д) алтернативен източник на статично налягане;
- е) държател на карти и схеми, намиращ се на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощни операции; и
- ж) допълнителен резервен прибор за измерване и показване на положението.

#### **NCC.IDE.H.130 Допълнително оборудване за еднопилотна експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ поне височината и курса.

#### **NCC.IDE.H.145 Оборудване с бордови метеорологичен радиолокатор**

Вертолети с максимална одобрена пътническа конфигурация (MOPSC) за повече от девет пътнически места, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бордови метеорологичен радиолокатор, когато текущите метеорологични доклади показват, че могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута на полета, считани за установими с бордови метеорологичен радиолокатор.

#### **NCC.IDE.H.150 Допълнително оборудване за експлоатация при условия на обледеняване през нощта**

- а) Вертолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване или откриване по друг начин на образуването на лед.
- б) Средството за осветяване на образуването на лед не трябва да предизвиква отблясък или отражение, пречещи на членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

#### **NCC.IDE.H.155 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Вертолети, които се експлоатират с полетен екипаж от повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж, включваща слушалки и микрофони.

#### **NCC.IDE.H.160 Гласово записващо устройство в пилотската кабина**

- а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса (MCTOM) над 7 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, се оборудват с гласово записващо устройство в пилотската кабина.
- б) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина трябва да осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 2 часа.
- в) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина записва и регистрира по време:
  - 1) предаваните и приеманите радиоразговори от полетния екипаж в пилотската кабина;
  - 2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система и по аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако е инсталирана такава;
  - 3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки микрофон, използван от екипажа; и
  - 4) гласовите или звуковите сигнали за опознаване на навигационни средства или помощни средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.
- д) В допълнение към буква г), в зависимост от наличието на електрозахранване, гласовото записващо устройство в пилотската кабина започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди запускане на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- е) Гласовото записващо устройство в пилотската кабина трябва да има приспособление, което да улеснява откриването му във вода.

**NCC.IDE.H.165 Полетно записващо устройство**

- a) Вертолетите с максимална сертифицирана излетна маса (МСТОМ) над 3 175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, се оборудват с полетно записващо устройство, при което се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от паметта на устройството.
- b) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на вертолета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на данните, записани в продължение поне на предходните 10 часа.
- в) Данните се получават от източници във вертолета, които осигуряват точното съответствие на тези данни с информацията, показвана на полетния екипаж.
- г) Полетното записващо устройство започва автоматично запис преди вертолетът да е в състояние да потегли на собствен ход и автоматично спира да записва, след като вертолетът вече не може да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство трябва да има приспособление, което да улеснява откриването му във вода.

**NCC.IDE.H.170 Запис за линия за предаване на данни**

- a) Вертолетите, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, които са в състояние да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и за които се изисква да са оборудвани с гласово записващо устройство в пилотската кабина, записват със записващо устройство, когато е приложимо:
  - 1) съобщенията до и от вертолета по линия за предаване на данни, свързани с комуникациите по ОВД, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - i) начало на комуникациите по линия за предаване на данни;
    - ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;
    - iii) адресирано наблюдение;
    - iv) информация за полета;
    - v) наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;
    - vi) данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата; и
    - vii) карти, доколкото това е осъществимо предвид архитектурата на системата;
  - 2) информация, която дава възможност за съпоставяне със свързани записи, отнасящи се до комуникациите по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и
  - 3) информация относно времето и приоритета на съобщенията по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- b) При записващото устройство се използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Методът на записване трябва да позволява съпоставяне на данните с данните, записани на земята.
- в) Записващото устройство осигурява съхранение на записаните данни поне за същото времетраене, както определеното в NCC.IDE.A.160 за гласовото записващо устройство в пилотската кабина.
- г) Записващото устройство трябва да има приспособление, което да улеснява откриването му във вода.
- д) Изискванията, приложими за започването и спирането на записа от записващото устройство, са същите както за гласовото записващо устройство в пилотската кабина, посочени в NCC.IDE.A.160, букви г) и д).

**NCC.IDE.H.175 Комбинирано записващо устройство за параметрите на полета и за разговорите в пилотската кабина**

Спазването на изискванията за гласово записващо устройство в пилотската кабина и за полетно записващо устройство може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

**NCC.IDE.H.180 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

- a) Вертолетите се оборудват със:
  - 1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;

- 2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло;
  - 3) за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г. — предпазен колан с диагонален презраменен колан за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече;
  - 4) обезопасително средство за деца (CRD) за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;
  - 5) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство, което автоматично ограничава движението на торса на седящия в случай на рязко забавяне — на всяка седалка на полетния екипаж; и
  - 6) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван кабинен екипаж в случая на вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 1980 г.
- б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:
- 1) се закопчава и се освобождава от една ключалка; и
  - 2) за седалките на член на екипажа, за всяка седалка до пилотска седалка и за седалките за минималния изискван кабинен екипаж — включва два раменни колана и предпазен колан, които могат да бъдат използвани поотделно.

#### **NCC.IDE.H.185 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Вертолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не се виждат всички пътнически седалки, се оборудват със средства за показване на всички пътници и на членовете на кабинния екипаж кога трябва да бъдат закопчани предпазните колани и кога не се разрешава пушенето.

#### **NCC.IDE.H.190 Комплект за оказване на първа помощ**

- а) Вертолетите се оборудват с поне един комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектите за оказване на първа помощ трябва да са:
  - 1) лесно достъпни за ползване и
  - 2) редовно подновявани.

#### **NCC.IDE.H.200 Допълнителен кислород — нехерметизирани вертолети**

- а) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническият салон е повече от 10 000 ft, трябва да носят на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
  - 1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период от време, който е по-дълъг от 30 минути, когато барометричната височина в пътническият салон ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - 2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническият салон ще бъде над 13 000 ft.

#### **NCC.IDE.H.205 Ръчни пожарогасители**

- а) Вертолетите се оборудват с поне един ръчен пожарогасител:
  - 1) в пилотската кабина; и
  - 2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.

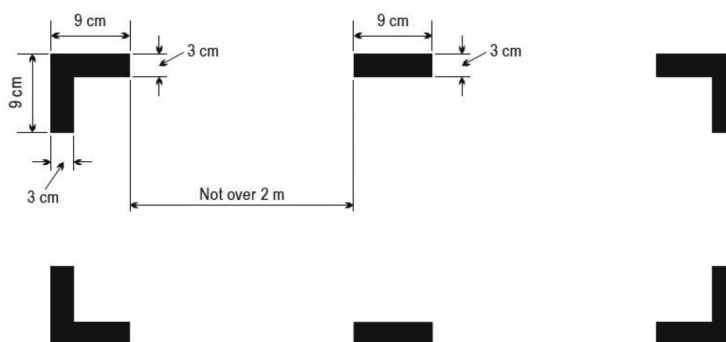
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за изискваните пожарогасители трябва да бъдат подходящи за вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, в който се предвижда използването на пожарогасителя, и трябва да свеждат до минимум опасността от концентрация на токсични газове в заеманите от хора отсеци.

#### NCC.IDE.H.210 Маркиране на зони за разсичане и влизане

Ако върху тялото на вертолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

Фигура 1

#### Маркировка на зони за разсичане и влизане



#### NCC.IDE.H.215 Аварийен предавател (ELT)

- а) Вертолетите се оборудват поне с един автоматичен аварийен предавател.
- б) Вертолетите, експлоатирани за полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, които в случай на отказ на критичен двигател могат да поддържат хоризонтален полет, се оборудват с автоматично задействащ се аварийен предавател (ELT(AD)).
- в) Аварийният предавател трябва да може, независимо от своя тип, да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

#### NCC.IDE.H.225 Спасителни жилетки

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се поставени така, че да са леснодостъпни от седалката или леглото на пътника, за когото са предназначени, когато:
- 1) се експлоатират за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет;
  - 2) се експлоатират за полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или
  - 3) излитат или кацат на летище или експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подход за кацане е над водна площ.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.

**NCC.IDE.H.226 Аварийно-спасителни комплекти за екипажа**

Всеки член на екипажа носи аварийно-спасителен комплект, когато:

- a) вертолетът се експлоатира за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет и когато:
  - 1) метеорологичните доклади или прогнози, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета, или
  - 2) очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване;или
- b) командирът реши така въз основа на оценка на риска, отчитайки следните условия:
  - 1) полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо разстоянието за авторотационно или безопасно принудително кацане, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; и
  - 2) метеорологичните доклади или прогнози, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета.

**NCC.IDE.H.227 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство**

Вертолети, които се експлоатират:

- a) за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, които в случай на отказ на критичен двигател могат да поддържат хоризонтален полет; или
- b) за полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, които в случай на отказ на критичен двигател не могат да поддържат хоризонтален полет, и ако командирът реши така въз основа на оценка на риска:

се оборудват:

  - 1) за вертолет, превозващ по-малко от 12 човека — с минимум един спасителен плот с номинален капацитет за не по-малко от максималния брой лица на борда, съхраняван по такъв начин, че да се улесни бързото му използване при аварийна ситуация;
  - 2) за вертолет, превозващ повече от 11 човека — с минимум два спасителни плота, съхранявани по такъв начин, че да се улесни бързото им използване при аварийна ситуация, които заедно да са достатъчни за побиране на всички хора, които е възможно да бъдат превозвани на борда, със съответния резерв за претоварване, така че в случай на загуба на един от плотовете другият да може да побере всички намиращи се във вертолета хора;
  - 3) с най-малко един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) за всеки изискван спасителен плот; и
  - 4) животоспасяващо и животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

**NCC.IDE.H.230 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатирани над зони, в които операциите за търсене и спасяване могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

- a) оборудване за сигнализиране на бедствие;
- b) най-малко един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)); и
- v) допълнително животоспасяващо оборудване съобразно полетния маршрут, като се взема предвид броят на лицата на борда.

**NCC.IDE.H.231 Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона**

Вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, спазват следните условия:

- a) Когато метеорологичните доклади или прогнози, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от + 10 °C по време на полета, или когато очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване, или полетът е планиран за през нощта, всички лица на борда са облечени в аварийно-спасителен комплект.



- б) Всички спасителни плотове, налични в съответствие с NCC.IDE.H.227, са поставени така, че да могат да се използват при морските условия, за които са били оценени характеристиките на вертолета за аварийно приводняване, плаване и центровка, за да съответства на изискванията за сертифициране за аварийно приводняване.
- в) Вертолетът е снабден със система за аварийно осветление с независим източник на токозахранване, която осигурява общо осветление на кабината, за да се улесни евакуацията на вертолета.
- г) Всички аварийни изходи, включително аварийните изходи за екипажа, и средствата за тяхното отваряне, са ясно маркирани за насочване на лицата на борда, които ще ги използват денем или нощем. Тези маркировки трябва да са направени така, че да остават видими, ако вертолетът се обърне и ако кабината е потопена под вода.
- д) Всички неизхвърляеми врати, които са обозначени като аварийни изходи при аварийно приводняване, са оборудвани със средство за фиксирането им в отворено положение, така че да не пречат на намиращите се на борда лица да излязат при морски условия, стигащи до максимума, изискван при оценката за аварийно приводняване и за плавателни качества.
- е) Всички врати, прозорци или други отвори в пътническия салон, предназначени за използване за целите на евакуиране под вода, са оборудвани така, че да изпълняват предназначението си при аварийна ситуация.
- ж) Спасителните жилетки се носят винаги, освен ако пътникът или членът на екипажа не носи цялостен аварийно-спасителен комплект, който отговаря на комбинираното изискване за аварийно-спасителен комплект и спасителна жилетка.

#### **NCC.IDE.H.232 Вертолет, сертифицирани за експлоатация на вода — допълнително оборудване**

Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода, се оборудват със:

- а) морска котва и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на вертолета във водата, съобразно неговите размери, тегло и характеристики за управление; и
- б) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е предписано в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.

#### **NCC.IDE.H.235 Всички вертолет при полети над вода — аварийно приводняване**

Вертолетите трябва да са конструирани за кацане на вода или сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие със съответните правила за летателна годност, или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират при полет над вода, в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

#### **NCC.IDE.H.240 Използване на пилотски слушалки**

Когато се изисква радиокommunikационна и/или радионавигационна система, вертолетите се оборудват за всеки изискван пилот и/или член на екипажа на неговото работно място със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и бутон за предавателя, разположен на шурвала.

#### **NCC.IDE.H.245 Радиокommunikационно оборудване**

- а) Вертолет, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:
  - 1) осъществява двупосочна връзка за целите на летищния контрол;
  - 2) получава метеорологична информация;
  - 3) осъществява двупосочна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - 4) осигурява възможност за комуникация на аварийната аеронавигационна честота 121,5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да е независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не причини отказ на друг.
- в) Когато се изисква радиокommunikационна и/или радионавигационна система, и в допълнение на вътрешната система за разговори между членовете на полетния екипаж, изисквана по NCC.IDE.H.155, вертолетите се оборудват за всеки изискван пилот и/или член на екипажа на неговото работно място с бутон за предавателя, разположен на шурвала.

**NCC.IDE.H.250 Навигационно оборудване**

- а) Вертолетите се снабдяват с навигационно оборудване, което да им дава възможност да действат съгласно:
- 1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и
  - 2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Вертолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент на оборудването на който и да е етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а) или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.
- в) Вертолети, които се експлоатират за полети, за които се планира кацане при приборни метеорологични условия, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при приборни метеорологични условия, и за всяко определено резервно летище.

**NCC.IDE.H.255 Транспондер**

Вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и притежаващ други функционални възможности на SSR транспондер, изисквани за маршрута на полета.“

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

## „ПРИЛОЖЕНИЕ VII

**НЕТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ С ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, РАЗЛИЧНИ ОТ ТЕЗИ СЪС СЛОЖНА МОТОРНА ТЯГА****[ЧАСТ-NCO]**

## ПОДЧАСТ А

**ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ****NCO.GEN.100 Компетентен орган**

- a) Компетентният орган е органът, определен от държавата членка, където е регистрирано въздухоплавателното средство.
- b) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано в трета държава, компетентен орган е органът, определен от държавата членка, където е установен или пребивава операторът.

**NCO.GEN.101 Мерки за съответствие**

Операторите могат да използват алтернативни на приетите от Агенцията мерки за съответствие, за да постигнат съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с правилата за неговото прилагане.

**NCO.GEN.102 Туристически мотопланери и моторно задвижвани планери**

- a) Туристическите мотопланери се експлоатират съгласно изискванията за:
  - 1) самолети, когато се задвижват от двигател; и
  - 2) планери, когато се експлоатират без използване на двигател.
- b) Туристическите мотопланери се оборудват в съответствие с изискванията, приложими за самолети, освен ако в подчаст Г е посочено друго.
- в) Моторно задвижваните планери, с изключение на туристическите мотопланери, се експлоатират и оборудват съгласно изискванията, приложими за планери.

**NCO.GEN.105 Отговорности и права на командира**

- a) Командирът е отговорен за:
  - 1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство, както е посочено в точка 1.в от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
  - 2) започване, продължаване, прекратяване или отклонение на полет в интерес на безопасността;
  - 3) изпълнението на всички експлоатационни процедури и проверки съгласно посоченото в точка 1.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
  - 4) започване на полет само при условие че той/тя е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в точка 2.а.3. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:
    - i) въздухоплавателното средство е годно за полет;
    - ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;
    - iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани на борда на въздухоплавателното средство и функционират, освен ако списъкът на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ не разрешават експлоатация с нефункциониращо оборудване, съгласно изискванията на NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 или NCO.IDE.B.105;
    - iv) масата на въздухоплавателното средство и (ако не става въпрос за аеростат) неговият център на тежестта са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предвидени в документацията за летателна годност;

- v) цялото оборудване, багаж и товар са правилно подредени и обезопасени, и аварийната евакуация остава възможна; и
  - vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство, няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета;
- 5) незапочване на полета, ако той/тя е възпрепятстван(а) да изпълнява задълженията си поради някаква причина като травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;
  - 6) непродължаване на полета след най-близкото летище или експлоатационна площадка с подходящи за кацане метеорологични условия, когато неговата/нейната способност да изпълнява задълженията си е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;
  - 7) решението дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване (MEL), според случая; и
  - 8) запис на данни за използването и всички известни или вероятни дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети, в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство.
- б) По време на критичните фази на полета и винаги когато се счита за необходимо от съображения за безопасност, командирът на въздухоплавателното средство гарантира, че всеки член на екипажа заема определеното му работно място и не изпълнява никакви други дейности освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.
  - в) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.
  - г) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение (ОВД) за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.
  - д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такива случаи той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методи в интерес на безопасността.
  - е) По време на полет командирът:
    - 1) е със закопчан и затегнат предпазен колан, когато е на работното си място (освен когато става въпрос за аеростати); и
    - 2) управлява въздухоплавателното средство през цялото време, освен ако друг пилот поеме управлението.
  - ж) Командирът представя незабавно доклад за действия на незаконна намеса на компетентния орган и информира определените местни органи.
  - з) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или имущество.

#### **NCO.GEN.106 Отговорности и права на командира — аеростати**

Освен отговорностите, предвидени в NCO.GEN.105, командирът на аеростат е отговорен за:

- а) преполетния инструктаж на лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата; и
- б) гарантиране, че лицата, помагачи при надуването и свиването на обшивката на аеростата, носят подходящо защитно облекло.

#### **NCO.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

- а) Командирът спазва законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, на чиято територия се експлоатира въздухоплавателното средство.

- б) Командирът е запознат със законовите и подзаконовите актове и процедурите относно изпълнението на своите задължения, свързани със зоните, които ще бъдат пресечени, летищата и експлоатационните площадки, които е планирано да бъдат използвани и свързаните с тях съоръжения за въздушна навигация, както е посочено в точка 1.а от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

#### **NCO.GEN.115 Рулиране на самолети**

Самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

- а) е подходящо квалифициран пилот; или
- б) е определено от оператора и:
- 1) е обучено да рулира самолета;
  - 2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокommunikации;
  - 3) е получило инструктаж по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за контрол на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и
  - 4) може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

#### **NCO.GEN.120 Използване на носещите витла — вертолет**

Носещите витла на вертолетите се задействат само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

#### **NCO.GEN.125 Преносими електронни устройства**

Командирът не допуска никой на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да окаже неблагоприятно влияние върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

#### **NCO.GEN.130 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

С изключение на случаи, в които въздухоплавателни средства излитат и кацат на едно и също летище/експлоатационна площадка, операторът винаги има списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

#### **NCO.GEN.135 Налични на борда документи, ръководства и информация**

- а) Освен ако не е посочено друго, следните документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет в оригинал или копие:
- 1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);
  - 2) оригиналът на сертификата за регистрация;
  - 3) оригиналът на сертификата за летателна годност;
  - 4) сертификат за шум, ако е приложимо;
  - 5) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;
  - 6) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
  - 7) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;
  - 8) полетният дневник за въздухоплавателното средство или еквивалентен документ;
  - 9) подробности от представения на ОВД полетен план, ако е приложимо;
  - 10) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;

- 11) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехвананото въздухоплавателно средство;
  - 12) списъкът на минималното оборудване (MEL) или списък с отклонения от конфигурацията (CDL), ако е приложимо; и
  - 13) всяка друга документация, която може да има връзка с полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.
- б) Независимо от буква а), при полети:
- 1) с планирано излитане и кацане на едно и също летище/експлоатационна площадка; или
  - 2) оставащи в рамките на разстояние или зона, определени от компетентния орган,
- документите и информацията по буква а), точки от 2) до 8) могат да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка.
- в) Независимо от буква а), при полети с аеростати или планери, с изключение на туристическите мотопланери, документите и информацията по буква а), точки от 2) до 8) и буква а), точки от 11) до 13) могат да се носят в спасителното превозно средство.
- г) Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от компетентния орган.

#### **NCO.GEN.140 Превоз на опасни товари**

- а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.
- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Ж, към Регламент (ЕС) № 965/2012, освен в случаите когато:
- 1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или
  - 2) те се пренасят от пътници или командира или са в багаж в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
  - 3) те се пренасят от оператори на въздухоплавателно средство от тип ELA2.
- в) Командирът предприема всички необходими мерки, за да предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) В съответствие с техническите инструкции командирът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, в случай на произшествия или инциденти с опасни товари.
- д) Командирът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.

#### **NCO.GEN.145 Незабавна реакция по проблем на сигурността**

Операторът изпълнява:

- а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, буква в); и
- б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

#### **NCO.GEN.150 Полетен борден дневник**

Подробности за въздухоплавателното средство, неговия екипаж и всяко пътуване се съхраняват за всеки полет или поредица от полети под формата на полетен дневник или равностоен документ.

**NSO.GEN.155 Списък на минималното оборудване**

а) Може да бъде съставен списък на минималното оборудване, като се вземе предвид следното:

- 1) документът позволява експлоатацията на въздухоплавателното средство при определени условия, дори ако определени прибори, определено оборудване или функции не са налични по времето на полета;
- 2) документът се изготвя за всяко отделно въздухоплавателно средство, като се вземат предвид съответните условия на оператора за експлоатация и поддръжка; и
- 3) списъкът MEL се основава на съответния базов списък на минималното оборудване (MMEL) съгласно определението в данните, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012 на Комисията <sup>(1)</sup> и следва да не бъде по-малко ограничителен от този MMEL.

б) Списъкът MEL и всички негови изменения се съобщават на компетентния орган.

**ПОДЧАСТ Б****ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПРОЦЕДУРИ****NSO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

Командирът използва само онези летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типа въздухоплавателно средство и естеството на експлоатацията.

**NSO.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

За избора на резервно летище и политиката за горивото командирът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище за местоназначение е повече от:

- а) за самолети с бутални двигатели — 60 минути; или
- б) за самолети с турбинни двигатели — 90 минути.

**NSO.OP.110 Експлоатационни минимума на летищата — самолети и вертолети**

а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) командирът определя експлоатационни минимума на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище. Тези минимума:

- 1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и
- 2) при предприемане на експлоатация при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Д към Регламент (ЕС) № 965/2012.

б) При определяне на експлоатационните минимума на летищата командирът отчита:

- 1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;
- 2) своята компетентност и опит;
- 3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и на излитане, които могат да бъдат избрани за използване;
- 4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;
- 5) оборудването, налично на борда на въздухоплавателното средство, за целите на управление и контрол на хоризонталната и вертикалната навигация и положението в пространството при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, пробег след кацане и преминаване на втори кръг;
- 6) препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначален набор на височина за изпълнение на непредвидени процедури;
- 7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за подход за кацане по прибори;

<sup>(1)</sup> ОВ L 224, 21.8.2012 г., стр. 1.

- 8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
  - 9) техниката на полет, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.
- в) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват, ако:
- 1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;
  - 2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;
  - 3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
  - 4) пилотът е подходящо квалифициран.

#### **НСО.ОР.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация**

- а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за негочен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:
- 1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;
  - 2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;
  - 3) публикуваната DH според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо;
  - 4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
  - 5) минималната DH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.
- б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:
- 1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;
  - 2) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
  - 3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

Таблица 1

#### **Системни минимуми**

Съоръжение	Най-ниски DH/MDH (ft)
Система за кацане по прибори (ILS)	200
Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV))	200
GNSS (странична навигация (LNAV))	250
GNSS/Баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME)	250
Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простиращ се до ½ NM)	250



Съоръжение	Най-ниски DH/MDH (ft)
SRA (простиращ се до 1 NM)	300
SRA (простиращ се до 2 NM или повече)	350
VHF всенасочен радиофар (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочена приводна радиостанция (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF радиопеленгатор (VDF)	350

**NSO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг със самолети**

а) MDH за визуален кръг със самолети не трябва да бъде по-малка от най-голямата измежду:

- 1) публикуваната OCH за визуален кръг за съответната категория самолети;
- 2) минималната височина за визуален кръг, получена от таблица 1; или
- 3) DH/MDH на предшестващата процедура на подход по прибори.

б) Минималната видимост за визуален кръг е най-високата стойност от:

- 1) видимостта за визуален кръг за съответната категория самолети, ако е публикувана;
- 2) минималната видимост, получена от таблица 2; или
- 3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на подход по прибори.

Таблица 1

**MDH и минимална видимост за изпълнение на визуален кръг в зависимост от категорията на самолета**

	Категория на самолета			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеорологична видимост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**NSO.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — изпълняване на визуален кръг с вертолети**

MDH за визуален кръг с вертолети на сушата е не по-малка от 250 ft, а метеорологичната видимост — не по-малка от 800 m.

**NSO.OP.115 Процедури за излитане и подход — самолети и вертолети**

а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако тези процедури са публикувани за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.

б) Командирът може да се отклони от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане:

- 1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия, изцяло са отчетени експлоатационните условия и е спазено разрешението от органите за контрол на въздушното движение; или

- 2) когато е радарно векторизиран от орган за контрол на въздушното движение.

#### **НСО.ОР.120 Процедури за намаляване на шума — самолети, вертолет и моторно задвижвани планери**

Командирът взема предвид публикуваните процедури за намаляване на шума с цел да минимизира ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

#### **НСО.ОР.121 Процедури за намаляване на шума — аеростати**

Командирът взема предвид експлоатационни процедури с цел да минимизира ефекта от шума на системата за подгръване, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

#### **НСО.ОР.125 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

- а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

- 1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):

- i) през деня, при излитане и кацане на едно и също летище/площадка за кацане, което/която винаги остава в обхвата на видимост — да лети по планирания маршрут и след това за най-малко 10-минутен полет при нормална крейсерска височина;
- ii) през деня — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
- iii) през нощта — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина;

- 2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):

- i) ако не е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
- ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина.

- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:

- 1) прогнозите за метеорологичните условия;

- 2) маршрутите, които се очаква да бъдат западени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения на трафика;

- 3) процедури в случай на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и

- 4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.

- в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

#### **НСО.ОР.126 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолет**

- а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

- 1) за полети по правилата за визуални полети — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; и

- 2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
- i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или
  - ii) ако е необходимо резервно летище — за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:
    - A) за полет до определеното резервно летище, и
    - Б) за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, подход и кацане.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема под внимание следното:
- 1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - 2) маршрутите, които се очаква да бъдат западени от органите за контрол на въздушното движение, и закъснения на трафика;
  - 3) процедури в случай на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и
  - 4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства евентуалната промяна на полетния план по време на полета с цел пренасочване на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

#### **НСО.ОР.127 Зареждане с гориво и баласт и планиране — аеростати**

- а) Командирът започва полет само ако резервното гориво, газ или баласт е достатъчно за 30-минутен полет.
- б) Изчисленията на зареждането с гориво, газ или баласт се основават най-малко на следните експлоатационни условия, при които ще се проведе полетът:
- 1) данни, предоставени от производителя на аеростата;
  - 2) предвидената маса;
  - 3) очакваните метеорологични условия; и
  - 4) процедурите и ограниченията на доставчика на аеронавигационно обслужване.

#### **НСО.ОР.130 Инструктаж за пътниците**

Командирът осигурява преди или, ако е необходимо, по време на полета инструктирането на пътниците относно аварийните оборудване и процедури.

#### **НСО.ОР.135 Подготовка на полета**

- а) Преди да започне полет, командирът се уверява с всички налични разумни средства, че наземните съоръжения и/или съоръженията на вода, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет, за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са подходящи за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.
- б) Преди да започне полет, командирът се запознава с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовка за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:
- 1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и

- 2) планиране на алтернативен курс на действие за случай, когато полетът не може да приключи, както е планирано, поради метеорологичните условия.

#### **НСО.ОР.140 Резервни летища за местоназначение — самолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на местоназначение в полетния план, освен ако:

- a) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или
- b) мястото за планираното кацане е изолирано и:
  - 1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори; и
  - 2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - i) долна граница на облаци най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и
    - ii) видимост най-малко 5,5 km или най-малко 4 km над минималната, свързана с процедурата.

#### **НСО.ОР.141 Резервни летища на местоназначение — вертолети**

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на местоназначение в полетния план, освен ако:

- a) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход за кацане по прибори и наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, като е валиден по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:
  - 1) долна граница на облаци най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход по прибори; и
  - 2) видимост най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; или
- b) мястото за планираното кацане е изолирано и:
  - 1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за подход по прибори;
  - 2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - i) долна граница на облаци най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за подход за кацане по прибори;
    - ii) видимост най-малко 1 500 m над минималната, свързана с процедурата; и
  - 3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

#### **НСО.ОР.145 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване**

- a) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (AVGAS) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда на въздухоплавателното средство или когато са в процес на качване или слизване.
- b) Не се извършва презареждане на гориво с всички останали видове гориво, когато пътниците са на борда на въздухоплавателното средство или когато са в процес на качване или слизване, освен ако то се контролира от командира или друг персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

**NSO.OP.150 Превоз на пътници**

Преди и по време на рулиране, излитане и кацане и винаги когато се счита за необходимо от съображения за безопасност, командирът на въздухоплавателното средство гарантира, че всеки пътник на борда заема място или легло със закопчан и затегнат предпазен колан или предпазно средство (с изключение на случаите, когато става въпрос за аеростати).

**NSO.OP.155 Тютюнопушене на борда — самолети и вертолет**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

- a) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността; и
- б) по време на презареждане на гориво.

**NSO.OP.156 Тютюнопушене на борда — планери и аеростати**

На никого не е позволено тютюнопушене на борда на планер или аеростат.

**NSO.OP.160 Метеорологични условия**

- a) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и в предвиденото местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимума за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.
- б) Командирът започва и продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище на местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището на местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни минимума на летището.
- в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

**NSO.OP.165 Лед и други замърсители — наземни процедури**

Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на въздухоплавателното средство са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплавателното средство, с изключение на случаите, разрешени в ръководството за летателна експлоатация.

**NSO.OP.170 Лед и други замърсители — полетни процедури**

- a) Командирът започва полет или преднамерено извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплавателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.a.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплавателното средство, или ако въздухоплавателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно напуска зоната на тези условия, като променя височината и/или маршрута, и ако е необходимо — чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

**NSO.OP.175 Условия за излитане — самолети и вертолет**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

- a) в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и
- б) приложимите експлоатационни летищни минимума са спазени.

**NSO.OP.176 Условия за излитане — аеростати**

Преди да предприеме излитане, командирът на аеростат се уверява, че в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане.

**NSO.OP.180 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

- a) Когато превозва пътници или товар, командирът не симулира:
  - 1) ситуации, изискващи прилагането на извънредни или аварийни процедури; или

2) полет при приборни метеорологични условия (IMC).

б) Независимо от разпоредбите в буква а), когато се провеждат тренировъчни полети от одобрена организация за обучение, такива ситуации могат да бъдат симулирани в присъствието на обучавани пилоти на борда.

#### **NCO.OP.185 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет**

Командирът редовно проверява дали количеството използваемо гориво, а за аеростати — количеството баласт, оставащо на борда, не е по-малко от необходимото количество за полет до летище или експлоатационна площадка с подходящи метеорологични условия, както и планираното количество резервно гориво съгласно изискванията на NCO.OP.125, NCO.OP.126 и NCO.OP.127.

#### **NCO.OP.190 Използване на допълнителен кислород**

Командирът гарантира, че той и членовете на полетния екипаж, които имат задължения от съществена важност за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft.

#### **NCO.OP.195 Констатиране на близост със земята**

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от командира или от системата за предупреждение за близост със земята, командирът незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

#### **NCO.OP.200 Бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS II)**

Когато се използва системата ACAS II, експлоатационните и тренировъчните процедури се изпълняват съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011.

#### **NCO.OP.205 Условия за подход и кацане — самолети и вертолети**

Преди да започне подход за кацане, командирът се уверява, че съгласно наличната информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

#### **NCO.OP.210 Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолети**

а) Командирът може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).

б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимума, подходът не може да бъде продължен:

1) под 1 000 ft над летището или

2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1 000 ft над летището.

в) Когато няма данни за RVR, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.

г) Ако след прелитането на 1 000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите минимума, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.

д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че на DA/H или MDA/H е установен визуален контакт със земните ориентири, който е подходящ за вида подход и дадената писта за излитане и кацане, и този контакт се поддържа непрекъснато.

е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

#### **NCO.OP.215 Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух**

Аеростат с горещ въздух може да извърши излитане през нощта, при условие че има достатъчно гориво за кацане през деня.

## ПОДЧАСТ В

**ЛЕТАТЕЛНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ОГРАНИЧЕНИЯ****NCO.POL.100** **Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

- a) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и, с изключение на аеростати, центърът на тежестта съответстват на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ.
- b) Табели, списъци, маркировки по приборите, или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

**NCO.POL.105** **Претегляне**

- a) Операторът трябва да гарантира, че масата на въздухоплавателното средство и, освен за аеростати, центърът на тежестта са установени чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Сумарният ефект от извършваните модификации и ремонтни работи върху масата и центровката се отчита и документира по подходящ начин. Тази информация се предоставя на командира. Въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- b) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

**NCO.POL.110** **Летателни характеристики — общи разпоредби**

Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако летателните характеристики са в съответствие с приложимите за въздушното пространство правила и с всички останали ограничения, засягащи полета, въздушното пространство или използваните летища или експлоатационни площадки, като взема предвид картографската точност на използваните схеми и карти.

## ПОДЧАСТ Г

**ПРИБОРИ, ДАННИ И ОБОРУДВАНЕ**

## РАЗДЕЛ 1

*Самолети***NCO.IDE.A.100** **Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- a) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
  - 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.A.190;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.A.195; или
  - 4) са инсталирани на борда на самолета.
- b) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват по настоящата подчаст:
  - 1) резервни предпазители,
  - 2) електрически фенерчета с независимо хранване,
  - 3) точен хронометър,
  - 4) комплект за оказване на първа помощ,
  - 5) аварийно-спасително оборудване и средства за сигнализиране,
  - 6) морска котва и оборудване за акостиране, и
  - 7) обезопасително средство за деца.
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други приложими приложения, но се пренасят на борда, трябва да отговарят на следните изисквания:
  - 1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от полетния екипаж за постигането на съответствие с приложение I към Регламент (ЕС) № 216/2008 или с NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; и

- 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на самолета, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването са готови за използване и достъпни от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване е лесно достъпно и готово за незабавно използване.

#### **NSO.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) самолетът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или
- б) самолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NSO.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

#### **NSO.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;
- д) осветление, захранвано от електрическата система на самолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

#### **NSO.IDE.A.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и индикация на следното:
- 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) числото М, когато ограниченията на скоростта са дадени чрез числото М.
- б) Самолети, които се експлоатират при визуални метеорологични условия (VMC) през нощта, или при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а) се оборудват допълнително със:



- 1) средства за измерване и индикация на следното:
    - i) завоя и плъзгането,
    - ii) положението,
    - iii) вертикалната скорост, и
    - iv) стабилизираното направление;и
  - 2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо;
- в) Самолети, които се експлоатират при условия, когато желаната траектория не може да се поддържа без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване.

**NSO.IDE.A.125 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и индикация на следното:
  - 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) вертикалната скорост,
  - 6) завоя и плъзгането,
  - 7) положението,
  - 8) стабилизираното направление,
  - 9) температурата на външния въздух и
  - 10) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени чрез числото М;
- б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо; и
- в) средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване.

**NSO.IDE.A.130 Система за предупреждение за опасно сближение с терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за:

- а) оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 януари 2011 г.; или
- б) оборудване клас В, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

**NSO.IDE.A.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Самолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**NSO.IDE.A.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

а) Самолетите се оборудват със:

- 1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
- 2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло;
- 3) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и
- 4) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка седалка на полетния екипаж, който се закопчава и се освобождава от една ключалка.

**NSO.IDE.A.145 Комплект за оказване на първа помощ**

а) Самолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.

б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:

- 1) лесно достъпен за ползване; и
- 2) съдържанието му да се подновява редовно.

**NSO.IDE.A.150 Допълнителен кислород — херметизирани самолети**

а) Херметизирани самолети, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.

б) Херметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническия салон е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за:

- 1) всички членове на екипажа и:
  - i) 100 % от пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон е над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути.
  - ii) най-малко 30 % от пътниците за всеки период от време, през който в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft; и
  - iii) най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft;

и

- 2) всички лица на борда за не по-малко от 10 минути при самолети, експлоатирани на барометрична височина над 25 000 ft или под тази височина, но при условия, които не им позволяват да слезат безопасно в рамките на четири минути до барометрична височина 13 000 ft.

в) Херметизирани самолети, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft, се оборудват допълнително с индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация.

**NCO.IDE.A.155 Допълнителен кислород — нехерметизирани самолети**

- а) Самолети без височинна система, експлоатирани на височини на полета, когато се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Нехерметизирани самолети, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническия салон е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за:
- 1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - 2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническия салон ще бъде над 13 000 ft.

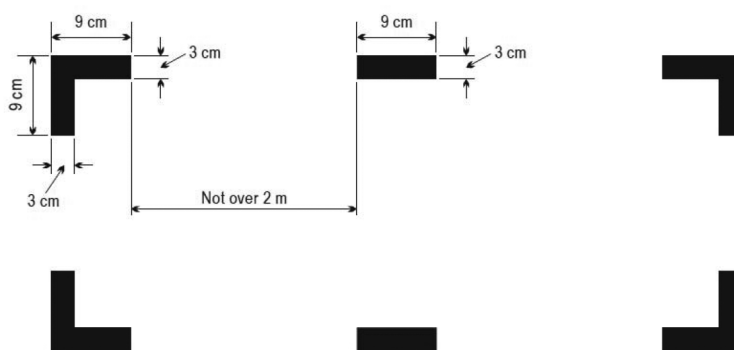
**NCO.IDE.A.160 Ръчни пожарогасители**

- а) Самолетите, с изключение на туристическите мотопланери (TMG) и самолетите от тип ELA1, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:
- 1) в пилотската кабина; и
  - 2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

**NCO.IDE.A.165 Маркиране на зоните за разсичане и влизане**

Ако върху тялото на самолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

Фигура 1

**Маркировка на зони за разсичане и влизане****NCO.IDE.A.170 Аварийен предавател (ELT)**

- а) Самолетите се оборудват със:
- 1) един аварийен предавател, независимо от типа, за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 юли 2008 г. или преди тази дата;
  - 2) един автоматичен аварийен предавател за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
  - 3) един автоматичен аварийен предавател от тип ELT(S) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, когато самолетът е сертифициран с максимална конфигурация от шест пътнически места или по-малко.
- б) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NSO.IDE.A.175 Полети над вода**

а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени:

1) самолети с един двигател, проектирани за кацане на земя, при:

i) полети над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или

ii) излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято траектория на излитане или поцход за кацане, според командира, е разположена над вода по такъв начин, че може да се наложи аварийно приводняване;

2) хидроплани, които се експлоатират над вода; и

3) самолети, експлоатирани на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили.

б) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:

1) една котва;

2) една морска котва (шамандура), необходима за маневриране; и

3) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато е приложимо.

в) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно приводняване и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на самолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя наличието на борда на:

1) оборудване за сигнализиране на бедствие.

2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и

3) животоподдържащо оборудване, подходящо за планирания полет.

**NSO.IDE.A.180 Животоспасяващо оборудване**

Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

**NSO.IDE.A.190 Радиокommunikационно оборудване**

а) Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, самолетите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, изисквани за въздушното пространство.

б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

в) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказ на някой от тях да не води до отказ на друг.

**NSO.IDE.A.195 Навигационно оборудване**

- а) Самолети, които се експлоатират по маршрути, които не позволяват навигация по визуални ориентири, се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:
- 1) полетния план, представен на ОВД; ако е приложимо; и
  - 2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на действието, предвидено за съответния извънреден случай.
- в) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полети по прибори и за всяко определено резервно такова.

**NSO.IDE.A.200 Транспондер**

Когато се изисква за въздушното пространство, в което се извършва полетът, самолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

**РАЗДЕЛ 2****Вертолети****NSO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с NSO.IDE.H.190;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с NSO.IDE.H.195; или
  - 4) са инсталирани на борда на вертолета.
- б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват по настоящата подчаст:
- 1) електрически фенерчета с независимо захранване,
  - 2) точен хронометър,
  - 3) комплект за оказване на първа помощ,
  - 4) аварийно-спасително оборудване и средства за сигнализиране,
  - 5) морска котва и оборудване за акостиране, и
  - 6) обезопасително средство за деца.
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други приложими приложения, но се пренася на борда, отговаря на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от полетния екипаж за постигането на съответствие с приложение I към Регламент (ЕС) № 216/2008 или с NSO.IDE.H.190 и NSO.IDE.H.195; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на вертолета, дори когато не функционират или функционират неправилно.

- г) Приборите и оборудването са готови за използване и достъпни от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване е лесно достъпно и готово за незабавно използване.

#### **NSO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или
- б) вертолетът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NSO.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на вертолета;
- д) осветление, захранвано от електрическата система на вертолета и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

#### **NSO.IDE.H.120 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Вертолетите, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и индикация на следното:
  - 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) плъзгането.
- б) Вертолетите, които се експлоатират при визуални метеорологични условия през нощта, или когато видимостта е под 1 500 m, или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а), се оборудват допълнително със:
  - 1) средства за измерване и индикация на следното:
    - i) положението,
    - ii) вертикалната скорост, и
    - iii) стабилизираното направление;
  - 2) индикация, показваща кога електрическото захранване на жирокопичните прибори не е подходящо;

- в) Вертолетите, които се експлоатират, когато видимостта е под 1 500 m или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б) се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване.

**NSO.IDE.H.125 Експлоатация по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и индикация на следното:
- 1) магнитния курс,
  - 2) времето в часове, минути и секунди,
  - 3) барометричната височина,
  - 4) приборната въздушна скорост,
  - 5) вертикалната скорост,
  - 6) плъзгането,
  - 7) положението,
  - 8) стабилизираното направление и
  - 9) температурата на външния въздух;
- б) индикация, показваща кога електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е подходящо;
- в) средства за предпазване от погрешни показания на системата за индикация на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка 4), поради кондензация или обледеняване; и
- г) резервно средство за измерване и показване на положението на вертолета.

**NSO.IDE.H.126 Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и направлението.

**NSO.IDE.H.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

Вертолетите, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

**NSO.IDE.H.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

- а) Вертолетите се оборудват със:
- 1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
  - 2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и обезопасителни колани за всяко легло;
  - 3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 2012 г.;
  - 4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и

- 5) на всяка седалка на полетния екипаж — предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство, което автоматично ограничава движението на торса на седящия в случай на рязко забавяне.
- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава и освобождава от една ключалка.

#### NSO.IDE.H.145 Комплект за оказване на първа помощ

- а) Вертолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:
- 1) лесно достъпен за ползване; и
  - 2) съдържанието му да се подновява редовно.

#### NSO.IDE.H.155 Допълнителен кислород — нехерметизирани вертолети

- а) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани на височини на полета, когато се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, чрез които се съхранява и подава необходимият кислород.
- б) Нехерметизирани вертолети, експлоатирани на височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за:
- 1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, през който барометричната височина в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
  - 2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, през който барометричната височина в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.

#### NSO.IDE.H.160 Ръчни пожарогасители

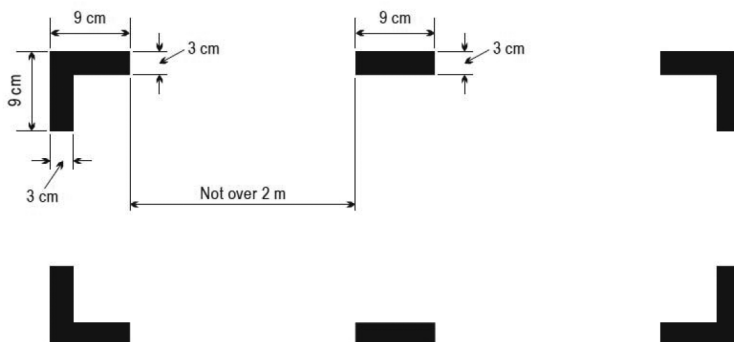
- а) Вертолетите, освен тези от тип ELA2, се оборудват най-малко с по един ръчен пожарогасител:
- 1) в пилотската кабина; и
  - 2) във всеки пътнически салон, който е отделен от пилотската кабина, освен ако салонът е лесно достъпен за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители са съобразени с вида на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността от концентрация на токсичен газ в заеманите от хора отсеци.

#### NSO.IDE.H.165 Маркиране на зони за разсичане и влизане

Ако върху тялото на вертолета са маркирани подходящи зони за разсичане и влизане на спасителни екипи при аварийна ситуация, маркировката им трябва да е съгласно показаната на фигура 1.

Фигура 1

#### Маркировка на зони за разсичане и влизане





**NSO.IDE.H.170 Аварийен предавател (ELT)**

- а) Вертолети, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация с повече от шест пътнически места се оборудват със:
- 1) автоматичен аварийен предавател; и
  - 2) един автоматичен аварийен предавател от тип ELT(S) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато вертолетът се експлоатира на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.
- б) Вертолети, сертифицирани за максимална конфигурация с шест или по-малко пътнически места, се снабдяват с един автоматичен аварийен предавател от тип ELT(S) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник.
- в) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NSO.IDE.H.175 Полети над вода**

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката или леглото на лицето, за което са предназначени, при:
- 1) полет над вода на разстояние от сушата, надвишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или
  - 2) полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател, вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет; или
  - 3) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или подход за кацане преминава над водна площ.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Командирът на вертолет, експлоатиран при полет над вода на разстояние от бреговата ивица, съответстващо на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя наличието на борда на:
- 1) оборудване за сигнализиране на бедствие.
  - 2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да се улесни тяхното използване при аварийна ситуация; и
  - 3) животоподдържащо оборудване, подходящо за планирания полет.
- г) Командирът на вертолета определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на вертолета в случай на аварийно приводняване, когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда.

**NSO.IDE.H.180 Животоспасяващо оборудване**

Вертолети, експлоатиран при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

**NSO.IDE.H.185 Всички вертолети при полети над вода — аварийно приводняване**

Вертолети, експлоатиран за полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата повече от 50 морски мили, са:

- a) конструирани за кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност;
- b) сертифицирани за аварийно приводняване в съответствие със съответните правила за летателна годност; или
- v) снабдени с аварийно оборудване за плаване.

#### **NSO.IDE.H.190 Радиокommunikационно оборудване**

- a) Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, вертолетите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, изисквани за въздушното пространство.
- b) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка a), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.
- v) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че отказът на някой от тях да не води до отказа на друг.
- г) Когато се изисква радиокommunikационна система в допълнение към системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по NSO.IDE.H.135, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на шурвала, за всеки изискван пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

#### **NSO.IDE.H.195 Навигационно оборудване**

- a) Вертолети, които се експлоатират по маршрути, които не позволяват навигация по визуални ориентири, се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:
  - 1) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и
  - 2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- b) Вертолетите имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква a), или безопасно изпълнение на действието, предвидено за съответния извънреден случай.
- v) Вертолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при метеорологични условия за полет по прибори, се снабдяват с навигационно оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при метеорологични условия за полет по прибори и за всяко определено резервно такова.

#### **NSO.IDE.H.200 Транспондер**

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, вертолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

### **РАЗДЕЛ 3**

#### **Планери**

#### **NSO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- a) Приборите и оборудването, изисквани в настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:
  - 1) се използват от полетния екипаж за управление на траекторията на полета;
  - 2) се използват за постигане на съответствие с NSO.IDE.S.145;
  - 3) се използват за постигане на съответствие с NSO.IDE.S.150; или
  - 4) са инсталирани в планера.
- b) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват по настоящата подчаст:

- 1) електрически фенерчета с независимо хранване,
  - 2) точен хронометър,
  - 3) аварийно-спасително оборудване и средства за сигнализиране,
- в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други приложения, но се пренасят на борда, трябва да отговарят на следните изисквания:
- 1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от полетния екипаж за постигането на съответствие с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
  - 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на планера, дори когато не функционират или функционират неправилно.
- г) Приборите и оборудването са готови за използване и достъпни от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.
- д) Аварийно-спасителното оборудване е лесно достъпно и готово за незабавно използване.

#### **NSO.IDE.S.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на планера, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) планерът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или
- б) планерът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NSO.IDE.S.115 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

а) Планери, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и индикация на следното:

- 1) магнитния курс — за моторно задвижвани планери,
- 2) времето в часове, минути и секунди,
- 3) барометричната височина,
- 4) приборната въздушна скорост.

б) Планери, които се експлоатират при условия, когато планерът не може да поддържа желаната траектория без справка с един или повече допълнителни прибори, освен с предвиденото в буква а) се оборудват със средства за измерване и индикация на следното:

- 1) вертикалната скорост,
- 2) положението или завоя и плъзгането, и
- 3) магнитния курс.

#### **NSO.IDE.S.120 Полети в облаците — пилотажно-навигационни прибори**

Планери, които извършват полети в облаците, са оборудвани със средства за измерване и индикация на следното:

- а) магнитния курс,
- б) времето в часове, минути и секунди,
- в) барометричната височина,
- г) приборната въздушна скорост,

- д) вертикалната скорост, и
- е) положението или завоя и плъзгането.

**NSO.IDE.S.125 Седалки и предпазни средства**

- а) Планерите се оборудват със:
  - 1) седалка за всяко лице на борда; и
  - 2) предпазен колан с диагонален презраменен колан съгласно ръководството за летателна експлоатация.
- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава и освобождава от една ключалка.

**NSO.IDE.S.130 Допълнителен кислород**

Планери, експлоатирани на барометрични височини над 10 000 ft, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, осигуряващи достатъчно кислород за дишане на:

- а) членовете на екипажа за всеки период, надвишаващ 30 минути, през който барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и пътници за всеки период, през който барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

**NSO.IDE.S.135 Полети над вода**

Командирът на планер, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на планера в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя наличието на борда на:

- а) спасителни жилетки или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от седалката на лицето, за което са предназначени;
- б) аварийен предавател или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие, когато се извършва полет:
  - 1) над водни пространства на разстояния, надвишаващи дистанцията за планиране до брега; или
  - 2) където траекторията на излитане или на подхода за кацане е разположена над водна площ по такъв начин, че в случай на злополука може да се наложи аварийно приводняване.

**NSO.IDE.S.140 Животоспасяващо оборудване**

Планери, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

**NSO.IDE.S.145 Радиокommunikационно оборудване**

- а) Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, изисквани за въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

**NSO.IDE.S.150 Навигационно оборудване**

Планерите се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:

- а) представения на ОВД полетен план, ако е приложимо; и

б) приложимите изисквания за въздушното пространство.

#### **NCO.IDE.S.155 Транспондер**

Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

### РАЗДЕЛ 4

#### **Аеростати**

#### **NCO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата подчаст, се одобряват в съответствие с приложимите изисквания за летателна годност, ако:

- 1) се използват от полетния екипаж за определяне на траекторията на полета;
- 2) се използват за постигане на съответствие с NCO.IDE.B.145; или
- 3) са инсталирани в аеростата.

б) За следните елементи няма нужда от одобрение, в случай че се изискват по настоящата подчаст:

- 1) електрически фенерчета с независимо захранване,
- 2) точен хронометър,
- 3) комплект за оказване на първа помощ,
- 4) аварийно-спасително оборудване и средства за сигнализиране,

в) Прибори и оборудване, които не се изискват съгласно настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква съгласно други приложения, но се пренасят на борда, трябва да отговарят на следните изисквания:

- 1) информацията, предоставяна от тези прибори или оборудване, не се използва от полетния екипаж за постигането на съответствие с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
- 2) приборите и оборудването не влияят на летателната годност на аеростата, дори когато не функционират или функционират неправилно.

г) Приборите и оборудването се готови за използване и достъпни от работното място на съответния член на екипажа, който трябва да ги използва.

д) Аварийно-спасителното оборудване е лесно достъпно и готово за незабавно използване.

#### **NCO.IDE.V.105 Минимално оборудване за полета**

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на аеростата, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) аеростатът се експлоатира съгласно списъка MEL, ако има такъв; или
- б) аеростатът разполага с разрешение за полет, издадено съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NCO.IDE.V.110 Експлоатационни светлини**

Аеростатите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлини за позициониране;

- б) средство, осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на аеростата;
- в) електрически фенерчета; и
- г) за дирижабли с горещ въздух, следното:
  - 1) светлини за кацане и
  - 2) светлини за предпазване от сблъскване.

**NSO.IDE.V.115 Експлоатация по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

Аеростати, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със:

- а) средство за индикация на посоката на отклонение, и
- б) средства за измерване и индикация на:
  - 1) времето в часове, минути и секунди,
  - 2) вертикалната скорост, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация, и
  - 3) барометричната височина, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация, от изисквания за въздушното пространство или когато е необходим контрол на височината за целите на използване на кислород.

**NSO.IDE.V.120 Комплект за оказване на първа помощ**

- а) Аеростатите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да е:
  - 1) лесно достъпен за ползване; и
  - 2) съдържанието му да се подновява редовно.

**NSO.IDE.V.121 Допълнителен кислород**

Аеростати, експлоатирани на барометрични височини над 10 000 ft, се оборудват с кислороден резервоар и подаващо устройство, осигуряващи достатъчно кислород за дишане на:

- а) членовете на екипажа за всеки период, надвишаващ 30 минути, през който барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и пътници за всеки период, през който барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

**NSO.IDE.V.125 Ръчни пожарогасители**

- а) Аеростатите се оборудват най-малко с един ръчен пожарогасител.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с вида на пожара, който е възможно да възникне в аеростата, където се планира използването на съответния пожарогасител, и с необходимостта от намаляване на опасността за лицата на борда от концентрация на токсичен газ.

**NSO.IDE.V.130 Полети над вода**

Командирът на аеростат, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на лицата на борда на аеростата в случай на аварийно приводняване, въз основа на което определя наличието на борда на:

- а) спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от работното място на лицето, за което са предназначени;

- б) когато се превозват повече от 6 лица, аварийен предавател (ELT), който може да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz
- в) когато се превозват до 6 лица, аварийен предавател или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- г) оборудване за сигнализиране на бедствие.

#### **NSO.IDE.V.135 Животоспасяващо оборудване**

Аеростати, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

#### **NSO.IDE.V.140 Допълнително оборудване**

- а) Аеростатите се оборудват с предпазни ръкавици за всеки член на екипажа.
- б) Аеростатите с горещ въздух се оборудват със:
  - 1) алтернативен източник на запалване;
  - 2) средство за измерване и указване на количеството гориво;
  - 3) противопожарно одеяло или огнеупорно покривало; и
  - 4) въже с дължина най-малко 25 m.
- в) Аеростатите с газ се оборудват с нож.

#### **NSO.IDE.V.145 Радиокommunikационно оборудване**

- а) Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, аеростатите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двупосочна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, изисквани за въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.

#### **NSO.IDE.V.150 Транспондер**

Когато се изисква за въздушното пространство, където се извършва полетът, аеростатите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.“

---









EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>



Служба за публикации на Европейския съюз  
2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**