

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 800/2013

(2013. gada 14. augusts),

ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

- (4) Ar šo regulu groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾, lai iekļautu ar nekomerciāliem pārvadājumiem saistītos īpašos aspektus.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 8. panta 5. punktu,

- (5) Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju un augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropas Savienībā, īstenošanas pasākumos jāatspoguļo jaunākie tehniskie sasniegumi, tostarp paraugprakse, kā arī zinātnes un tehnikas attīstība gaisa kuģu ekspluatācijas jomā. Attiecīgi ir jāņem vērā tehniskās prasības un administratīvās procedūras, par kurām laikā līdz 2009. gada 30. jūnijam ir panākta vienošanās Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (turpmāk – ICAO) un Eiropas apvienotajās aviācijas institūcijās, kā arī spēkā esošie tiesību akti attiecībā uz atsevišķām valstīs spēkā esošām specifiskām prasībām.

tā kā:

- (1) Eksploatantiem un personālam, kas iesaistīts konkrētu gaisa kuģu ekspluatācijā, jāatbilst attiecīgajām pamatprasībām, kas izklāstītas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā.
- (2) Ja vien īstenošanas noteikumos nav noteikts citādi, ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 tiek prasīts, lai eksploatanti, kuri iesaistīti nekomerciālos pārvadājumos, ko veic ar kompleksiem ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem, deklarē savas spējas un līdzekļus veikt pienākumus, kas saistīti ar minēto gaisa kuģu ekspluatāciju.
- (3) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Komisijai būtu jāpieņem vajadzīgie īstenošanas noteikumi, lai iedibinātu priekšnoteikumus drošai gaisa kuģu ekspluatācijai.
- (4) Jāparedz pietiekams laiks, lai aeronavigācijas nozare un dalībvalstu administrācijas pielāgotos jaunajiem reglamentējošajiem noteikumiem.
- (5) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra sagatavoja īstenošanas noteikumu projektu un iesniedza to kā atzinumu Komisijai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. panta 1. punktu.
- (6) Šajā regulā paredzētie pasākumi atbilst atzinumam, ko sniegusi komiteja, kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu,

⁽¹⁾ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) regulas 1. panta 1. punktā tekstu “un nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām, helikopteriem, gaisa baloniem un planieriem” pievieno pēc teksta “komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām vai helikopteriem”;

2) regulas 1. panta 3. punktu pārnumurē par 5. punktu un iekļauj šādu jaunu 3. un 4. punktu:

“3. Šajā regulā paredzēti arī sīki izstrādāti noteikumi par nekomerciāliem pārvadājumiem un deklarēšanas, kā arī ekspluatantu, kas iesaistīti nekomerciālos pārvadājumos, ko veic ar kompleksi ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem, uzraudzības nosacījumi un procedūras.

4. Citas gaisa transporta operācijas, ieskaitot darbības, ja gaisa kuģi izmanto specializētu darbu vai pakalpojumu veikšanai, arī turpmāk veicamas saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem līdz brīdim, kad tiek pieņemti un piemēroti attiecīgie īstenošanas noteikumi.”;

3) regulas 2. pantā:

a) pirmajai daļai pievieno jaunu 5. punktu:

“5. “Veiktspējas navigācija (PBN)” ir zonālā navigācija, kas pamatojas uz veiktspējas prasībām gaisa kuģiem, kas veic lidojumus ATS maršrutā, veic instrumentālas nolaišanās procedūru vai lido norādītā gaisa telpā.”;

b) otrajā daļā “V” aizstāj ar “VII”;

4) regulas 5. panta 2. punktā no pirmā teikuma svīturo vārdu “CAT”;

5) regulas 5. panta 2. punkta b) apakšpunktā tekstu “lidmašīnas un helikopterus” aizstāj ar tekstu “lidmašīnas, helikopterus, gaisa balonus un planierus”;

6) regulas 5. pantu papildina ar šādiem trim punktiem:

“3. Kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru ekspluatanti, kas veic nekomerciālus pārvadājumus, deklarē savas spējas un līdzekļus veikt ar šā gaisa kuģa ekspluatāciju saistītus pienākumus un ekspluatē gaisa kuģi saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti III pielikumā un VI pielikumā.

4. Lidmašīnu un helikopteru, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, kā arī gaisa balonu un planieru ekspluatanti, kas veic nekomerciālus pārvadājumus, darbojas saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti VII pielikumā.

5. Atkāpjoties no 1., 3. un 4. punkta, apmācības organizācijas, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir dalībvalstī un kuras ir apstiprinātas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 290/2012 (*), veicot mācību lidojumus ES robežās vai ārpus tām, izmanto:

a) kompleksas ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un helikopterus saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti VI pielikumā;

b) lidmašīnas un helikopterus, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, kā arī gaisa balonus un planierus saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti VII pielikumā.

(*) OV L 100, 5.4.2012., 1. lpp.”;

7) regulas 6. pantam pievieno jaunu 7. punktu:

“7. Atkāpjoties no SPA.PBN.100 PBN V pielikumā, nekomerciāli pārvadājumi, ko veic ar lidmašīnu, kas nav kompleksa lidmašīna ar dzinēju, norādītā gaisa telpā, tādos maršrutos vai saskaņā ar procedūru, attiecībā uz ko ir noteikta uz veiktspēju balstītas navigācijas (PBN) specifiskācija, arī turpmāk veicami saskaņā ar piemērojamiem dalībvalsts tiesību aktiem līdz brīdim, kad tiek pieņemti un piemēroti attiecīgie īstenošanas noteikumi.”;

8) regulas 8. pantu groza šādi:

a) esošo daļu numurē kā 1. punktu;

b) punkta a) apakšpunktā vārdu “lidmašīnām” aizstāj ar vārdiem “lidmašīnu CAT pārvadājumiem”;

c) punkta b) apakšpunktā vārdu “helikopteriem” aizstāj ar vārdiem “helikopteru CAT pārvadājumiem”;

d) pievieno jaunu 2. punktu:

“2. Nekomerciāli pārvadājumi, ko veic ar kompleksām ar dzinēju darbināmām lidmašīnām un helikopteriem, arī turpmāk veicami saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem par lidojuma laika ierobežojumiem līdz brīdim, kad tiek pieņemti un piemēroti attiecīgie īstenošanas noteikumi.”;

- 9) regulas 10. pantam pievieno šādu punktu:
- “3. Atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, dalībvalstis var nolemt nepiemērot:
- a) III pielikuma noteikumus par kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru nekomerciālu ekspluatāciju līdz 2016. gada 25. augustam; un
- b) V, VI un VII pielikuma noteikumus par lidmašīnu, helikopteri, planieri un gaisa balonu nekomerciālu ekspluatāciju līdz 2016. gada 25. augustam.”;
- 10) I pielikuma virsrakstu aizstāj ar “II–VII pielikumā izmantoto terminu definīcijas”. Iekļauj šādas jaunas definīcijas alfabētiskā secībā un esošām definīcijām attiecīgi maina numerāciju:
- “11. “Nolaišanās procedūra, izmantojot vertikālos norādījumus (APV)” ir instrumentālās nolaišanās procedūra, kas izmanto sānu un vertikālos norādījumus, tomēr neatbilst prasībām, kas noteiktas precīzas nolaišanās un nosēšanās operācijām, ar lēmuma pieņemšanas augstumu (DH) ne mazāku par 250 pēdām un skrejceļa redzamību (RVR) ne mazāku par 600 m.”;
- “43. “ELA1 gaisa kuģis” ir šāds pilotējams Eiropas vieglais gaisa kuģis:
- a) lidmašīna, kuras maksimālā pacelšanās masa (MTOM) ir 1 200 kg vai mazāka un kura nav klasificēta kā komplekss ar dzinēju darbināms gaisa kuģis;
- b) planieris vai planieris ar dzinēju, kura maksimālā pacelšanās masa (MTOM) ir 1 200 kg vai mazāka;
- c) gaisa balons ar maksimālo izstrādāto pacelšanās gāzes vai karstā gaisa apjomu, kas nepārsniedz 3 400 m³ karstā gaisa baloniem, 1 050 m³ gāzes gaisa baloniem un 300 m³ piesietiem gāzes gaisa baloniem.”;
- “44. “ELA2 gaisa kuģis” ir šāds pilotējams Eiropas vieglais gaisa kuģis:
- a) lidmašīna, kuras maksimālā pacelšanās masa (MTOM) ir 2 000 kg vai mazāka un kura nav klasificēta kā komplekss ar dzinēju darbināms gaisa kuģis;
- b) planieris vai planieris ar dzinēju, kura maksimālā pacelšanās masa (MTOM) ir 2 000 kg vai mazāka;
- c) gaisa balons;
- d) ļoti viegls rotorplāns, kura maksimālā pacelšanās masa (MTOM) nepārsniedz 600 kg, ar vienkāršu konstrukciju ne vairāk kā divu pasažieru pārvadāšanai, kas nav darbināms ar turbo un/vai raķešu dzinējiem, tikai ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR.”;
- “126. “Laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks” ir piemērots lidlauks, kurā uz paredzamo izmantošanas laiku meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka laika apstākļi atbildīs vai pārsniegs prasītos minimālos lidlauku ekspluatācijas nosacījumus, un skrejceļa virsmas stāvokļa ziņojumi rāda, ka būs iespējams veikt drošu nosēšanos.”;
- 11) II pielikuma ARO.GEN.200. punkta c) apakšpunktā tekstu “vai kuras tai iesniedz deklarācijas” pievieno pēc vārda “Aģentūra”;
- 12) II pielikuma ARO.GEN.220. punkta a) apakšpunktā iekļauj šādus jaunus punktus un pārējiem attiecīgi maina numerāciju:
- “5) deklarācijas procesi un deklarēto organizāciju pastāvīgā uzraudzība.”;
- “8) nekomerciālu gaisa kuģa ekspluatantu lidmašīnu, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, ekspluatācijas uzraudzība.”;
- 13) II pielikuma ARO.GEN.220. punkta b) apakšpunkta beigās pievieno “, kā arī saņemto deklarāciju sarakstu.”;
- 14) II pielikuma ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:
- “a) Kompetentajai iestādei jāpārbauda:
- 1) organizāciju atbilstība prasībām, kas jāizpilda attiecīgi pirms organizācijas sertifikāta vai apstiprinājuma izdošanas;

- 2) tās sertificēto organizāciju vai organizāciju, no kurām tā saņēmusi deklarāciju, pastāvīga atbilstība piemērojamām prasībām;
- 3) ekspluatantu, kas veic nekomerciālus gaisa pārvadājumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, pastāvīga atbilstība piemērojamām prasībām; un
- 4) kompetentās iestādes uzticēto attiecīgo drošības pasākumu izpilde, kā noteikts ARO.GEN.135. punkta c) un d) apakšpunktā.”;
- 15) II pielikuma ARO.GEN.305. punkta d) un e) apakšpunkts attiecīgi kļūst par e) un f) apakšpunktu, un iekļauj jaunu d) apakšpunktu:
- “d) Attiecībā uz organizācijām, kas deklarē savu darbību kompetentajai iestādei, uzraudzības programmu izstrādā, ņemot vērā organizācijas konkrētās īpatnības, tās darbību sarežģītību un rezultātus, kas gūti, īstenojot līdzšinējās uzraudzības darbības, un pamato ar saistīto risku novērtējumu. Tajā attiecīgi ietver arī revīzijas un pārbaudes, tostarp perona pārbaudes un iepriekš nepaziņotas pārbaudes.”;
- 16) II pielikumā pēc ARO.GEN.330. punkta iekļauj jaunu ARO.GEN.345. punktu:
- “ARO.GEN.345 Deklarācija – organizācijas**
- a) Saņemot deklarāciju no organizācijas, kas veic vai plāno veikt darbības, kurām vajadzīga deklarēšana, kompetentā iestāde pārliecinās, ka deklarācijā ir visa informācija, kas prasīta *Part-ORO*, un organizācijai apstiprina, ka ir saņēmusi deklarāciju.
- b) Ja deklarācijā nav prasītās informācijas vai tajā ir informācija, kas norāda uz neatbilstību piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde informē organizāciju par neatbilstību un pieprasa papildu informāciju. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde veic organizācijas pārbaudi. Ja neatbilstība apstiprinās, kompetentā iestāde rīkojas, kā noteikts ARO.GEN.350. punktā.”;
- 17) II pielikuma ARO.GEN.350. punkta b) un c) apakšpunktā pēc vārdiem “sertifikācijas noteikumiem” iekļauj “, vai deklarācijas saturam”;
- 18) II pielikuma ARO.GEN.350. punkta e) apakšpunktā pēc vārdiem “sertificēta organizācija” iekļauj “vai organizācija, kas tai deklarē savu darbību.”;
- 19) II pielikuma ARO.OPS.200. punkta b) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:
- “b) Ja kompetentā iestāde pārliecinās, ka ekspluatants ir apliecinājis atbilstību piemērojamajām prasībām, tā izdod apstiprinājumu vai to groza. Apstiprinājumu norāda:
- 1) komerciāliem gaisa pārvadājumiem - ekspluatācijas specifikācijās, kā noteikts II papildinājumā; vai
- 2) nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem - īpašo apstiprinājumu sarakstā, kā noteikts V papildinājumā.”;
- 20) II pielikumā iekļauj jaunu V papildinājumu ar nosaukumu “Īpašo apstiprinājumu saraksts”, kā noteikts šīs regulas I pielikumā;
- 21) III pielikuma ORO.GEN.005. punkta beigās pievieno “vai nekomerciālus gaisa pārvadājumus ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju”;
- 22) III pielikuma ORO.GEN.105. punktā pēc vārda “sertifikācijas” iekļauj “vai deklarēšanas”;
- 23) III pielikuma ORO.GEN.110. punkta a) apakšpunktā pēc vārda “apliecību” iekļauj “vai deklarāciju” un c) apakšpunktā pēc vārda “apliecības” iekļauj “vai deklarācijas”;
- 24) III pielikuma ORO.GEN.120. punktam pievieno jaunu c) apakšpunktu:
- “c) Ekspluatants, kuram prasīts deklarēt savu darbību, paziņo kompetentajai iestādei to alternatīvo atbilstības panākšanas līdzekļu sarakstu, kurus tas izmanto, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.”;
- 25) III pielikuma ORO.GEN.140. punkta a) apakšpunktā pēc vārda “sertifikācija” iekļauj “vai deklarēšana”;

26) III pielikuma ORO.AOC.125. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

“a) AOC turētājs var veikt nekomerciālus lidojumus ar gaisa kuģi, kuru parasti izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, kas uzskaitīti tā AOC ekspluatācijas specifikācijās, ar nosacījumu, ka šis ekspluatants:

1) šos ekspluatācijas veidus detalizēti apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, iekļaujot:

i) norādi uz piemērojamām prasībām;

ii) skaidru norādi uz komerciālai ekspluatācijai un nekomerciālai ekspluatācijai piemērojamo ekspluatācijas procedūru atšķirībām;

iii) līdzekļus, ar kuru palīdzību nodrošina, ka visi ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pilnībā pārzina attiecīgās procedūras;

2) kompetentajai iestādei iepriekšēja apstiprinājuma saņemšanai iesniedz identificētās atšķirības starp a) apakšpunkta 1. punkta ii) apakšpunktā minētajām ekspluatācijas procedūrām.

b) AOC turētājam, kas veic a) apakšpunktā minētos lidojumus, nav prasīts iesniegt deklarāciju saskaņā ar šo daļu.”;

27) III pielikumā pēc ORO.AOC.150. punkta iekļauj šādu jaunu apakšdaļu:

“DEC APAKŠDAĻA

DEKLARĒŠANA

ORO.DEC.100 Deklarēšana

Ekspluatants, kas veic nekomerciālus gaisa pārvadājumus ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju:

a) pirms pārvadājumu uzsākšanas sniedz kompetentajai iestādei visu būtisko informāciju, izmantojot veidlapu, kas ietverta šā pielikuma I papildinājumā;

b) paziņo kompetentajai iestādei izmantoto alternatīvo atbilstības panākšanas līdzekļu sarakstu;

c) uztur atbilstību piemērojamām prasībām un deklarācijā sniegtajai informācijai;

d) nekavējoties paziņo kompetentajai iestādei par visām tā deklarācijas vai izmantoto atbilstības panākšanas līdzekļu izmaiņām, iesniedzot grozītu deklarāciju, izmantojot veidlapu, kas ietverta šā pielikuma I papildinājumā; un

e) informē kompetento iestādi, ja tas beidz darbību.”;

28) III pielikuma ORO.MLR.100. punkta b) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:

“b) OM saturs atspoguļo prasības, kas izklāstītas attiecīgi šajā pielikumā, IV pielikumā (*Part-CAT*), V pielikumā (*Part-SPA*) un VI pielikumā (*Part-NCC*), un nav pretrunā nosacījumiem, kas iekļauti attiecīgi gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) ekspluatācijas specifikācijās vai deklarācijā un tās īpašo apstiprinājumu sarakstā.”;

29) III pielikuma ORO.MLR.101. punkta nosaukumu groza šādi: “Lidojumu veikšanas rokasgrāmata - struktūra komerciāliem gaisa pārvadājumiem”;

30) III pielikuma ORO.MLR.115. punkta a) apakšpunkta tekstu aizstāj ar šādu:

“a) Šādus reģistrus uzglabā vismaz piecus gadus:

1) attiecībā uz CAT ekspluatantiem - ORO.GEN.200. punktā minēto darbību reģistrus;

2) attiecībā uz nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju - ekspluatanta deklarācijas eksemplāru, informāciju par saņemtajiem apstiprinājumiem un lidojumu veikšanas rokasgrāmatu.”;

31) III pielikuma ORO.FC.005. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

“Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāievēro ekspluatantam attiecībā uz lidojuma apkalpes apmācību, pieredzi un kvalifikāciju, un:

a) apakšdaļas 1. iedaļā noteiktas kopīgas prasības, kas piemērojamas gan nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju, gan komerciāliem gaisa pārvadājumiem;

- b) apakšdaļas 2. iedaļā noteiktas papildu prasības, kas piemērojamas komerciāliem gaisa pārvadājumiem.”;
- 32) III pielikumā pēc ORO.FC.005. punkta iekļauj jaunu iedaļu ar nosaukumu “1. iedaļa – Kopīgas prasības”;
- 33) III pielikuma ORO.FC.105. punkta a) apakšpunktā vārdus “gaisa kuģa kapteini/komandieri” aizstāj ar “gaisa kuģa kapteini vai, veicot komerciālus gaisa pārvadājumus, par komandieri”;
- 34) III pielikuma ORO.FC.145. punkta c) apakšpunkta sākumā pievieno “Komerčiālu gaisa pārvadājumu gadījumā”;
- 35) III pielikumā pēc ORO.FC.145. punkta iekļauj jaunu iedaļu ar nosaukumu “2. iedaļa – Papildu prasības attiecībā uz komerciāliem gaisa pārvadājumiem”;
- 36) III pielikuma ORO.CC.005. punkta tekstu aizstāj ar šādu:
- “Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar salona apkalpi, un:
- a) apakšdaļas 1. iedaļā noteiktas kopīgas prasības, kas piemērojamas visiem gaisa pārvadājumiem; un
- b) apakšdaļas 2. iedaļā noteiktas papildu prasības, kas piemērojamas tikai komerciāliem gaisa pārvadājumiem.”;
- 37) III pielikumā CC apakšdaļas 1. iedaļas nosaukumu aizstāj ar “Kopīgas prasības”;
- 38) III pielikumam pievieno jaunu papildinājumu ar nosaukumu “Deklarēšana”, kā noteikts šīs regulas II pielikumā;
- 39) V pielikuma SPA.GEN.100. punkta tekstu aizstāj ar šādu:
- “a) Kompetentā iestāde, kas izdod īpašu apstiprinājumu:
- 1) komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatantam ir tās dalībvalsts iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta;
- 2) nekomerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatantam ir tās valsts iestāde, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai kurā ir ekspluatanta pastāvīgā dzīvesvieta.
- b) Neskarot a) apakšpunkta 2. punktu, ekspluatantam, kas veic trešā valstī reģistrētu gaisa kuģa nekomerciālu ekspluatāciju, nepiemēro šajā pielikumā noteiktās piemērojamas prasības šādu ekspluatācijas veidu atļauju izdošanai, ja šīs atļaujas ir izdevusi trešā valsts, kas ir reģistrācijas valsts:
- 1) veiktspējas navigācija (PBN);
- 2) navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas (MNPS);
- 3) gaisa telpa ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (RVSM).”;
- 40) V pielikuma SPA.GEN.110. punkta tekstu aizstāj ar šādu:
- “Tās darbības jomu, kuras veikšanai ekspluatants ir saņēmis apstiprinājumu, dokumentē un norāda:
- a) attiecībā uz ekspluatantiem, kas ir gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) turētāji, – AOC ekspluatācijas specifikācijās;
- b) attiecībā uz visiem pārējiem ekspluatantiem – īpašu apstiprinājumu sarakstā.”;
- 41) V pielikuma SPA.DG.100. punktā pēc vārdiem “IV pielikumā (Part-CAT)” iekļauj “VI pielikumā (Part-NCC) un VII pielikumā (Part-NCO)”;
- 42) iekļauj jaunu VI pielikumu (Part-NCC) un VII pielikumu (Part-NCO), kā noteikts attiecīgi šīs regulas III un IV pielikumā.

*2. pants***Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2013. gada 25. augusta.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2013. gada 14. augustā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

"V Papildinājums

Īpašo apstiprinājumu saraksts

Nekomerciālai ekspluatācijai

(atbilstoši nosacījumiem, kas norādīti apstiprinājumā un kas ietverti lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai pilota darbības rokasgrāmatā)

Izsniedzēja iestāde ⁽¹⁾:Īpašo apstiprinājumu saraksts # ⁽²⁾:

Ekspluatanta nosaukums/vārds, uzvārds:

Datums ⁽³⁾:

Paraksts:

Gaisa kuģa modelis un reģistrācijas zīmes ⁽⁴⁾:

Specializētas ekspluatācijas veidi (SPO), ja vajadzīgs:

 ⁽⁵⁾

Īpašie apstiprinājumi ⁽⁶⁾	Specifikācija ⁽⁷⁾	Piezīmes
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Norādīt nosaukumu un kontaktinformāciju.⁽²⁾ Norādīt attiecīgo numuru.⁽³⁾ Konkrēto apstiprinājumu izdošanas datums (dd-mm-gggg) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.⁽⁴⁾ Norādīt Komerčiālas aviācijas drošības grupas (*Commercial Aviation Safety Team – CAST*)/ICAO piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsaucies sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*). *CAST/ICAO* taksonomija ir pieejama šādā tīmekļa vietnē: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Reģistrācijas zīmēm jābūt uzskaitītām vai nu Īpašo apstiprinājumu sarakstā, vai ekspluatācijas rokasgrāmatā. Pēdējā minētajā gadījumā Īpašo apstiprinājumu sarakstā dod atsauci uz ekspluatācijas rokasgrāmatas attiecīgo lapu.

⁽⁵⁾ Norāda specializēto jomu, piemēram, lauksaimniecība, celtniecība, fotogrāfija, topogrāfija, novērošana un patrulēšana, reklāma gaisā.⁽⁶⁾ Šajā slejā uzskaitīt visas apstiprinātās operācijas, piemēram, *LVO*, *RVSM*, *RNP*, *MNPS*.⁽⁷⁾ Šajā slejā uzskaitīt katra apstiprinājuma maksimāli pieļaujamās kritērijas, piemēram, lēmuma pieņemšanas augstumu un II kategorijas *RVR* obligātos nosacījumus.

II PIELIKUMS

"Papildinājums

DEKLARĀCIJA	
atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju	
Ekspluatants	
Nosaukums/vārds, uzvārds:	
Vieta, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību, vai ekspluatanta pastāvīgā dzīvesvieta un vieta, no kuras tiek vadīta gaisa kuģu ekspluatācija:	
Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:	
Gaisa kuģu ekspluatācija	
Ekspluatācijas sākuma datums/datums, no kura piemēro izmaiņas:	
Ekspluatācijas veids(-i):	
<input type="checkbox"/> <i>Part-NCC</i> : (norādīt – pasažieru un/vai kravas pārvadājumi)	
Gaisa kuģu tips(-i), reģistrācija(-as) un galvenā bāze:	
Informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem (attiecīgā gadījumā deklarācijai pievienot īpašo apstiprinājumu sarakstu)	
Alternatīvo atbilstības panākšanas līdzekļu saraksts ar atsaucēm uz AMC, kurus tie aizstāj (pievienot deklarācijai)	
Paziņojumi	
<input type="checkbox"/> Pārvaldības sistēmas dokumentācija, arī lidojumu veikšanas rokasgrāmata, atspoguļo piemērojamās prasības, kas noteiktas <i>Part-ORO</i> , <i>Part-NCC</i> un <i>Part-SPA</i> . Visi lidojumi tiks veikti saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām procedūrām un instrukcijām.	
<input type="checkbox"/> Visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir derīgs lidojumperīguma sertifikāts, un tie atbilst Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumiem.	
<input type="checkbox"/> Visi lidojumu apkalpes locekļi un salona apkalpes locekļi attiecīgā gadījumā ir izgājuši apmācību atbilstīgi piemērojamām prasībām.	
<input type="checkbox"/> (Attiecīgā gadījumā) Ekspluatants ir īstenojis un pierādījis atbilstību oficiāli atzītam nozares standartam. Atsauce uz standartu: Sertifikācijas struktūra: Pēdējās atbilstības revīzijas veikšanas datums:	
<input type="checkbox"/> Visas izmaiņas ekspluatācijā, kuras ietekmē šajā deklarācijā ietverto informāciju, tiks paziņotas kompetentajai iestādei.	
<input type="checkbox"/> Ekspluatants apliecina, ka šajā deklarācijā ietvertā informācija ir pareiza.	
Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts”	

III PIELIKUMS

"VI PIELIKUMS

NEKOMERCIĀLI GAISA PĀRVADĀJUMI AR KOMPLEKSIEM GAISA KUĢIEM AR DZINĒJU

[PART-NCC]

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

NCC.GEN.100 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā dzīvesvieta.

NCC.GEN.105 Apkalpes pienākumi

a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:

- 1) ir saistīti ar gaisa kuģa un tajā atrodošos personu drošību; un
- 2) ir konkrēti aprakstīti lidojumu veikšanas rokasgrāmatas instrukcijās un procedūrās.

b) Kritiskajos lidojuma posmos vai ikreiz, kad drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu gaisa kuģa kapteinis, salona apkalpes locekļi ieņem sēdvietas viņiem atvēlētajās darba vietās un veic tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai lidmašīnas ekspluatācijai.

c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā darba vietā, piesprādzējas ar drošības jostu.

d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.

e) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:

- 1) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir noguris(-usi), kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejutis spējīgs(-a) veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojumu; vai
- 2) ir psihotropu vielu ietekmē vai alkohola reibumā, vai citu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.

f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairākiem ekspluatantiem:

- 1) reģistrē savu lidojuma, darba un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (Part-ORO) FTL apakšdaļu; un
- 2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām.

g) Apkalpes loceklis ziņo gaisa kuģa kapteinim:

- 1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
- 2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

NCC.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs par:

- 1) gaisa kuģa un visu gaisa kuģī esošo apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.c punktā;
- 2) lidojuma sākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai novirzīšanu drošības nolūkos;

- 3) to, lai tiktu ievērotas visas instrukcijas, ekspluatācijas procedūras un nodrošināta atbilstība kontrolesarakstiem saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatu un kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktā;
- 4) to, lai lidojums tiktu sākts tikai tad, ja gaisa kuģa kapteinis ir pārliecinājies, ka ir nodrošināta atbilstība visiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā, respektīvi, ir pārliecinājies, ka:
 - i) gaisa kuģis ir derīgs lidojumam;
 - ii) gaisa kuģis ir attiecīgi reģistrēts;
 - iii) instrumenti un iekārtas, kas vajadzīgas lidojuma veikšanai, ir gaisa kuģī uzstādītas un ir darba kārtībā, ja vien ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL) vai līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCC.IDE.A.105. vai NCC.IDE.H.105. punktā, nav atļauta gaisa kuģa ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas;
 - iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;
 - v) visa rokas bagāža, reģistrētā bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta;
 - vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi, kas noteikti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
 - vii) visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir derīga apliecība saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011; un
 - viii) lidojumu apkalpes locekļiem ir pienācīga kvalifikācija un viņi ievēro prasības par kompetenci un prasmju uzturēšanu;
- 5) to, lai lidojums netiktu sākts, ja kāds lidojumu apkalpes loceklis kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, nespēj pildīt savus pienākumus;
- 6) to, lai lidojums netiktu turpināts tālāk par tuvāko laikstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja kādam lidojumu apkalpes loceklim ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- 7) par lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām atbilstīgi pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstam (CDL) vai obligāto iekārtu sarakstam (MEL);
- 8) to, lai lietošanas dati un visi gaisa kuģa defekti, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, lidojuma vai lidojumu sērijas beigās tiktu reģistrēti gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojumu žurnālā; un
- 9) to, lai nodrošinātu, ka lidojuma parametru reģistratori:
 - i) lidojuma laikā nav atspējoti vai izslēgti; un
 - ii) tad, ja noticis nelaimes gadījums vai incidents, par ko obligāti jāziņo:
 - A) netiek tīšām izdzēsti ierakstītie dati;
 - B) reģistratori tūlīt pēc lidojuma tiek izslēgti; un
 - C) atkārtoti tiek ieslēgti tikai ar izmeklēšanas iestādes atļauju.
- b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst atteikties pārvadāt vai likt izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā atrodošos personu drošībai.
- c) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienībai par bīstamiem laikstākļiem vai lidojuma apstākļiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.
- d) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 6. punkta noteikumiem daudzpilotu apkalpes lidojumos gaisa kuģa kapteinis var turpināt lidojumu tālāk par tuvāko laikstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku, ja ir ieviestas piemērotas riska mazināšanas procedūras.

- e) Avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- f) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.
- g) Gaisa kuģa kapteinis ar visdrīzāk pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir nodarīti būtiski bojājumi.

NCC.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

- a) Gaisa kuģa kapteinis ievēro tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas ir spēkā valstīs, kurās veic ekspluatāciju.
- b) Gaisa kuģa kapteinis pārzina tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas attiecas uz viņa/viņas pienākumu izpildi un ir piemērojami šķērsojamām teritorijām, izmantojamiem lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām un ar tiem saistītajām aeronavigācijas ierīcēm, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.a punktā.

NCC.GEN.115 Kopēja valoda

Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi var sazināties vienā kopējā valodā.

NCC.GEN.120 Lidmašīnas manevrēšana uz zemes

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu lidlauka kustības zonā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

- a) ir pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai
- b) ir saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:
 - 1) sagatavota, lai veiktu lidmašīnas manevrēšanu;
 - 2) apguvusi radiotelefona izmantošanu, ja radiosakari ir nepieciešami;
 - 3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaisojumu, gaisa satiksmes vadības (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūram; un
 - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

NCC.GEN.125 Helikoptera propellera iedarbināšana

Helikoptera propelleru lidojuma veikšanas nolūkā drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

NCC.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību.

NCC.GEN.135 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī

Ekspluatants nodrošina, ka vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī, lai nodrošinātu tūlītēju saziņu ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

- a) Katrā lidojumā (ja nav norādīts citādi) gaisa kuģī ir šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija vai to kopijas:
 - 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (AFM) vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;

- 4) trokšņa līmeņa sertifikāts;
 - 5) deklarācija, kas norādīta Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (Part-ORO) ORO.DEC.100. punktā;
 - 6) īpašo apstiprinājumu saraksts (attiecīgā gadījumā);
 - 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecīgā gadījumā);
 - 8) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise(-es);
 - 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 10) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
 - 11) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo maršrutu, pa kuriem lidojumu paredzami varētu novirzīt, jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 12) procedūras un vizuālie informācijas signāli, ko izmanto pārtverošais un pārtvertais gaisa kuģis;
 - 13) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma apgabalā;
 - 14) apkalpes locekļiem viegli pieejamas lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas, kas ir spēkā un attiecas uz apkalpes pienākumiem;
 - 15) obligāto iekārtu saraksts (MEL) vai pieļaujamo konfigurācijas noviržu saraksts (CDL);
 - 16) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (NOTAM) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktāžas dokumentācija;
 - 17) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;
 - 18) kravas un/vai pasažieru saraksts (attiecīgā gadījumā); un
 - 19) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.
- b) Ja a) apakšpunkta 2.–8. punktā paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājējdokumentāciju.

NCC.GEN.145 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu uzglabāšana, ģenerēšana un izmantošana

- a) Pēc nelaimes gadījuma vai incidenta, par kuru obligāti jāziņo, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants 60 dienas uzglabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Lai nodrošinātu reģistrācijas ierīču pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants pārbauda lidojuma datu reģistratora (FDR), pilotu kabīnes sarunu reģistratora (CVR) un datu pārraides ierakstus un izvērtē ierakstītos datus.
- c) Ekspluatants saskaņā ar NCC.IDE.A.165. punktu vai NCC.IDE.H.165. punktu uzglabā FDR darbības laikā veiktos ierakstus, izņemot gadījumus, kad FDR pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants uzglabā un uztur atjauninātu dokumentāciju ar vajadzīgo informāciju, lai FDR nolasītos datus pārveidotu parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus uzglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstus, ja kompetentā iestāde to nosaka.
- f) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010 piemērošanu:
 - 1) CVR ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, tikai tādā gadījumā, kad tam piekrīt visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki; un
 - 2) FDR ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:
 - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei;

- ii) deidentificē; vai
- iii) izpauž, ievērojot drošības procedūras.

NCC.GEN.150 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

- a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu (ICAO dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar to papildinājumiem un jebkuriem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamos izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (Part-SPA) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:
 - 1) saskaņā ar minēto tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas; vai
 - 2) tos pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.
- c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netišu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Ekspluatants saskaņā ar tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.
- e) Ievērojot tehniskās instrukcijas, ekspluatants nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, par jebkuriem nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem.
- f) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi tehniskajām instrukcijām pasažieriem tiktu sniegta informācija par bīstamiem izstrādājumiem.
- g) Ekspluatants nodrošina, ka atbilstīgi tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos izvieto uzrakstus ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

NCC.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Ekspluatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

NCC.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācijas lidmašīnām

Izvēloties rezerves lidlaukus un degvielas izmantošanas stratēģiju, ekspluatants lidlauku uzskata par izolētu lidlauku, ja lidošanas laiks līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves galamērķa lidlaukam pārsniedz:

- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem; vai
- b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.

NCC.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – vispārējas prasības

- a) Instrumentālā lidojuma noteikumu (IFR) gadījumā ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko paredzēts izmantot, izstrādā lidlauka ekspluatācijas minimumus. Šie minimumi:
 - 1) nav zemāki kā minimumi, ko noteikusi valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot ar īpašu šīs valsts apstiprinājumu; un
 - 2) veicot ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos, ir jāapstiprina kompetentajai iestādei saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (Part-SPA) E apakšdaļu.
- b) Izstrādājot lidlauka ekspluatācijas minimumus, ekspluatants ņem vērā:
 - 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un apkalpošanas parametrus;
 - 2) lidojumu apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
 - 3) to skrejceļu un nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (FATO) izmērus un tehnisko raksturojumu, kuras var izvēlēties izmantot;

- 4) uz zemes pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
 - 5) gaisa kuģī pieejamās iekārtas navigācijas un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;
 - 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonās, kas ir vajadzīgas darbnepārtrauces procedūru izpildei;
 - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentālas nolaišanās procedūrām;
 - 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
 - 9) lidojuma paņēmienus, ko izmantos nolaišanās beigu posmā.
- c) Īpaša veida nolaišanās un nosēšanās procedūrām minimumus piemēro tikai tad, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:
- 1) paredzētajai procedūrai nepieciešamās virszemes iekārtas ir darba kārtībā;
 - 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie gaisa kuģa darbības kritēriji; un
 - 4) apkalpe ir atbilstīgi kvalificēta.

NCC.OP.111 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – NPA, APV, CAT I darbības

- a) Lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (DH), kas jāizmanto, veicot neprecīzu nolaišanos (NPA) ar vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā (CDFA), nolaišanās procedūru ar vertikāliem norādījumiem (APV) vai I kategorijas (CAT I) parametriem atbilstīgu ekspluatāciju, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) pieļaujama minimālā augstums, līdz kādam var izmantot nolaišanās palīglīdzekļus, ja nav vajadzīgo vizuālo orientieru;
 - 2) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamais šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (OCH);
 - 3) nolaišanās procedūrai publicētais DH (attiecīgā gadījumā);
 - 4) sistēmas minimumi, kas norādīti 1. tabulā; vai
 - 5) AFM vai līdzvērtīgā dokumentā norādītais minimālais DH (ja tāds noteikts).
- b) Minimālais nolaišanās relatīvais augstums (MDH) NPA veikšanai, nelidojot ar CDFA paņēmieni, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamais OCH;
 - 2) sistēmas minimumi, kas norādīti 1. tabulā; vai
 - 3) AFM norādītais MDH (ja tāds noteikts).

1. tabula

Sistēmas minimumi

iekārta	Zemākais DH/MDH (pēdās)
Instrumentālās nosēšanās sistēma (ILS)	200
Globālā satelītu navigācijas sistēma (GNSS)/satelītā uzstādīta darbības uzlabošanas sistēma (SBAS) (precīza horizontāla nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem (LPV))	200
GNSS (horizontālā navigācija (LNAV))	250
GNSS/barometriski vertikālā navigācija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizators (LOC) ar attāluma mērīšanas iekārtām (DME) vai bez tām	250

Iekārta	Zemākais DH/MDH (pēdās)
Nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru (SRA) (pārtraucot pie ½ NM)	250
SRA (pārtraucot pie 1 NM)	300
SRA (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350
VHF visvirzienu radiobāka (VOR)	300
VOR/DME	250
Nevērstas darbības radiobāka (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF virziena meklētājs (VDF)	350

NCC.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

a) MDH riņķošanas manevros ar lidmašīnām nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:

- 1) publicētais riņķošanas OCH lielums attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
- 2) minimālais riņķošanas augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
- 3) iepriekšējās instrumentālas nolaišanās procedūras DH/MDH.

b) Minimālajai redzamībai riņķošanas manevros ar lidmašīnām jāatbilst augstākajam no šiem lielumiem:

- 1) attiecīgās kategorijas lidmašīnai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta;
- 2) minimālā redzamība, kas iegūts no 2. tabulas; vai
- 3) redzamība uz skrejceļa/pārrēķināta meteoroloģiskā redzamība (RVR/CMV) iepriekšējai instrumentālas nolaišanās procedūrai.

1. tabula

MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnas kategorijai

	Lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā meteoroloģiskā redzamība (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem virs jūras

Riņķošanas manevros ar helikopteriem virs jūras MDH nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām, bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

NCC.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras

- a) Gaisa kuģa kapteinis izmanto izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kurā atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai FATO šādas procedūras ir publicētas.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gaisa kuģa kapteinis pieņem ATC atļauju novirzīties no publicētās procedūras vienīgi:

- 1) ar nosacījumu, ka ir izpildīti kritēriji par drošu attālumu no šķēršļiem un pilnībā ņemti vērā ekspluatācijas apstākļi; vai
- 2) ja ATC nodaļa ir sniegusi radara vektorālos lielumus.

c) Nolaišanās beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar publicētajām nolaišanās procedūrām.

NCC.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras

Ekspluatants ekspluatācijas procedūras izstrādā, ņemot vērā nepieciešamību mazināt gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi un vienlaikus drošībai nodrošinot augstāku prioritāti nekā trokšņa mazināšanai.

NCC.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – IFR lidojumi

- a) Ekspluatants norāda metodi, pēc kuras nosakāms minimālais lidošanas absolūtais augstums, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas visos IFR lidojuma maršruta posmos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nosaka katra lidojuma minimālos lidošanas absolūtos augstumus, izmantojot šo metodi. Minimālais lidošanas absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi pārlidojamā valsts.

NCC.OP.130 Degvielas un smērvielu krājumi – lidmašīnas

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja lidmašīnā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:

1) lidojumiem saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR):

- i) dienas laikā – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kurā paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 30 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- ii) naktī – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kurā paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;

2) IFR lidojumiem:

- i) ja nav nepieciešams rezerves galamērķis – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kurā paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- ii) ja ir nepieciešams rezerves galamērķis – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kurā paredzēts nosēsties, līdz rezerves lidlaukam un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā.

b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:

- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
- 2) paredzami ATC maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
- 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecīgā gadījumā); un
- 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt lidmašīnas nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.

c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galamērķi, ja iespējams izpildīt visas prasības, sākot no vietas, kurā lidojums tiek pārplānots.

NCC.OP.131 Degvielas un smērvielu krājumi – helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja helikopterā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:

1) VFR lidojumiem – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku/ekspluatācijas vietu un pēc tam vismaz 20 minūtes lidotu ar piemērotāko ātrumu; un

2) IFR lidojumiem:

- i) ja nav nepieciešams rezerves lidlauks vai nav pieejams neviens laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs rezerves lidlauks – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku/ekspluatācijas vietu un pēc tam 30 minūtes lidotu gaidīšanas režīma ātrumā 450 m (1 500 pēdu) virs galamērķa lidlauka/ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos; vai
- ii) ja nepieciešams rezerves lidlauks – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku/ekspluatācijas vietu, veiktu nolaišanos un otrā riņķa procedūru un pēc tam:
 - A) aizlidotu uz norādīto rezerves lidlauku/ekspluatācijas vietu; un
 - B) 30 minūtes lidotu gaidīšanas režīma ātrumā 450 m (1 500 pēdu) virs rezerves lidlauka/ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos.

b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:

- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzami ATC maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecīgā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt gaisa kuģa nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galamērķi, ja iespējams izpildīt visas prasības, sākot no vietas, kurā lidojums tiek pārplānots.

NCC.OP.135 Bagāžas un kravas izvietošana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

- a) pasažieru salonā uzņem tikai tādu rokas bagāžu, ko var atbilstīgi un droši izvietot; un
- b) visu bagāžu un kravu, kas var radīt miesas bojājumus vai kaitējumu vai izkustoties aizšķērsot ejas un izejas, gaisa kuģī izvieto tā, lai novērstu tās kustēšanos.

NCC.OP.140 Pasažieru instruktāža

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

- a) pirms pacelšanās pasažieri tiek informēti par to, kur atrodas un kā jālieto:

- 1) drošības jostas;
- 2) avārijas izejas; un
- 3) pasažieru drošības instruktāžas kartes;

un attiecīgā gadījumā:

- 4) glābšanas vestes;
- 5) skābekļa padeves ierīces;
- 6) glābšanas plosti; un
- 7) cits katram pasažierim individuāls avārijas aprīkojums;

un

- b) avārijas situācijā lidojuma laikā pasažieriem dod norādes par tādām ārkārtas darbībām, kas var būt piemērotas konkrētajiem apstākļiem.

NCC.OP.145 Lidojuma sagatavošana

- a) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinis ar visiem atbilstīgiem līdzekļiem pārliecinās, ka sauszemes un/vai ūdens ierīces, tostarp sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam.
- b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkāmes, kā arī gatavojoties ikvienam IFR lidojumam, veic šādas darbības:
- 1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un
 - 2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja laikapstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

NCC.OP.150 Pacelšanās rezerves lidlauki – lidmašīnas

- a) IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, ja laikapstākļu nosacījumi izlidošanas lidlaukā atbilst piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai ir zemāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.
- b) Pacelšanās rezerves lidlaukam jāatrodas šādā attālumā no izlidošanas lidlauka:
- 1) lidmašīnām ar diviem dzinējiem – ne tālāk kā vienas stundas lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā ar vienu dzinēju bezvēja standarta apstākļos; un
 - 2) lidmašīnām ar trim vai vairāk dzinējiem – ne tālāk kā divu stundu lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā, kas piemērojams, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI), saskaņā ar AFM noteikumiem bezvēja standarta apstākļos.
- c) Lidlauku izvēlas par pacelšanās rezerves lidlauku, ja pieejamā informācija norāda, ka paredzētajā izmantošanas laikā nosacījumi atbilst attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai pārsniegs tos.

NCC.OP.151 Galamērķa rezerves lidlauki – lidmašīnas

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad:

- a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (VMC); vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
- 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra; un
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 300 m (1 000 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - ii) redzamība ir vismaz par 5,5 km vai 4 km lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai.

NCC.OP.152 Galamērķa rezerves lidlauki – helikopteri

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad:

- a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz divām stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

- 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - 2) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
- 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra;
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības;
 - ii) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; un,
 - 3) ja galamērķis atrodas atklātā jūrā, ir noteikts atgriešanās robežpunkts (PNR).

NCC.OP.155 Degvielas uzpilde pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī

- a) Pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī, aviācijas degvielu (AVGAS) vai daudzfrakciju (viegli uzliesmojošu degvielu) veida degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu gaisa kuģim neuzpilda.
- b) Izmantojot citu veidu degvielu, veic vajadzīgos piesardzības pasākumus un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas ir gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

NCC.OP.160 Radioaustiņu izmantošana

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes nodaļumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta. Radioaustiņas kā galveno ierīci balss sakariem ar ATS lieto:
 - 1) atrodoties uz zemes:
 - i) ja ATC atļauju izlidot saņem, izmantojot balss sakarus; un
 - ii) ja darbojas dzinēji;
 - 2) lidojumā:
 - i) zemāk par pārejas absolūto augstumu; vai
 - ii) 10 000 pēdu augstumā, izvēloties lielāko vērtību;un
 - 3) ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu.
- b) Pildot a) apakšpunkta nosacījumus, radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta ir tādā stāvoklī, kurā iespējams to izmantot divpusējiem radiosakariem.

NCC.OP.165 Pasažieru pārvadāšana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

- a) pasažieriem ierāda sēdvietas tā, lai avārijas evakuācijas gadījumā viņi varētu palīdzēt un netraucētu gaisa kuģa evakuāciju;
- b) pirms manevrēšanas, pacelšanās un nosēšanās un to laikā, kā arī apstākļos, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu drošības labad, ikviens pasažieris gaisa kuģī atrodas sēdvietā vai guļvietā un ir pareizi piesprādzējies ar drošības jostu vai ierobežotājiem; un,
- c) vairāki pasažieri drīkst sēdēt vienā sēdvietā tikai situācijās, kad īpašas gaisa kuģa sēdvietas ieņem viens pieaugušais ar vienu mazuli, kas ir pareizi piesprādzēts ar jostas papildu cilpu vai citu ierobežotājiem.

NCC.OP.170 Pasažieru salona un virtuves nodalījuma(-u) sagatavošana

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

- a) pirms gaisa kuģa manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nosēšanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem; un
- b) pirms pacelšanās un nosēšanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža ir pareizi nostiprināta.

NCC.OP.175 Smēķēšana gaisa kuģī

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai gaisa kuģī neļauj smēķēt:

- a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs;
- b) degvielas uzpildes laikā;
- c) kamēr gaisa kuģis atrodas uz lidlauka, izņemot gadījumus, kad ekspluatants ir noteicis procedūras, lai mazinātu riskus ekspluatācijas uz zemes laikā;
- d) ārpus norādītām smēķēšanas zonām, ejā(-ās) un tualetē(-ēs);
- e) kravas nodalījumos un/vai citos nodalījumos, kur ved kravu, kas nav ugunsdroša konteinerā vai apsegta ar ugunsdrošu audumu; un
- f) tajos pasažieru salonu nodalījumos, kur tiek padots skābeklis.

NCC.OP.180 Meteoroloģiskie apstākļi

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina VFR lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ekspluatācijas laikā laikapstākļi maršrutā un paredzētajā galamērķī atbilst piemērojamiem VFR ekspluatācijas minimumiem vai pārsniegs tos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina IFR lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku vienīgi tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā laikapstākļi galamērķī vai vismaz vienā rezerves galamērķa lidlaukā atbilst piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai pārsniedz tos.
- c) Ja lidojums ietver VFR un IFR segmentus, a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija piemērojama, ciktāl tas ir būtiski.

NCC.OP.185 Ledus un citi kontaminanti – procedūras uz zemes

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, uz zemes veicot gaisa kuģa atledošanas un pretapledošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju.
- b) Gaisa kuģa kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumus, kad tas ir atļauts saskaņā ar a) apakšpunktā minētajām procedūrām un atbilst AFM noteikumiem.

NCC.OP.190 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojumā

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vai ar nodomu ielido gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un aprīkots, lai to varētu šādos apstākļos ekspluatēt, ka minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā.
- c) Ja apledošana pakāpe ir lielāka par to, kādai gaisa kuģis ir sertificēts, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledošanas apstākļos, lidojumā apledo, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledošanas apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo ATC par ārkārtas situāciju.

NCC.OP.195 Pacelšanās nosacījumi

Pirms pacelšanās sākuma gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa vai FATO stāvoklis netraucē droši pacelties un izlidot; un
- b) tiks ievēroti piemērojamie lidlauka ekspluatācijas minimumi.

NCC.OP.200 Situāciju modelēšana lidojumā

a) Pārvaldājot pasažierus vai kravu, gaisa kuģa kapteinis nedrīkst modelēt:

- 1) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras; vai
- 2) lidojumu instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (IMC).

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – ja mācību lidojumus veic apstiprināta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģī ir studentpiloti.

NCC.OP.205 Degvielas pārvaldība lidojumā

a) Eksploatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu, ka lidojuma laikā pārbauda un pārvalda degvielas izmantojumu.

b) Gaisa kuģa kapteinis regulāri pārbauda, vai izmantojamās degvielas atlikušais daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas saskaņā ar NCC.OP.130. vai NCC.OP.131. punkta prasībām vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, un plānoto rezerves degvielas daudzumu.

NCC.OP.210 Papildu skābekļa izmantošana

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai viņš/viņa un gaisa kuģa apkalpes locekļi, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad salona barometriskais augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu, kā arī ikreiz, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdu.

NCC.OP.215 Bīstamas tuvošanās zemei noteikšana

Ja kāds lidojumu apkalpes loceklis vai sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei, signalizē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots, kam ir uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, lai nodrošinātu drošus lidojuma apstākļus.

NCC.OP.220 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)

Kad uzstāda ACAS un to ekspluatē, ekspluatants ievieš ekspluatācijas procedūras un mācību programmas. Izmantojot ACAS II, šādām procedūrām un mācībām ir jābūt saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011.

NCC.OP.225 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi

Pirms sākt nolaišanos, lai veiktu nosēšanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantojamā skrejceļa vai FATO stāvoklis nekavēs drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.

NCC.OP.230 Nolaišanās sākums un turpinājums

a) Gaisa kuģa kapteinis var sākt instrumentālo nolaišanos neatkarīgi no ziņotās redzamības uz skrejceļa/redzamības (RVR/VIS).

b) Ja ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamo minimumu, nolaišanās procedūru neturpina:

- 1) zemāk nekā 1 000 pēdu augstumā virs lidlauka; vai
- 2) nolaišanās beigu posmā, ja lēmuma pieņemšanas absolūtais augstums/relatīvais augstums (DA/H) vai minimālais nolaišanās absolūtais augstums/relatīvais augstums (MDA/H) virs lidlauka ir lielāks par 1 000 pēdām.

- c) Ja RVR nav pieejama, RVR vērtības var atvasināt no paziņotās redzamības.
- d) Ja pēc 1 000 pēdu augstuma virs lidlauka šķērsošanas ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamo minimumu, nolaišanos var turpināt līdz DA/H vai MDA/H augstumam.
- e) Nolaišanos zemāk par DA/H vai MDA/H augstumu var turpināt un nosēšanos var pabeigt, ja DA/H vai MDA/H augstumā var izveidot un uzturēt attiecīgu vizuālu kontaktu ar attiecīgajam nolaišanās manevram un izmantojamajam skrejceļam atbilstīgajiem vizuālajiem orientieriem.
- f) Noteicošā vienmēr ir zemskares zonas RVR.

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢU VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

NCC.POL.100 Eksploatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi

- a) Jebkurā eksploatācijas posmā gaisa kuģa noslogojums, masa un smaguma centra (CG) pozīcija atbilst visiem ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Gaisa kuģi jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, kas norāda eksploatācijas ierobežojumus, kuru vizuāla attēlošana paredzēta AFM.

NCC.POL.105 Masa un līdzsvars, noslogojums

- a) Eksploatants pirms gaisa kuģa sākotnējās nodošanas eksploatācijā nosaka katra gaisa kuģa masu un CG, gaisa kuģi faktiski nosverot. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu ietekmi uz masu un līdzsvaru. Ja modifikāciju ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.
- b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai jebkura apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.
- c) Eksploatants, faktiski sverot vai izmantojot standartmasu, nosaka visu eksploatācijas vienību un apkalpes locekļu svaru, arī visas apkalpes bagāžas svaru, kas ietilpst gaisa kuģa sausajā eksploatācijas masā. Nosaka to atrašanās vietas ietekmi uz gaisa kuģa CG. Ja izmanto standartmasu, sausās eksploatācijas masas noteikšanai jālieto šādas svara vērtības, kas attiecas uz apkalpes locekļiem:
- 1) 85 kg, ieskaitot rokas bagāžu, – lidojumu apkalpes locekļiem/tehniskās apkalpes locekļiem; un
 - 2) 75 kg – salona apkalpes locekļiem.
- d) Eksploatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var noteikt derīgās kravas masu, arī visa balasta masu:
- 1) faktiski sverot;
 - 2) derīgās kravas masu nosakot atbilstīgi pasažieru un bagāžas standartmasai; vai
 - 3) pasažieru svaru aprēķinot pēc katra pasažiera vai pasažiera vārdā izteikta apgalvojuma un šim sveram pievienojot iepriekš noteiktu rokas bagāžas un apģērba svaru, ja gaisa kuģī pieejamo pasažieru sēdvietu skaits ir:
 - i) lidmašīnām – mazāk par desmit; vai
 - ii) helikopteriem – mazāk par sešām.
- e) Ja izmanto standartmasu, jāizmanto šādas masas vērtības:
- 1) pasažieriem – 1. un 2. tabulā norādītās vērtības, ja iekļauta rokas bagāža un pieaugušā nestā mazuļa svārs vienā pasažieru sēdvietā:

1. tabula

Pasažieru standartmasa – gaisa kuģis, kurā kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir vismaz 20

Pasažieru sēdvietas	20 un vairāk		30 un vairāk
	Vīrietis	Sieviete	Visi pieaugušie
Pieaugušie	88 kg	70 kg	84 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

2. tabula

Pasažieru standartmasa – gaisa kuģis, kurā kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir ne vairāk par 19

Pasažieru sēdvietas	1–5	6–9	10–19
Vīrietis	104 kg	96 kg	92 kg
Sieviete	86 kg	78 kg	74 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

2) bagāžai:

i) lidmašīnām, ja kopējais pasažieru sēdvietu skaits lidmašīnā ir vismaz 20, reģistrētās bagāžas standartmasa norādīta 3. tabulā:

3. tabula

Bagāžas standartmasa – lidmašīnas, kurās kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir vismaz 20

Lidojuma tips	Bagāžas standartmasa
Iekšzemes	11 kg
Eiropas robežās	13 kg
Starpkontinentāls	15 kg
Visi citi	13 kg

ii) helikopteriem, ja kopējais pasažieru sēdvietu skaits helikopterā ir vismaz 20, reģistrētās bagāžas standartmasas vērtība ir 13 kg.

f) Gaisa kuģiem ne vairāk kā ar 19 pasažieru sēdvietām reģistrētās bagāžas faktisko masu nosaka:

1) sverot; vai

2) aprēķinot pēc katra pasažiera vai pasažiera vārdā izteikta apgalvojuma. Ja tas nav praktiski iespējams, izmanto minimālo standartmasas vērtību 13 kg.

g) Eksploatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var noteikt degvielas kravas masu pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.

h) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģi uzrauga kvalificēti darbinieki; un

2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.

i) Eksploatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var nodrošināt atbilstību tādiem konstrukcijas papildierobežojumiem kā grīdu izturības ierobežojumi, maksimālā noslodze uz tekošo metru, maksimālā masa katrā kravas nodaļumā un maksimālā sēdvietu skaita ierobežojums.

j) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā eksploatants precīzē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst a) līdz i) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šai sistēmai jāaptver visi paredzētās ekspluatācijas veidi.

NCC.POL.110 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija

- a) Eksploatants pirms katra lidojuma nosaka masas un līdzsvara datus un izstrādā masas un līdzsvara dokumentāciju, kurā precizē kravas un tās izvietojuma nosacījumus tā, lai nepārsniegtu gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:
- 1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;
 - 2) attiecīgā gadījumā – lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums;
 - 3) gaisa kuģa kapteiņa vārds un uzvārds;
 - 4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojusi attiecīgo dokumentu;
 - 5) lidmašīnas sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais CG;
 - 6) degvielas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;
 - 7) tādu patērējamo krājumu svars, kas nav degviela (vajadzības gadījumā);
 - 8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;
 - 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
 - 10) piemērojamie gaisa kuģa CG izvietojumi;
 - 11) masas un CG robežvērtības.
- b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentāciju sagatavo datorizētā masas un līdzsvara sistēmā, eksploatants pārbauda izvaddatu integritāti.
- c) Ja kravas iekraušanu gaisa kuģī neuzrauga gaisa kuģa kapteinis, tad persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst datiem, kas norādīti gaisa kuģa kapteiņa iesniegtajā masas un līdzsvara dokumentācijā. Gaisa kuģa kapteinis norāda savu apstiprinājumu ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu.
- d) Eksploatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīdī izdarītām kravas izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:
- 1) jebkuras izmaiņas, kas izdarītas pēdējā brīdī pēc masas un līdzsvara dokumentu aizpildīšanas, ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, kuri attiecas uz masu un līdzsvaru;
 - 2) ir precizētas maksimālās pēdējā brīdī pieļaujamās pasažieru skaita vai iekrāvuma masas izmaiņas; un
 - 3) ja šis maksimālais skaitlis ir pārsniegts, tiek sagatavota jauna masas un līdzsvara dokumentācija.

NCC.POL.111 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – atvieglojumi

Neatkarīgi no NCC.POL.110. punkta a) apakšpunkta 5. punkta masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt CG atrašanās vietu, ja kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātai līdzsvara tabulai vai ja var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru.

NCC.POL.115 Veiktspēja – vispārējās prasības

Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem gaisa satiksmes noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

NCC.POL.120 Pacelšanās masas ierobežojumi – lidmašīnas

Eksploatants nodrošina, ka:

- a) lidmašīnas masa pacelšanās sākumā nepārsniedz masas ierobežojumus:
- 1) veicot pacelšanos, kā noteikts NCC.POL.125. punktā;
 - 2) lidojuma laikā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI), kā noteikts NCC.POL.130. punktā; un

3) veicot nosēšanos, kā noteikts NCC.POL.135. punktā,

ņemot vērā paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas;

b) masa pacelšanās sākumā nekad nepārsniedz AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietas augstumam virs jūras līmeņa un - ja tos izmanto kā parametru maksimālās pacelšanās masas noteikšanai - citus vietējos atmosfēras apstākļus; un

c) paredzētā masa paredzētajā nosēšanās laikā plānotās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijās vietā un jebkurā rezerves galamērķa lidlaukā nekad nepārsniedz AFM noteikto maksimālo nosēšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst minēto lidlauku vai ekspluatācijas vietu augstumam virs jūras līmeņa un - ja tos izmanto kā parametru maksimālās nosēšanās masas noteikšanai - citus vietējos atmosfēras apstākļus.

NCC.POL.125 Pacelšanās – lidmašīnas

a) Nosakot maksimālo pacelšanās masu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:

1) aprēķinātā pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci, šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no pieejamās ieskrējiena distances;

2) aprēķinātā ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka par pieejamo ieskrējiena distanci;

3) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V1 vienotu vērtību, kur V1 ir norādīts AFM; un

4) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.

b) Ja pacelšanās laikā notiek dzinēja atteice, gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

1) lidmašīnai, kam V1 ir norādīts AFM, jāspēj pārtraukt pacelšanos un apstāties pieejamās pārtrauktās pacelšanās distances robežās; un

2) lidmašīnai, kam tīrais pacelšanās ceļš ir noteikts AFM, jāspēj turpināt pacelšanos un atbilstīgā augstumā pārlidot visus šķēršļus lidojuma trajektorijā, līdz lidmašīna spēj izpildīt NCC.POL.130. punkta prasības.

NCC.POL.130 Viena dzinēja atteice – lidojuma laikā – lidmašīnas

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka tad, ja kādā maršruta punktā rodas dzinēja atteice, vairākdzinēju lidmašīna spēj turpināt lidojumu uz piemērotu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, nevienā brīdī nelidojot zemāk par minimālo šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu.

NCC.POL.135 Nosēšanās – lidmašīnas

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pēc visu šķēršļu pārlidošanas ar drošu augstuma rezervi nolaišanās trajektorijā ikvienā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā lidmašīna spēj nosēsties un apstāties vai hidroplāns spēj pieejamajā nosēšanās attālumā sasniegt apmierinoši zemu ātrumu. Uz nolaišanās un nosēšanās metožu paredzamajām variācijām pielaide attiecināma tad, ja šāda pielaide nav noteikta, plānojot veiktspējas datus.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas

NCC.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām, ja šos instrumentus un iekārtas:

1) lidojumu apkalpes locekļi izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;

2) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.A.245. punktam;

3) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.A.250. punktam; vai

4) uzstāda lidmašīnā.

- b) Aprīkojuma apstiprinājums nav nepieciešams šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) pārnēsājami lukturīši;
 - 3) precīzie hronometri;
 - 4) karšu turētāji;
 - 5) pirmās palīdzības komplekti;
 - 6) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 7) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces;
 - 8) bērnu ierobežotājsistēmas.
- c) Instrumenti un iekārtas, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī visas citas iekārtas, kas nav paredzētas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, atbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCC.IDE.A.245. un NCC.IDE.A.250. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – neietekmē lidmašīnas lidojumperīgumu.
- d) Instrumenti un iekārtas ir gatavi lietošanai vai pieejami no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCC.IDE.A.105 Lidojuma obligātās iekārtas

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta obligāto iekārtu sarakstu (MEL);
- b) ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums ekspluatēt lidmašīnu saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL); vai
- c) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām.

NCC.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojošos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

NCC.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnām ir:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;
- b) navigācijas/pozīcijas gaismas;
- c) nosēšanās gaisma;
- d) apgaismojums, ko ar enerģiju apgādā no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;

- e) apgaismojums, ko ar enerģiju apgādā no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
- f) pārnēsājams lukturītis katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un
- g) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

NCC.IDE.A.120 Eksploatācija saskaņā ar VFR – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

- a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un rāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) slīdēšanu; un
 - 6) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.
- b) Lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar vizuālajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem (VMC) virs ūdens un vietās, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar VMC naktī, vai apstākļos, kad lidmašīnu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotām arī ar:
 - 1) ierīcēm, kas mēra un rāda:
 - i) pagriezienus un slīdēšanu;
 - ii) telpisko stāvokli;
 - iii) vertikālo ātrumu; un
 - iv) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
 - 3) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma norādīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.
- c) Ja eksploatācijai vajadzīgi divi piloti, lidmašīnai jābūt aprīkotas ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) attiecīgi slīdēšanu vai pagriezienus un slīdēšanu;
 - 4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);
 - 5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā);
 - 6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā); un
 - 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecīgā gadījumā).

NCC.IDE.A.125 Eksploatācija saskaņā ar IFR – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

- a) ierīcēm, kas mēra un rāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;

- 6) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu;
 - 9) ārējā gaisa temperatūru; un
 - 10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā jābūt papildu atsevišķām ierīcēm, kas rāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli;
 - 6) stabilizētu kursu; un
 - 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecīgā gadījumā);
- d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā un c) apakšpunkta 2. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ;
- e) rezerves statiskā spiediena avotam;
- f) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolaišanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī;
- g) otrai neatkarīgai ierīcei, kas mēra un rāda augstumu; un
- h) no galvenās elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmas neatkarīgai avārijas energoapgādei, ar ko vismaz 30 minūtes darbināt un izgaismot telpisko stāvokli norādošo sistēmu. Avārijas energoapgādei automātiski jābūt darba gatavībā pēc tam, kad radusies galvenās elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmas pilnīga atteice, un instrumentā jābūt skaidrai norādei, ka telpiskā stāvokļa indikatoru darbina no avārijas energoapgādes.

NCC.IDE.A.130 Papildu iekārtas vienpilota lidojumiem saskaņā ar IFR

Lidmašīnās, ko saskaņā ar IFR ekspluatē viens pilots, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

NCC.IDE.A.135 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbodzinēju lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (MCTOM), kas ir lielāka par 5 700 kg, vai maksimālo operatīvo pasažieru sēdvietu konfigurāciju (MOPSC), kas ir lielāka par deviņām sēdvietām, jābūt aprīkotām ar TAWS, kas atbilst šādām prasībām:

- a) A klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam lidojumderīguma sertifikāts (CofA) pirmo reizi izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai
- b) B klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam CofA pirmo reizi izdots ne vēlāk kā 2011. gada 1. janvārī.

NCC.IDE.A.140 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav paredzēts citādi, turbodzinēju lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, jāaprīko ar ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas gaisa kuģī

Ja lidmašīnu ekspluatē naktī vai IMC apgabalos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

- a) hermetizētās lidmašīnās;
- b) nehermetizētās lidmašīnās ar MCTOM, kas lielāka par 5 700 kg; un
- c) nehermetizētās lidmašīnās ar MOPSC, kas lielāka par deviņām vietām.

NCC.IDE.A.150 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

- a) Lidmašīnas, ko ekspluatē iespējamajos vai faktiskajos apledošanas apstākļos naktī, jāaprīko ar ierīci, kas izgaismo vai konstatē ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojuma apkalpei pildīt pienākumus.

NCC.IDE.A.155 Lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCC.IDE.A.160 Pilotu kabīnes sarunu reģistrators

- a) Ar pilotu kabīnes sarunu reģistratoru (CVR) aprīko:
 - 1) lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk; un
 - 2) lidmašīnas ar MCTOM, kas lielāka par 2 250 kg:
 - i) kas sertificētas ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz divi piloti;
 - ii) kurās uzstādīts(-i) turbodzinējs(-i) vai vairāki turbopropelleru dzinēji; un
 - iii) kam pirmais tipa sertifikāts izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- b) CVR jāspēj uzglabāt datus, kas ierakstīti vismaz divu iepriekšējo stundu laikā.
- c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) no lidojumu apkalpes kabīnes pārraidītos vai tajā uztvertos balsu radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balsu sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojumu apkalpes kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audiosignālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона; un
 - 4) balsu vai skaņas signālus, ar ko identificē radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību ar savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu piedziņu.
- e) Papildus d) apakšpunktam atkarā no elektroenerģijas piegādes CVR iespējami drīz sāk ierakstīšanu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.A.165 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Lidmašīnām, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotām ar FDR, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izgvei no informācijas nesēja.
- b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidmašīnas trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz par 25 iepriekšējām stundām.
- c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojuma apkalpei nodrošina precīzu informāciju.
- d) FDR automātiski sāk datu ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.
- e) FDR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.A.170 Datu pārraides reģistrators

- a) Lidmašīnām, kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistratorā reģistrē:
 - 1) ATS un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioaprāides uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;
 - 2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem ar datu pārraides sakariem saistītajiem ierakstiem, ko glabā ārpus lidmašīnas; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi un metodi ērtai šo datu izgvei. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tikpat ilgu laiku, cik NCC.IDE.A.160. punktā noteikts CVR ierīcēm.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar NCC.IDE.A.160. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR darbības sākšanas un beigšanas loģikai.

NCC.IDE.A.175 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt ar:

- a) vienu kopīgu lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru reģistratoru, ja lidmašīnā jābūt CVR vai FDR; vai
- b) diviem kopīgiem lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru reģistratoriem, ja lidmašīnā jābūt CVR un FDR.

NCC.IDE.A.180 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājerīces

a) Lidmašīnās uzstāda:

- 1) sēdekli vai guļvietu katrai personai gaisa kuģī, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
 - 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 3) bērnu ierobežotājerīci (CRD) katrai personai gaisa kuģī, kas ir jaunāka par 24 mēnešiem;
 - 4) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeņa augšdaļu ātruma straujas samazināšanās gadījumā:
 - i) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim un katrā sēdvietā blakus pilota sēdeklim; un
 - ii) katram novērotāja sēdeklim lidojumu apkalpes kabīnē;
- un
- 5) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, lidmašīnās, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 1980. gada 31. decembra.

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

- 1) ir atsprādzējama vienā punktā; un
- 2) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem katrai sēdvietai blakus pilota sēdeklim un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

NCC.IDE.A.185 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Lidmašīnās, kur no lidojumu apkalpes locekļu kabīnes sēdvietām nav redzamas visas pasažieru sēdvietas, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

NCC.IDE.A.190 Pirmās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās ir pirmās palīdzības komplekti saskaņā ar 1. tabulu.

1. tabula

Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits

Uzstādīto pasažieru sēdvietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vai vairāk	6

b) Pirmās palīdzības komplekti:

- 1) ir ērti pieejami lietošanai; un
- 2) tiek regulāri atjaunināti.

NCC.IDE.A.195 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

- a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tādā lidojuma augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, kas var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
- 1) visus apkalpes locekļus un:
 - i) 100 % pasažieru visu laiku, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 15 000 pēdu, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtes padeves;
 - ii) vismaz 30 % pasažieru visu laiku, kad hermetizācijas zuduma un lidojuma nosacījumu dēļ barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām; un
 - iii) vismaz 10 % pasažieru uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām;
 - 2) visas personas pasažieru nodalījumā vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai ja lidmašīnu ekspluatē zemāk par šo augstumu, bet apstākļos, kas neļauj četru minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.
- c) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē lidojuma augstumā virs 25 000 pēdām, papildus jābūt arī:
- 1) ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju; un
 - 2) ātri uzliekamām maskām lidojumu apkalpes locekļiem.

NCC.IDE.A.200 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

- a) Nehermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tādā lidojuma augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, kas var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
- 1) visus apkalpes locekļus un vismaz 10 % pasažieru uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
 - 2) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 13 000 pēdu.

NCC.IDE.A.205 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- a) Lidmašīnās jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:
- 1) lidojumu apkalpes kabīnē; un
 - 2) katrā pasažieru nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes kabīnes, izņemot gadījumus, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam ugunsdzēsības aparātos jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var rasties nodalījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

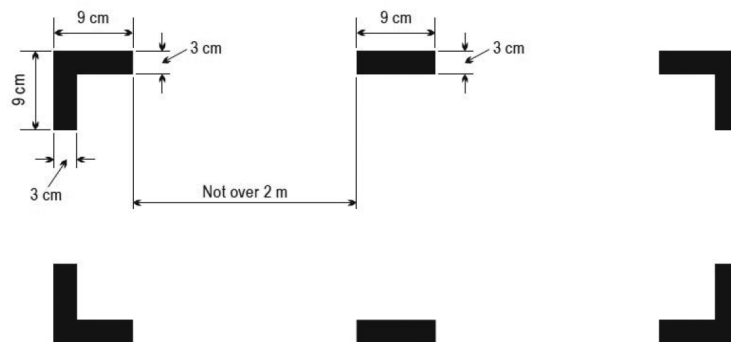
NCC.IDE.A.206 Avārijas cirvji un laužņi

- a) Lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, lidojumu apkalpes kabīnē novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai laužni.
- b) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 200 vietām, tālākajā aizmugurējā virtuves zonā vai tās tuvumā novieto papildu avārijas cirvi vai laužni.
- c) Avārijas cirvji un laužņi, kas ir pasažieru nodalījumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

NCC.IDE.A.210 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē atbilstīgi norādēm 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums**NCC.IDE.A.215 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)**

- a) Lidmašīnās uzstāda:
- 1) jebkura tipa ELT – lidmašīnās, kam CofA pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma;
 - 2) automātisku ELT – lidmašīnās, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija.
- b) Visu veidu ELT jāspēj vienlaikus pārraidīt signāli 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCC.IDE.A.220 Lidojumi virs ūdens

- a) Katram cilvēkam, kas atrodas turpmāk norādītajās lidmašīnās, ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta:
- 1) sauszemes lidmašīnās, kuras ekspluatē lidojumos virs ūdens vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta vai kuru pacelšanās vai nosēšanās notiek lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc pilota ieskatiem, pacelšanās vai nosēšanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka varētu būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens; un
 - 2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.
- c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:
- 1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu lidmašīnas pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tās izmēram, svaram un manevrējāmībai; un

- 2) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
- d) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādos apstākļos, kad attālums no krasta, kur ir iespējama avārijas nosēšanās, pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, lidmašīnas kapteinis izvērtē risku, kādu lidmašīnā esošo personu izdzīvošanai radītu piespiedu nosēšanās uz ūdens, un uz šā izvērtējuma pamata nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:
- 1) ierīces avārijas signālu došanai;
 - 2) pietiekams skaits (lai pietiktu visām personām gaisa kuģī) glābšanas plotu, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

NCC.IDE.A.230 Izdzīvošanas aprīkojums

- a) Lidmašīnās, ar kurām lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:
- 1) signālierīcēm avārijas signālu došanai;
 - 2) vismaz vienam glābšanas ELT(S); un
 - 3) izdzīvošanas papildaprīkojumam, kas paredzēts lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu gaisa kuģī.
- b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. punktā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:
- 1) neattālinās no apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, vairāk kā attālumā, kas atbilst:
 - i) 120 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (OEI) – lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - ii) 30 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā – visām citām lidmašīnām;vai
 - 2) neattālinās vairāk kā attālumā, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā, no apgabala, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos, – lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

NCC.IDE.A.240 Radioaustiņas

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes nodaļā norādītajā darba vietā, lidmašīnās ir radioaustiņas ar mikrofoni vai līdzvērtīga iekārta.
- b) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, katram attiecīgajam lidojumu apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pulsts ir pārraides poga.

NCC.IDE.A.245 Radiosakaru iekārta

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru standarta radiopārraides apstākļos iespējams:
- 1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;
 - 2) jebkurā brīdī lidojuma laikā saņemt meteoroloģisko informāciju;
 - 3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas atteice neizraisītu nevienas citas iekārtas atteici.

NCC.IDE.A.250 Navigācijas iekārtas

- a) Lidmašīnās jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj veikt lidojumu saskaņā ar:
- 1) ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā); un
 - 2) piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem.
- b) Lidmašīnu navigācijas iekārtām jābūt konstruētām tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces ļautu veikt drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu veikt atbilstīgus darb-
nepārtrauces pasākumus.
- c) Lidmašīnās, ko ekspluatē lidojumos, kad nosēšanās paredzēta IMC, jābūt piemērotai iekārtai, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura var veikt nosēšanos, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj īstenot šādu vadību katrā lidlaukā, kur nosēšanās paredzēta IMC, kā arī visos paredzētajos rezerves lidlaukos.

NCC.IDE.A.255 Transponders

Lidmašīnās uzstāda sekundārā novērošanas radara (SSR) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas SSR transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

NCC.IDE.A.260 Elektronisko navigācijas datu pārvaldība

- a) Ekspluatants izmanto tikai tādus elektroniskus navigācijas datu produktus, kas atbalsta navigācijas lietojumprogrammas ar paredzētajam informācijas izmantošanas veidam atbilstīgu integritāti.
- b) Ja elektroniskie navigācijas datu produkti atbalsta navigācijas lietojumprogrammu, kas nepieciešama, veicot ekspluatāciju, kam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu (Part-SPA) vajadzīga atļauja, ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka izmantotais process un galaprodukti atbilst paredzētā datu izmantošanas veida integritātes standartiem.
- c) Ekspluatants pastāvīgi uzrauga procesu un produktus vai nu tieši, vai uzraugot trešās puses piegādātāju atbilstību.
- d) Ekspluatants gādā par to, lai aktuāli un negrozīti elektroniskie navigācijas dati tiktu laikus izplatīti un ievietoti visās lidmašīnās, kam šie dati vajadzīgi.

2. SADAĻA**Helikopteri****NCC.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šos instrumentus un iekārtas:
- 1) lidojuma apkalpes locekļi izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;
 - 2) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.H.245. punktam;
 - 3) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.H.250. punktam; vai
 - 4) uzstāda helikopterā.
- b) Aprīkojuma apstiprinājums nav nepieciešams šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) pārnēsājamais lukturītis;
 - 2) precīzs hronometrs;
 - 3) karšu turētājs;
 - 4) pirmās palīdzības komplekts;

- 5) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 6) jūras enkurs un pietauvošanās ierīces; un
 - 7) bērnu ierobežotājie ierīces.
- c) Instrumenti un iekārtas, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī visas citas iekārtas, kas nav paredzētas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, atbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCC.IDE.H.245. un NCC.IDE.H.250. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – neietekmē helikoptera lidojumperīgumu.
- d) Instrumenti un iekārtas ir gatavi lietošanai vai pieejami no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCC.IDE.H.105 Lidojuma obligātās iekārtas

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajām lidojumā vajadzīgajiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta obligāto iekārtu sarakstu (MEL);
- b) ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums ekspluatēt helikopteru saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL); vai
- c) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām.

NCC.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos helikopteriem ir:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;
- b) navigācijas/pozīcijas gaismas;
- c) nosēšanās gaisma;
- d) apgaismojums, ko ar enerģiju apgādā no helikoptera elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai helikoptera ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;
- e) apgaismojumam, ko ar enerģiju apgādā no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
- f) pārnēsājams luksturītis katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un
- g) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

NCC.IDE.H.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Helikopteros, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt ierīcēm, kas mēra un rāda:

- 1) magnētisko kursu;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu;

- 4) izmērīto gaisa ātrumu; un
 - 5) slidēšanu.
- b) Helikopteram, ko ekspluatē saskaņā ar VMC virs ūdens un vietās, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar VMC naktī, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai kad helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotam arī ar:
- 1) ierīcēm, kas mēra un rāda:
 - i) telpisko stāvokli;
 - ii) vertikālo ātrumu; un
 - iii) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
 - 3) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.
- c) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, helikopteram jābūt aprīkotam ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) slidēšanu;
 - 4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);
 - 5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā); un
 - 6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā).

NCC.IDE.H.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

- a) ierīcēm, kas mēra un rāda:
- 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) slidēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu; un
 - 9) ārējā gaisa temperatūru;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, - ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) slidēšanu;

- 5) telpisko stāvokli; un
- 6) stabilizētu kursu;
- d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā un c) apakšpunkta 2. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ;
- e) rezerves statiskā spiediena avotam;
- f) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolaišanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī; un
- g) papildu rezerves instrumentam, kas mēra un rāda telpisko stāvokli.

NCC.IDE.H.130 Papildu iekārtas vienpilota lidojumiem saskaņā ar IFR

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR ar vienu pilotu, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

NCC.IDE.H.145 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas helikopterā

Helikopteros, kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām un kurus ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

NCC.IDE.H.150 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

- a) Helikopteros, ko ekspluatē iespējamās vai faktiskās apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojumu apkalpei pildīt pienākumus.

NCC.IDE.H.155 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCC.IDE.H.160 Pilotu kabīnes sarunu reģistrators

- a) Helikopterus, kuru MCTOM ir lielāka par 7 000 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, aprīko ar pilotu kabīnes sarunu reģistrators (CVR).
- b) CVR spēj uzglabāt datus, kas ierakstīti vismaz divu iepriekšējo stundu laikā.
- c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) no lidojumu apkalpes kabīnes pārraidītos vai tajā uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audiosignālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikroфона; un
 - 4) balss vai skaņas signālus, ar ko identificē radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Papildus d) apakšpunktā noteiktajam atkarībā no elektroenerģijas piegādes CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.H.165 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Helikopteriem, kuru MCTOM pārsniedz 3 175 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkoti ar FDR, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.
- b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu helikoptera trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēja jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus vismaz par 10 iepriekšējām stundām.
- c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.
- d) FDR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) FDR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.H.170 Datu pārraides reģistrators

- a) Helikopteros, kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jābūt CVR, vajadzības gadījumā reģistratorā reģistrē:
 - 1) ATS un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioaprāides uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;
 - 2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem ar datu pārraides sakariem saistītajiem ierakstiem, ko glabā ārpus helikoptera; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi un metodi ērtai šo datu izguvei. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tik ilgu laiku, kāds NCC.IDE.H.160. punktā noteikts CVR ierīcēm.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistrators darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar NCC.IDE.H.160. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR darbības sākšanas un beigšanas loģikai.

NCC.IDE.H.175 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes sarunu kombinētais reģistrators

Lai izpildītu prasības attiecībā uz CVR un FDR, var izmantot vienu lidojuma parametru un pilotu kabīnes sarunu kombinēto reģistratoru.

NCC.IDE.H.180 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājerīces

- a) Helikopteros uzstāda:
 - 1) sēdekļi vai guļvietu katrai personai gaisa kuģī, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;

- 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 3) helikopteros, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 2012. gada 31. decembra, – drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažierim, kas ir vismaz 24 mēnešus vecs;
 - 4) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katrai personai gaisa kuģī, kas ir jaunāka par 24 mēnešiem;
 - 5) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā; un
 - 6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, helikopteriem, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 1980. gada 31. decembra.
- b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:
- 1) ir atsprādzējama vienā punktā; un
 - 2) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem katrai sēdvietai blakus pilota sēdeklim un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

NCC.IDE.H.185 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Helikopteros, kur no lidojumu apkalpes locekļu kabīnes sēdvietām nav redzamas visas pasažieru sēdvietas, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

NCC.IDE.H.190 Pirmās palīdzības komplekts

- a) Helikopteros ir vismaz viens pirmās palīdzības komplekts.
- b) Pirmās palīdzības komplekts:
 - 1) ir viegli pieejams lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināts.

NCC.IDE.H.200 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

- a) Nehermetizētiem helikopteriem, ko ekspluatē tādā lidojuma augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkoti ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
 - 1) visus apkalpes locekļus un vismaz 10 % pasažieru uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
 - 2) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir lielāks par 13 000 pēdām.

NCC.IDE.H.205 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- a) Helikopteros ir vismaz viens pārnēsājamais ugunsdzēsības aparāts, kam jāatrodas:
 - 1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un
 - 2) katrā pasažieru salonā, kas ir atdalīts no lidojumu apkalpes nodalījuma un kas nav viegli pieejams lidojumu apkalpei.

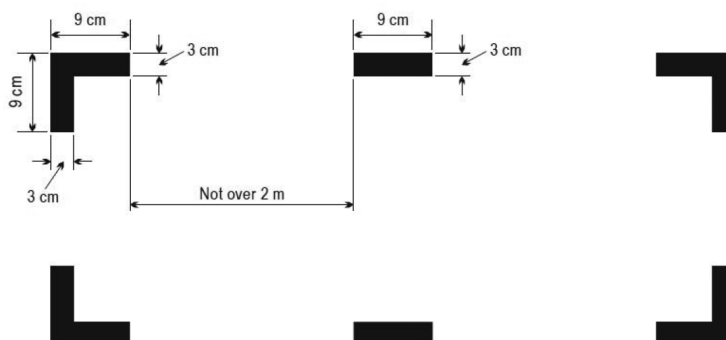
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam ugunsdzēsības aparātos jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var rasties nodalījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

NCC.IDE.H.210 Uzlaušanas vietu marķēšana

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķēšana



NCC.IDE.H.215 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

- a) Helikopterus aprīko vismaz ar vienu automātisku ELT.
- b) Darbības atklātā jūrā, ekspluatācijā virs ūdens nelabvēlīgā apvidū un tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu, helikopteram jābūt aprīkotam ar ELT, kas sāk darboties automātiski (ELT(AD)).
- c) Visu tipu ELT spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCC.IDE.H.225 Glābšanas vestes

- a) Katram cilvēkam helikopterā ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, kuru uzvelk vai glabā vietā, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai gulvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta, ja:
- 1) veic lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu;
 - 2) veic lidojumu virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
 - 3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

NCC.IDE.H.226 Apkalpes locekļu aizsargtērps

Katram apkalpes loceklim ir aizsargtērps:

- a) darbības atklātā jūrā, veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu un kad:
 - 1) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C; vai
 - 2) paredzamais glābšanas laiks pārsniedz paredzamo izdzīvošanas laiku;vai
- b) ja gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis, pamatojoties uz riska novērtējumu un ņemot vērā šādus apstākļus:
 - 1) veicot lidojumu virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, vai attālumu, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; un
 - 2) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C.

NCC.IDE.H.227 Glābšanas plosti, glābšanas ELT un glābšanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens

Helikopteros, ko ekspluatē:

- a) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
- b) veicot lidojumu virs ūdens attālumā, kas atbilst vairāk nekā trīs minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un ja gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma,

jābūt šādam aprīkojumam:

- 1) vismaz vienam glābšanas plostam, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai, – helikopteros, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem;
- 2) vismaz diviem glābšanas plostiem, kuros kopā iespējams izvietot visus cilvēkus, ko var pārvadāt helikopterā, un kuru pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus helikopterā esošos cilvēkus, ja viens no plostiem nav izmantojams, un kuri novietoti tā, lai avārijas gadījumā tie būtu viegli pieejami lietošanai, – helikopteros, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem;
- 3) vismaz vienam glābšanas ELT (ELT(S)) katram glābšanas plostam; un
- 4) dzīvības glābšanas aprīkojumam, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCC.IDE.H.230 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteros, ko ekspluatē virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:

- a) signālierīcēm avārijas signālu došanai;
- b) vismaz vienam glābšanas ELT (ELT(S)); un
- c) izdzīvošanas papildaprīkojumam, kas paredzēts lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu gaisa kuģī.

NCC.IDE.H.231 Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū

Ekspluatējot helikopterus darbībām atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ievēro šādus nosacījumus:

- a) ja gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanas laiku, vai ja lidojums paredzēts naktī, visiem cilvēkiem helikopterā ir aizsargtērps;

- b) visi glābšanas plsti, ko helikopterā ved atbilstīgi NCC.IDE.H.227. punktā noteiktajām prasībām, ir izvietoti tā, lai tos varētu lietot jūras apstākļos, kuros tika novērtēta helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, dreifēšanas un balansēšanas rādītāju atbilstība sertifikācijas prasībām attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens;
- c) helikopteram uzstāda avārijas apgaismojuma sistēmu ar neatkarīgu barošanas padevi, kas nodrošina salona vispārējo apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju;
- d) visas avārijas izejas, arī apkalpes avārijas izejas un to atvēršanas ierīces ir skaidri marķētas, lai gan dienas gaismā, gan tumsā cilvēkiem helikopterā norādītu izeju atrašanās vietas. Šiem marķējumiem jābūt redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies un salons iegrimis;
- e) visām neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu izklūt no helikoptera visiem cilvēkiem, kas ir uz tā klāja, jebkuros apstākļos uz jūras, noturot tās tādā maksimālā platumā, kas nepieciešams attiecīgajos piespiedu nosēšanās uz ūdens un dreifēšanas apstākļos;
- f) visas durvis, logi vai citas atveres pasažieru nodalījumā, ko paredzēts izmantot evakuācijai zem ūdens, aprīko tā, lai avārijas gadījumā tās būtu atveramas;
- g) glābšanas vestes valkā visu laiku, izņemot gadījumus, kad pasažieriem vai apkalpes locekļiem ir aizsargtērps, kam vienlaikus ir aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas.

NCC.IDE.H.232 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, ir:

- a) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un
- b) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu došanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

NCC.IDE.H.235 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Lai helikopterus ekspluatētu lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, to konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens, vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgiem lidojumperīguma noteikumiem, vai tiem jābūt aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.

NCC.IDE.H.240 Radioaustiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram attiecīgajam pilotam un/vai apkalpes loceklim savā darba vietā helikopterā ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pults.

NCC.IDE.H.245 Radiosakaru iekārta

- a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru normālos radiopārraides apstākļos iespējams:
 - 1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;
 - 2) saņemt meteoroloģisko informāciju;
 - 3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas atteice neizraisītu kādas citas iekārtas atteici.
- c) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCC.IDE.H.155. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteriem jābūt aprīkoti ar pārraides pogu uz lidojuma vadības pults katra attiecīgā pilota un apkalpes locekļa darba vietā.

NCC.IDE.H.250 Navigācijas iekārtas

- a) Helikopteros jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj veikt lidojumu saskaņā ar:
- 1) ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā); un
 - 2) piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem.
- b) Helikoptera navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā pārējās ierīces ļautu īstenot drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu veikt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.
- c) Helikopteros, ko ekspluatē lidojumos, kad nosēšanās paredzēta IMC, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj īstenot šādu vadību katrā lidlaukā, kur nosēšanās paredzēta IMC, kā arī visos paredzētajos rezerves lidlaukos.

NCC.IDE.H.255 Transponders

Helikopteros uzstāda sekundārā novērošanas radara (SSR) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas SSR transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.”

IV PIELIKUMS

"VII PIELIKUMS

NEKOMERCIĀLIE GAISA PĀRVADĀJUMI AR GAISA KUĢIEM, KAS NAV KOMPLEKSI GAISA KUĢI AR DZINĒJU**[PART-NCO]**

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS**NCO.GEN.100 Kompetentā iestāde**

- a) Kompetentā iestāde ir iestāde, ko izraudzījusies dalībvalsts, kurā gaisa kuģis ir reģistrēts.
- b) Ja gaisa kuģis ir reģistrēts trešā valstī, tad kompetentā iestāde ir iestāde, ko izraudzījusies dalībvalsts, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību, vai dzīvesvietas dalībvalsts.

NCO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tādus līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

NCO.GEN.102 Tāllidojumu motorplanieri un planieri ar dzinēju

- a) Tāllidojumu motorplanierus ekspluatē saskaņā ar šādām prasībām:
- 1) prasībām attiecībā uz lidmašīnām, ja tos darbina ar dzinēju; vai
 - 2) prasībām attiecībā uz planieriem, ja tos darbina, neizmantojot dzinēju.
- b) Tāllidojumu motorplanierus aprīko saskaņā ar prasībām, kas piemērojamas lidmašīnām, ja vien D apakšdaļā nav noteikts citādi.
- c) Planierus ar dzinēju, izņemot tāllidojumu motorplanierus, ekspluatē un aprīko saskaņā ar prasībām, kas piemērojamas planieriem.

NCO.GEN.105 Gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pilnvaras

- a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs par:
- 1) gaisa kuģa un visu apkalpes locekļu, pasažieru un gaisa kuģi iekrautas kravas drošību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.c punktā;
 - 2) lidojuma sākšanu, turpināšanu, beigšanu vai maršruta mainīšanu, ievērojot drošības intereses;
 - 3) to, lai tiktu ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktā;
 - 4) lidojuma sākšanu tikai tad, kad viņš/viņa ir pārliecinājies(-usies), ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:
 - i) gaisa kuģis ir lidojumderīgs;
 - ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;
 - iii) šā lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādītas gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL) vai attiecīgā gadījumā ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCO.IDE.A.105., NCO.IDE.H.105., NCO.IDE.S.105. vai NCO.IDE.B.105. punktā, atļauts lietot iekārtas, kas nedarbojas;
 - iv) gaisa kuģu, izņemot gaisa balonu, masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;

- v) visas iekārtas, bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta, un ārkārtas evakuācija ir iespējama; un
- vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā (AFM) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi;
- 5) lidojuma nesākšanu, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, viņš/viņa nespēj pildīt savus pienākumus;
- 6) lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņai/viņam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- 7) lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas attiecīgi minēta pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (CDL) vai obligāto iekārtu sarakstā (MEL); un
- 8) lietošanas datu un visu gaisa kuģu defektu, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, reģistrēšanu gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojuma žurnālā pēc lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidojuma kritisko fāžu laikā vai ikreiz, kad drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, visi apkalpes locekļi sēž sev norādītajā darba vietā un veic vienīgi tādas darbības, kas nepieciešamas gaisa kuģa drošai ekspluatācijai.
- c) Gaisa kuģa kapteinim ir tiesības atteikties pārvadāt vai izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā atrodošos personu drošībai.
- d) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienesta (ATS) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.
- e) Ārkārtas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- f) Lidojuma laikā gaisa kuģa kapteinis:
- 1) atrodies savā darba vietā, ir piesprādzējies, izņemot gaisa balonus; un
 - 2) visu laiku atrodas pie gaisa kuģa vadības ierīcēm, izņemot gadījumā, ja pie vadības ierīcēm atrodas otrs pilots.
- g) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.
- h) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar ātrākajiem pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir būtiski bojājumi.

NCO.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras – gaisa baloni

Papildus NCO.GEN.105. punktā minētajam gaisa balona kapteinis atbild par:

- a) pirmslidojuma instruktažu personām, kas palīdz piepūst gaisa balona apvalku un izlaist gaisu no tā; un
- b) to, lai personas, kas palīdz piepūst gaisa balona apvalku un izlaist gaisu no tā, valkātu piemērotu aizsargapģērbu.

NCO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

- a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro visi to valstu tiesību akti, noteikumi un procedūras, kurās veic ekspluatāciju.

b) Gaisa kuģa kapteinim jāzina tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas attiecas uz viņa/viņas pienākumu izpildi un ir piemērojamas šķērsojamām teritorijām, izmantojamiem lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām un saistītajām aeronavigācijas ierīcēm, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.a punktā.

NCO.GEN.115 Lidmašīnu manevrēšana

Lidmašīnu lidlauka teritorijā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm ir:

- a) pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai
- b) saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:
 - 1) apmācīta veikt lidmašīnas manevrēšanu;
 - 2) apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;
 - 3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un
 - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

NCO.GEN.120 Helikopteru rotora iedarbināšana

Helikoptera rotoru nolūkā veikt lidojumu drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

NCO.GEN.125 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību.

NCO.GEN.130 Informācija par līdzī vedamo glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu

Izņemot gaisa kuģus, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā/ekspluatācijas vietā, ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par gaisa kuģī līdzī vedamo glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

NCO.GEN.135 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

- a) Ja vien nav norādīts citādi, katrā lidojumā gaisa kuģī jāpārvadā šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināli vai kopijas:
 - 1) AFM vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts, ja vajadzīgs;
 - 5) īpašo apstiprinājumu saraksts, ja vajadzīgs;
 - 6) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence, ja vajadzīga;
 - 7) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-as);
 - 8) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 9) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu, ja vajadzīgs;
 - 10) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;

- 11) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
 - 12) MEL vai CDL, ja vajadzīgs; un
 - 13) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos:
- 1) kad pacelšanos un nosēšanos paredzēts veikt vienā un tajā pašā lidlaukā/ekspluatācijas vietā; vai
 - 2) kas tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attālumā vai teritorijā,
- dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 2. punkta līdz a) apakšpunkta 8. punktam, var uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.
- c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos ar gaisa baloniem vai planieriem, izņemot tāllidojumu motorplanierus (TMG), dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 2. punkta līdz a) apakšpunkta 8. punktam, kā arī no a) apakšpunkta 11. punkta līdz a) apakšpunkta 13. punktam, var pārvadāt izgūšanas nesējlidzeklī.
- d) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz pēc kompetentās iestādes lūguma uzrāda vajadzīgos dokumentus, kam jābūt gaisa kuģī.

NCO.GEN.140 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

- a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošiem gaisa pārvadājumiem (ICAO dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar tā papildinājumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamus izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:
- 1) saskaņā ar minēto tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas; vai
 - 2) tās pārvadā pasažieri vai gaisa kuģa kapteinis vai tās atrodas bagāžā saskaņā ar tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem;
 - 3) tās pārvadā ELA2 gaisa kuģu ekspluatanti.
- c) Gaisa kuģa kapteinis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Ievērojot tehniskās instrukcijas, gaisa kuģa kapteinis kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kur noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem.
- e) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai atbilstīgi tehniskajām instrukcijām pasažieri tiktu informēti par bīstamiem izstrādājumiem.

NCO.GEN.145 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

Ekspluatants veic:

- a) visus drošības pasākumus, kuru īstenošanu kompetentā iestāde tam uzdevusi saskaņā ar ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un
- b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp lidojumperīguma direktīvām.

NCO.GEN.150 Lidojumu žurnāls

Katrā atsevišķā lidojumā vai vairākos secīgos lidojumos lidojumu žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā reģistrē precīzu informāciju par gaisa kuģi, tā apkalpi un katru reisu.

NCO.GEN.155 Obligāto iekārtu saraksts (MEL)

a) MEL var izveidot, ņemot vērā šādus apsvērumus:

- 1) dokumentā jāparedz gaisa kuģa ekspluatācija konkrētos apstākļos, kad atsevišķi instrumenti, iekārtas vai funkcijas, sākot lidojumu, nedarbojas;
- 2) dokumentam jābūt izstrādātam atsevišķi par katru gaisa kuģi, ņemot vērā ekspluatanta konkrētos ekspluatācijas un tehniskās apkopes nosacījumus; un
- 3) MEL jāpamatojas uz attiecīgo obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL), kā definēts datos, kas sagatavoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 ⁽¹⁾, un tas nedrīkst būt mazāk ierobežojošs par MMEL.

b) MEL un visus turpmākos grozījumus tajā paziņo kompetentajai iestādei.

B APAKŠDAĻA**EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS****NCO.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana**

Gaisa kuģa kapteinis izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

NCO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija – lidmašīnas

Izvēloties rezerves lidlaukus un degvielas izmantošanas stratēģiju, gaisa kuģa kapteinis lidlauku uzskata par izolētu lidlauku, ja lidošanas laiks līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves galapunkta lidlaukam pārsniedz:

- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem; vai
- b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.

NCO.OP.110 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

a) Ekspluatācijā, ko veic saskaņā ar instrumentāliem lidojumu noteikumiem (IFR), gaisa kuģa kapteinis izvēlas un izmanto obligātos lidlauka ekspluatācijas nosacījumus katram izlidošanas, galapunkta un rezerves lidlaukam. Obligātie nosacījumi:

- 1) nedrīkst būt zemāki par obligātajiem nosacījumiem, ko nosaka valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, ja attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina; un
- 2) veicot ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos, ir jāapstiprina kompetentajā iestādē saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (Part-SPA) E apakšdaļu.

b) Izvēloties lidlauka ekspluatācijas minimālos nosacījumus, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:

- 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un apkalpošanas parametrus;
- 2) savu kompetenci un pieredzi;
- 3) izvēlei pieejamo skrejceļu un nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (FATO) izmērus un tehnisko raksturojumu;
- 4) uz zemes pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
- 5) gaisa kuģī pieejamās navigācijas un/vai lidojumu trajektorijas kontroles iekārtas pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;
- 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonā, kas vajadzīga darbnepārtrauces procedūru izpildei;
- 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentālas pieejas procedūrām;

⁽¹⁾ OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.

- 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
 - 9) lidojuma paņēmienus, ko izmantos nolaišanās beigu posmā.
- c) Īpaša veida nolaišanās un nosēšanās procedūrai obligātos nosacījumus piemēro, ja:
- 1) paredzētās procedūras veikšanai vajadzīgās zemes iekārtas ir darba kārtībā;
 - 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie lidmašīnas veiktspējas kritēriji; un
 - 4) pilots ir atbilstīgi kvalificēts.

NCO.OP.111 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – NPA, APV, CAT I darbības

- a) Lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*), kas jāizmanto neprecīzas nolaišanās (*NPA*) laikā, lietojot vienmērīgu augstuma samazināšanas metodi nolaišanās beigu posmā (*CDFA*), nolaišanās procedūru ar vertikāliem norādījumiem (*APV*) vai I kategorijas (*CAT I*) parametriem atbilstīgu ekspluatāciju, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) minimāli pieļaujamais augstums, līdz kuram var izmantot nolaišanās palīg līdzekļus, ja nav vajadzīgo vizuālo orientieru;
 - 2) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamais šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (*OCH*);
 - 3) attiecīgos gadījumos – nolaišanās procedūrai publicētais *DH*;
 - 4) obligātā sistēmas vērtība, kas norādīta 1. tabulā; vai
 - 5) *AFM* vai līdzvērtīgā dokumentā norādītais minimālais *DH*, ja tāds ir noteikts.
- b) *NPA* ekspluatācijas minimālais nolaišanās augstums (*MDH*), nelietojot *CDFA* metodi, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamais *OCH*;
 - 2) obligātā sistēmas vērtība, kas norādīta 1. tabulā; vai
 - 3) *AFM* norādītais minimālais *MDH*, ja tāds ir noteikts.

1. tabula

Obligāti sistēmas nosacījumi

Iekārtas	Zemākais <i>DH/MDH</i> (pēdās)
Instrumentālā nosēšanās sistēma (<i>ILS</i>)	200
Globālā satelītnavigācijas sistēma (<i>GNSS</i>)/satelītā uzstādīta darbības uzlabošanas sistēma (<i>SBAS</i>) (precīza laterālā nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem (<i>LPV</i>))	200
<i>GNSS</i> (laterālā navigācija (<i>LNAV</i>))	250
<i>GNSS</i> /barometriski vertikālā navigācija (<i>VNAV</i>) (<i>LNAV/VNAV</i>)	250
Laterālās navigācijas līdzeklis (<i>LOC</i>) ar attāluma mērīšanas iekārtām (<i>DME</i>) vai bez tām	250
Nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru (<i>SRA</i>) (pārtraucot pie ½ <i>NM</i>)	250

Iekārtas	Zemākais DH/MDH (pēdās)
SRA (pārtraucot pie 1 NM)	300
SRA (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350
VHF rotējošā radiobāka (VOR)	300
VOR/DME	250
Stacionārā bāka (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF virziena meklētājs (VDF)	350

NCO.OP.112 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

a) MDH riņķošanas manevros ar lidmašīnām nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:

- 1) publicētais riņķošanas OCH lielums attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
- 2) obligātais riņķošanas augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
- 3) iepriekšējās instrumentālās nolaišanās procedūras DH/MDH.

b) Riņķošanas manevros ar lidmašīnu minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šiem lielumiem:

- 1) attiecīgās kategorijas lidmašīnai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta;
- 2) minimālā redzamība, ko iegūst, izmantojot 2. tabulu; vai
- 3) skrejceļa redzamība/pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (RVR/CMV) iepriekšējai instrumentālai nolaišanās procedūrai.

1. tabula

MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnas kategorijai

	Lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Obligātā meteoroloģiskā redzamība (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem

Riņķošanas manevros ar helikopteriem virs sauszemes MDH nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām, bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

NCO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras – lidmašīnas un helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai FATO ir publicētas šādas procedūras.

b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst novirzīties no publicētā izlidošanas maršruta, ielidošanas maršruta vai nolaišanās procedūras:

- 1) ja iespējams ievērot drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemt vērā ekspluatācijas apstākļus un ievērot ATC izdotās atļaujas; vai

2) ja ATC nodaļa ir sniegusi radara vektorālos lielumus.

NCO.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras – lidmašīnas, helikopteri un planieri ar dzinēju

Gaisa kuģa kapteinis ievēro publicētās trokšņu mazināšanas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus nodrošinot, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

NCO.OP.121 Trokšņu mazināšanas procedūras – gaisa baloni

Gaisa kuģa kapteinis ievēro publicētās ekspluatācijas procedūras, lai mazinātu siltuma degļa radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus nodrošinot, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

NCO.OP.125 Degvielas un smērvielu krājumi – lidmašīnas

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja lidmašīnā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:

1) lidojumiem saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR):

- i) dienas laikā, paceļoties un nosēžoties vienā un tajā pašā lidlaukā/nosēšanās vietā un vienmēr atrodoties šā lidlauka/nosēšanās vietas redzamības zonā – lai lidotu paredzētajā maršrutā un pēc tam vismaz 10 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;
- ii) dienas laikā – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 30 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- iii) naktī – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;

2) IFR lidojumiem:

- i) ja nav nepieciešams rezerves galapunkts – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- ii) ja ir nepieciešams rezerves galapunkts – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, līdz rezerves lidlaukam un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;

b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:

- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzētie ATC maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecīgā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt lidmašīnas nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

NCO.OP.126 Degvielas un smērvielu krājumi – helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja helikopterā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:

- 1) VFR lidojumiem – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku/ekspluatācijas vietu un pēc tam vismaz 20 minūtes lidotu ar piemērotāko ātrumu; un

2) *IFR* lidojumiem:

i) ja nav nepieciešams rezerves lidlauks vai nav pieejams neviens laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku/ekspluatācijas vietu un pēc tam 30 minūtes lidotu ar gaidīšanas režīma ātrumu 450 m (1 500 pēdu) virs galapunkta lidlauku/ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos; vai

ii) ja nepieciešams rezerves lidlauks – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku/ekspluatācijas vietu, veiktu nolaišanos un otrā riņķa procedūru un pēc tam:

A) lidotu uz norādīto rezerves lidlauku; un

B) 30 minūtes lidotu gaidīšanas režīmā 450 m (1 500 pēdu) virs rezerves lidlauku/ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī veiktu nolaišanos un nosēšanās.

b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:

1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;

2) paredzētie *ATC* maršruti un satiksmes aizkavēšanās;

3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecīgā gadījumā); un

4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt gaisa kuģa nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.

c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

NCO.OP.127 Degvielas un balasta krājumi un plānošana – gaisa baloni

a) Gaisa kuģa kapteinis drīkst sākt lidojumu vienīgi tad, ja rezerves degvielas, gāzes vai balasta daudzums ir pietiekams 30 minūšu lidojumam.

b) Degvielas, gāzes vai balasta krājumus aprēķina atbilstīgi vismaz šādiem ekspluatācijas apstākļiem, kādos jāveic lidojums:

1) gaisa balona ražotāja sniegtie dati;

2) paredzamā masa;

3) paredzami meteoroloģiskie apstākļi; un

4) gaisa satiksmes dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumi.

NCO.OP.130 Pasažieru instruktāža

Gaisa kuģa kapteinis gādā, ka pirms lidojuma vai, ja vajadzīgs, tā laikā pasažieri tiktu instruēti par avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām.

NCO.OP.135 Gatavošanās lidojumam

a) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka sauszemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam.

b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāpārziņina visa pieejamā meteoroloģiskā informācija, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam netālu no izlidošanas vietas, kā arī gatavojoties ikvienam *IFR* lidojumam, jāveic šādas darbības:

1) jāizpēta pieejamie jaunākie meteoroloģiskie ziņojumi un prognozes; un

2) jāplāno rezerves rīcības gaita, lai nodrošinātos gadījumam, ja laikstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

NCO.OP.140 Galapunkta rezerves lidlauki – lidmašīnas

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galapunkta rezerves lidlauku, kas atbilst laikstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (VMC); vai

b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālā nolaišanās procedūra; un

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu zemākā robeža vismaz par 300 m (1 000 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un

ii) redzamība ir vismaz par 5,5 km vai 4 km lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai.

NCO.OP.141 Galapunkta rezerves lidlauki – helikopteri

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galapunkta rezerves lidlauku, kas atbilst laikstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālā nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz divām stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

1) mākoņu zemākā robeža vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un

2) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; vai

b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentāla nolaišanās procedūra;

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu zemākā robeža vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības;

ii) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; un

3) ja galapunkts atrodas atklātā jūrā, ir noteikts neatgriešanās punkts (PNR).

NCO.OP.145 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģi, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no gaisa kuģa

a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (AVGAS) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģi, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa.

b) Visu citu veidu degvielu nedrīkst uzpildīt, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģi, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa, ja vien uzpildi neuzrauga gaisa kuģa kapteinis vai cits kvalificēts darbinieks, kas ir gatavs sākt vai vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

NCO.OP.150 Pasažieru pārvadāšana

Izņemot gaisa balonos, gaisa kuģa kapteinis pirms manevrēšanas, pacelšanās un nosēšanās un to laikā, kā arī apstākļos, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, nodrošina, ka ikviens pasažieris, kas atrodas gaisa kuģī, atrodas sēdvietā vai gulvietā un ir pareizi piesprādzējies ar drošības jostu vai ierobežotājiem.

NCO.OP.155 Smēķēšana lidmašīnās un helikopteros

Gaisa kuģa kapteinis neatļauj smēķēšanu gaisa kuģī:

- a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs; un
- b) kad gaisa kuģī uzpilda degvielu.

NCO.OP.156 Smēķēšana planjeros un gaisa balonos

Nevienai personai nav atļauts smēķēt planjerī vai gaisa balonā.

NCO.OP.160 Meteoroloģiskie apstākļi

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina VFR lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ekspluatācijas laikā laikapstākļi maršrutā un paredzētajā galapunktā atbilst piemērojamiem VFR obligātajiem ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniegs tos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina IFR lidojumu ceļā uz plānoto galapunkta lidlauku vienīgi tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā laikapstākļi galapunktā vai vismaz vienā rezerves galapunkta lidlaukā atbilst piemērojamiem obligātajiem lidlauku ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniedz tos.
- c) Ja lidojumā ir VFR un IFR segmenti, – ciktāl būtiski – ir piemērojama a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija

NCO.OP.165 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidlaukos

Gaisa kuģa kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas atļauts saskaņā ar AFM noteikumiem.

NCO.OP.170 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojuma laikā

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vai apzināti lido iespējamās vai faktiskos apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un tajā uzstādītas iekārtas, kas nodrošina lidojumu Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā minētajos apstākļos.
- b) Ja apledošanas pakāpe ir lielāka par to, kādai ir sertificēts gaisa kuģis, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledošanas apstākļos, lidojumā apledo, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledošanas apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo ATC par ārkārtas situāciju

NCO.OP.175 Pacelšanās apstākļi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms pacelšanās sākuma gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

- a) saskaņā ar viņam pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļā vai FATO stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un
- b) tiks ievēroti piemērojami obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi.

NCO.OP.176 Pacelšanās apstākļi – gaisa baloni

Pirms sākt pacelšanos, gaisa balona kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi ekspluatācijas vietā vai lidlaukā nekavēs drošu pacelšanos un izlidošanu.

NCO.OP.180 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

a) Gaisa kuģa kapteinis, pārvadājot pasažierus vai kravu, nedrīkst modelēt:

- 1) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai

2) lidojumu meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (IMC).

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta, ja mācību lidojumus veic apstiprināta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģi ir studentpiloti.

NCO.OP.185 Degvielas pārvaldība lidojumā

Gaisa kuģa kapteinis regulāri pārbauda, vai izmantojamās atlikušās degvielas vai – attiecībā uz gaisa baloniem – balasta daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas vai balasta daudzumu, kas saskaņā ar NCO.OP.125., NCO.OP.126. vai NCO.OP.127. punkta prasībām vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, un plānotās rezerves degvielas daudzumu.

NCO.OP.190 Papildu skābekļa lietošana

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai viņš/viņa un lidojumu apkalpes locekļi, kuri iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kas ir būtiski lidmašīnas drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad salona barometriskais augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu, kā arī ikreiz, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdu.

NCO.OP.195 Zemes tuvuma noteikšana

Ja gaisa kuģa kapteinis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, gaisa kuģa kapteinis veic tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumus padarītu drošus.

NCO.OP.200 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS II)

Izmantojot ACAS II, ekspluatācijas procedūrām un mācībām ir jābūt saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011.

NCO.OP.205 Nolaišanās un nosēšanās apstākļi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt nolaišanos, lai veiktu nosēšanos, gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kā arī skrejceļa vai FATO stāvoklis nekavēs drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā rīķa procedūru.

NCO.OP.210 Nolaišanās sākums un turpinājums – lidmašīnas un helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinis var sākt instrumentālo nolaišanos neatkarīgi no ziņotās redzamības uz skrejceļa/pārskatāmības (RVR/VIS).

b) Ja ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos neturpina:

1) zemāk nekā 1 000 pēdu augstumā virs lidlauka; vai

2) nolaišanās beigu posmā, ja lēmumu pieņemšanas absolūtais augstums/relatīvais augstums (DA/H) vai nolaišanās minimālais absolūtais augstums/relatīvais augstums (MDA/H) virs lidlauka ir lielāks par 1 000 pēdām.

c) Ja RVR nav pieejama, RVR vērtības var iegūt, pārreķinot ziņoto redzamību.

d) Ja, pārlidojot lidlauku 1 000 pēdu augstumā, ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos var turpināt līdz DA/H vai MDA/H augstumam.

e) Nolaišanos zemāk par DA/H vai MDA/H augstumu var turpināt un nosēšanos var pabeigt, ja DA/H vai MDA/H augstumā var pamanīt un neizlaist no redzesloka attiecīgajam nolaišanās manevram un izmantojamajam skrejceļam atbilstīgos vizuālos orientierus.

f) Noteicošā vienmēr ir zemskares zonas RVR.

NCO.OP.215 Ekspluatācijas ierobežojumi – karstā gaisa baloni

Karstā gaisa baloni drīkst pacelties nakts laikā, ja tajos ir pietiekami daudz degvielas, lai veiktu nosēšanos dienā.

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢA VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI**NCO.POL.100 Eksploatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi**

- a) Ikvienā eksploatācijas posmā gaisa kuģa slodzei, masai un, izņemot gaisa balonu, smaguma centram (CG) jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai līdzvērtīgā dokumentā.
- b) Gaisa kuģi jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, norādot eksploatācijas ierobežojumus, kuru vizuālo attēlojumu paredz AFM.

NCO.POL.105 Svēršana

- a) Eksploatants nodrošina, ka gaisa kuģa masa un, izņemot gaisa balonu, smaguma centrs (CG) ir noteikts, faktiski nosverot gaisa kuģi pirms tā nodošanas eksploatācijā. Nem vērā un pienācīgi reģistrē veiktās pārbūves un remontu kopējo ietekmi uz masu un līdzsvaru. Šādu informāciju dara pieejamu gaisa kuģa kapteinim. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.
- b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

NCO.POL.110 Veiktspēja – vispārējās prasības

Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai eksploatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas**NCO.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja tie:
 - 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.A.190. punkta prasības;
 - 3) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.A.195. punkta prasības; vai
 - 4) ir uzstādīti lidmašīnā.
- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
 - 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
 - 3) precīzie hronometri;
 - 4) pirmās palīdzības aptieciņa;
 - 5) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 6) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 7) bērnu ierobežotājsistēma.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
 - 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCO.IDE.A.190. un NCO.IDE.A.195. punktam; un

- 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojuma drošību.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gatavām lietošanai vai pieejamām no darba vietas, kur sēž lidojuma apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar MEL, ja tas izveidots; vai
- b) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojuma drošības prasībām.

NCO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojot tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

NCO.IDE.A.115 Eksploatācijas gaismas

Lidmašīnām, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkotām ar:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;
- b) navigācijas/pozīcijas gaismām;
- c) nolaišanās lukturi;
- d) apgaismojumu, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visiem instrumentiem un iekārtām, kas ir būtiskas drošai lidmašīnas ekspluatācijai, nodrošinātu atbilstošu apgaismojumu;
- e) apgaismojumu, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai nodrošinātu apgaismojumu visos pasažieru nodaļumos;
- f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa darba vietā; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

NCO.IDE.A.120 Eksploatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- 1) magnētisko kursu;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu;
- 4) izmērīto gaisa ātrumu; un
- 5) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.
- b) Lidmašīnām, ko ekspluatē vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) naktī vai apstākļos, kad lidmašīnu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotām arī ar:

1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

- i) pagriezienus un slīdēšanu;
- ii) telpisko stāvokli;
- iii) vertikālo ātrumu; un
- iv) stabilizētu kursu;

un

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.

c) Lidmašīnās, ko lieto apstākļos, kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.A.125 Eksploatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt aprīkotām ar:

a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

- 1) magnētisko kursu;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu;
- 4) izmērīto gaisa ātrumu;
- 5) vertikālo ātrumu;
- 6) pagriezienus un slīdēšanu;
- 7) telpisko stāvokli;
- 8) stabilizētu kursu;
- 9) ārējā gaisa temperatūru; un
- 10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un

c) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbodzinēju lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par deviņām sēdvietām jābūt TAWS, kas atbilst šādām prasībām:

- a) par A klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts (CofA) izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai
- b) par B klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam pirmais individuālais CofA izdots 2011. gada 1. janvārī vai pirms šā datuma.

NCO.IDE.A.135 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCO.IDE.A.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Lidmašīnās uzstāda:

- 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
- 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
- 3) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem; un
- 4) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kas atsprādzējama vienā punktā – katrā lidojumu apkalpes locekļa sēdekļi.

NCO.IDE.A.145 Pirmās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

- 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
- 2) tiek regulāri atjaunināti.

NCO.IDE.A.150 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

- 1) visus apkalpes locekļus un:
 - i) 100 % pasažieru visu laiku, kamēr barometriskais augstums salonā ir virs 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves;
 - ii) vismaz 30 % pasažieru visu laiku, kamēr hermetizācijas zuduma un lidošanas nosacījumu dēļ barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām; un
 - iii) vismaz 10 % pasažieru jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad pasažieru salona barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām;

un

- 2) visas personas pasažieru nodalījumā vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai zemāk par šo augstumu, taču apstākļos, kas neļauj četru minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.

c) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido augstumā virs 25 000 pēdām, turklāt jābūt arī ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju.

NCO.IDE.A.155 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

- a) Nehermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodaļumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
- 1) visus apkalpes locekļus un vismaz 10 % no pasažieriem jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad pasažieru salona barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
 - 2) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums pasažieru nodaļumā ir virs 13 000 pēdām.

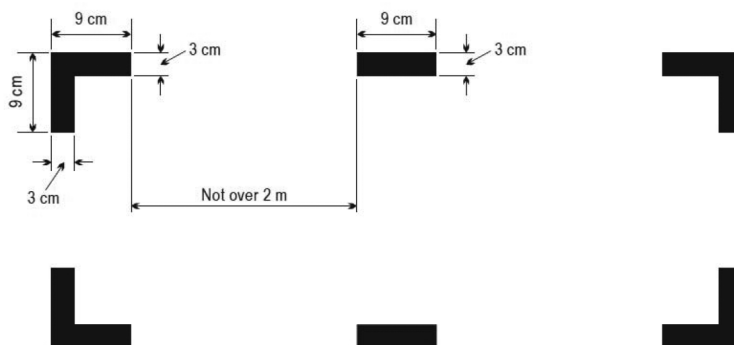
NCO.IDE.A.160 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- a) Lidmašīnās, izņemot tāllidojumu motorplanierus (TMG) un ELA1 lidmašīnas, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:
- 1) lidojumu apkalpes nodaļumā; un
 - 2) katrā pasažieru nodaļumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes nodaļuma, izņemot, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodaļumam.
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodaļumā, kur ugunsdzēsamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodaļumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

NCO.IDE.A.165 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums**NCO.IDE.A.170 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)**

- a) Lidmašīnās uzstāda:
- 1) jebkura veida ELT – lidmašīnām, kam pirmais individuālais CofA izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma;
 - 2) automātisko ELT – lidmašīnām, kam pirmais individuālais CofA izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
 - 3) glābšanas ELT (ELT(S)) vai personas vietu norādošo bāku (PLB), ko pārvadā apkalpes loceklis vai pasažieris, ja lidmašīna sertificēta ar maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju ne vairāk par sešām.
- b) Visu veidu ELT un PLB jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCO.IDE.A.175 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam lidmašīnā ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga peldierīce, ko valkā vai kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai gulvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:

1) viendzinēja sauszemes lidmašīnās:

i) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai

ii) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc gaisa kuģa kapteiņa uzskatiem, pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka būtu iespējama piespiedu nosēšanās uz ūdens;

2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens; un

3) lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, ja ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko lielumu.

b) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:

1) viens enkurs;

2) viens jūras enkurs (peldošais enkurs), ja vajadzīgs, lai atvieglotu manevrēšanu; un

3) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu raidīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

c) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kur ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku lidmašīnā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:

1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;

2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām uz klāja, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

NCO.IDE.A.180 Izdzīvošanas aprīkojums

Lidmašīnām, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkotām ar signalizācijas ierīcēm un izdzīvošanas aprīkojumu, tostarp pārlidojamām teritorijām piemērotiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCO.IDE.A.190 Radiosakaru iekārta

a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.

b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

c) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

NCO.IDE.A.195 Navigācijas iekārtas

- a) Lidmašīnās, ar kurām lido maršrutos, kur nevar īstenot navigāciju, izmantojot vizuālo kontaktu ar zemi, jābūt nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:
- 1) ATS lidojuma plānu attiecīgā gadījumā; un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.
- b) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.
- c) Lidmašīnās, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotam aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

NCO.IDE.A.200 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

2. SADAĻA**Helikopteri****NCO.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja tie:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.H.190. punkta prasības;
 - 3) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.H.195. punkta prasības; vai
 - 4) ir uzstādīti helikopterā.
- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) pirmās palīdzības aptieciņa;
 - 4) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 5) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 6) bērnu ierobežotājsistēma.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCO.IDE.H.190. un NCO.IDE.H.195. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.

- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gatavām lietošanai vai pieejamām no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar MEL, ja tas izveidots; vai
- b) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām.

NCO.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Helikopteriem, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkoti ar:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;
- b) navigācijas/pozīcijas gaismām;
- c) nolaišanās lukturi;
- d) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;
- e) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
- f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa darba vietā; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

NCO.IDE.H.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- 1) magnētisko kursu;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu;
- 4) izmērīto gaisa ātrumu; un
- 5) slīdēšanu.

b) Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar VMC naktī vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkoti arī ar:

1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

- i) telpisko stāvokli;
- ii) vertikālo ātrumu; un
- iii) stabilizētu kursu;

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.

- c) Helikopteros, ko lieto apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērš a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.

NCO.IDE.H.125 Eksploatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt aprīkoti ar:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
- 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) slidēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu; un
 - 9) ārējā gaisa temperatūru;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) līdzekļiem, ar ko novērš a) apakšpunkta 4. punktā prasīto gaisa ātruma mērīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledošanas dēļ; un
- d) papildu rezerves instrumentu, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli.

NCO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumiem saskaņā ar IFR

Helikopteros, ko ekspluatē viens pilots saskaņā ar *IFR*, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

NCO.IDE.H.135 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCO.IDE.H.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

- a) Helikopteros uzstāda:
- 1) sēdekli vai gulvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
 - 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai gulvietai;
 - 3) helikopteros, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2012. gada 31. decembra, – drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažierim, kas ir vismaz 24 mēnešus vecs;
 - 4) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem; un

5) katram lidojuma apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējama vienā punktā.

NCO.IDE.H.145 Pirmās palīdzības komplekti

a) Helikopteros jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

- 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
- 2) tiek regulāri atjaunināti.

NCO.IDE.H.155 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

a) Nehermetizētiem helikopteriem, ko ekspluatē tādā augstumā, kad vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkoti ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

- 1) visus apkalpes locekļus un vismaz 10 % no pasažieriem jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad pasažieru salona barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- 2) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir virs 13 000 pēdām.

NCO.IDE.H.160 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

a) Helikopteros, izņemot ELA2 helikopterus, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:

- 1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un
- 2) katrā pasažieru nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes nodalījuma, izņemot, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.

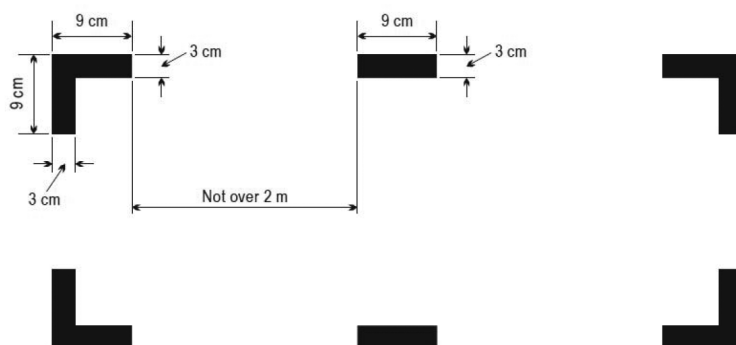
b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēsamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

NCO.IDE.H.165 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



NCO.IDE.H.170 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

a) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai vairāk par sešām sēdvietām, jābūt:

- 1) automātiskam ELT; un
- 2) vienam glābšanas ELT (ELT(S)) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja helikopteru ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā trīs minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

b) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai ne vairāk par sešām, jābūt ELT(S) vai personas vietu norādošajai bākai (PLB), ko pārvadā apkalpes loceklis vai pasažieris.

c) Visu veidu ELT un PLB jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCO.IDE.H.175 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam uz helikoptera klāja ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, ko valkā vai kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta:

- 1) lidojumos virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no zemes, ja kritiskas dzinēja kļūmes gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
- 2) lidojumos virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no zemes, ja kritiskas dzinēja kļūmes gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
- 3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir izvietota virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

c) Helikopterā, ko ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no krasta, kas atbilst vairāk nekā 30 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdžēm, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku lidmašīnā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai helikopterā jāpārvadā:

- 1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;
- 2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām uz klāja, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
- 3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

d) Lemjot par to, vai visām personām, kas ir helikopterā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, helikoptera kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku helikopterā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā.

NCO.IDE.H.180 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteriem, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkoti ar signalizācijas ierīcēm un izdzīvošanas aprīkojumu, tostarp pārlidojamām teritorijām piemērotiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCO.IDE.H.185 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Helikopteriem, ko ekspluatē virs ūdens nelabvēlīgā vidē tālāk par 50 jūras jūdžēm no krasta:

- a) jābūt konstruētiem, lai tie varētu nosēsties uz ūdens saskaņā ar attiecīgajiem lidojumperīguma noteikumiem;
- b) saskaņā ar attiecīgajiem lidojumperīguma noteikumiem jābūt sertificētiem nosēdināšanai uz ūdens; vai
- c) jābūt aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.

NCO.IDE.H.190 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- c) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.
- d) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteros jābūt pārraides pogai uz lidojuma vadības iekārtām katra pilota un/vai apkalpes locekļa darba vietā.

NCO.IDE.H.195 Navigācijas iekārtas

- a) Helikopteros, ar kuriem lido maršrutos, kur nevar īstenot navigāciju, izmantojot vizuālo kontaktu ar zemi, jābūt nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:
 - 1) ATS lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.
- b) Helikopteru navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.
- c) Helikopteros, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

NCO.IDE.H.200 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

3. SADAĻA

Planieri

NCO.IDE.S.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām, ja tie:
 - 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.S.145. punkta prasības;
 - 3) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.S.150. punkta prasības; vai
 - 4) ir uzstādīti planierī.
- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt planiera lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gatavām lietošanai vai pieejamām no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.S.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem planiera instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) planieri ekspluatē saskaņā ar MEL, ja tas izveidots; vai
- b) uz planieri attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.S.115 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti

a) Planieriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- 1) magnētisko kursu – planieros ar dzinēju;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu; un
- 4) izmērīto gaisa ātrumu.

b) Planieriem, ko lieto apstākļos, kad planieri nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkoti ar ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

- 1) vertikālo ātrumu;
- 2) telpisko stāvokli vai pagriezienus un slīdēšanu; un
- 3) magnētisko kursu.

NCO.IDE.S.120 Lidošana mākoņos – lidojumu un navigācijas instrumenti

Planieriem, ar kuriem veic lidojumus mākoņos, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- a) magnētisko kursu;
- b) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) barometrisko augstumu;
- d) izmērīto gaisa ātrumu;

- e) vertikālo ātrumu; un
- f) telpisko stāvokli vai pagriezienus un slīdēšanu.

NCO.IDE.S.125 Sēdekļi un ierobežotājsistēmas

a) Planjeros jābūt:

- 1) sēdeklim katrai personai, kas tajā atrodas; un
- 2) sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim atbilstīgi AFM.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

NCO.IDE.S.130 Papildu skābeklis

Planjeros, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

NCO.IDE.S.135 Lidojumi virs ūdens

Planjeros, ko ekspluatē virs ūdens, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām planierī piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja paredzēta glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta;
- b) avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT) vai personas vietu norādošā bāka (PLB), ko pārvadā gaisa kuģa kapteinis vai pasažieris un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai, veicot lidojumu:
 - 1) virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - 2) vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens.

NCO.IDE.S.140 Izdzīvošanas aprīkojums

Planjeros, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamām teritorijām.

NCO.IDE.S.145 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planjeros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigācijas iekārtas

Planjeros jābūt visām nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

- a) ATS lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un

b) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

NCO.IDE.S.155 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planjeros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

4. SADAĻA

Gaisa baloni

NCO.IDE.B.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām, ja tie:

- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas noteikšanai;
- 2) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.B.145. punkta prasības; vai
- 3) ir uzstādīti gaisa balonā.

b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
- 2) precīzie hronometri;
- 3) pirmās palīdzības aptieciņa;
- 4) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas.

c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:

- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
- 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt gaisa balona lidojumperīgumu.

d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gatavām lietošanai vai pieejamām no darba vietas, kur norīkoti lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.

e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.B.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem gaisa balona instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) gaisa balonu ekspluatē saskaņā ar MEL, ja tas izveidots; vai
- b) uz gaisa balonu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām.

NCO.IDE.B.110 Eksploatācijas gaismas

Gaisa balonos, ko ekspluatē naktī, jābūt:

- a) pozīcijas apgaismojumam;

- b) līdzekļiem, ar ko pienācīgi apgaismot visus gaisa balona drošai ekspluatācijai nepieciešamos instrumentus un iekārtas;
- c) neatkarīgam pārnēsājamam lukturītim; un
- d) karstā gaisa dirižabļos:
 - 1) nosēšanās gaismām; un
 - 2) sadursmes novēršanas gaismām.

NCO.IDE.B.115 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Dienas lidojumos saskaņā ar VFR gaisa balonos jābūt:

- a) ierīcēm, kas rāda dreifēšanas virzienu; un
- b) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 2) vertikālo ātrumu, ja prasīts AFM; un
 - 3) barometrisko augstumu, ja prasīts AFM, ja to nosaka gaisa telpas prasības vai augstums jākontrolē skābekļa lietošanas dēļ.

NCO.IDE.B.120 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Gaisa balonos jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

NCO.IDE.B.121 Papildu skābeklis

Gaisa balonos, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

NCO.IDE.B.125 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- a) Gaisa balonos jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam, ja tas paredzēts piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās.
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt gaisa balonā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas radītais risks personām gaisa balonā.

NCO.IDE.B.130 Lidojumi virs ūdens

Gaisa balonos, ko ekspluatē virs ūdens, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām gaisa balonā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katram cilvēkam uz gaisa balona klāja glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta;

- b) pārvadājot vairāk nekā sešas personas – avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*), kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē;
- c) pārvadājot līdz sešām personām – *ELT* vai personas vietu norādošā bāka (*PLB*), ko pārvadā gaisa kuģa kapteinis vai pasažieris un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- d) iekārta avārijas signālu raidīšanai.

NCO.IDE.B.135 Izdzīvošanas aprīkojums

Gaisa balonos, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamām teritorijām.

NCO.IDE.B.140 Dažādas ierīces

- a) Gaisa balonos jābūt aizsargcimdiem katram apkalpes loceklim.
- b) Karsta gaisa baloniem un jaukta tipa baloniem jābūt aprīkoti ar:
 - 1) alternatīvu aizdedzes avotu;
 - 2) līdzekli, ar ko mēra un norāda degvielas daudzumu;
 - 3) ugunsdzēsības segai vai ugunsdrošam pārsegam; un
 - 4) vismaz 25 m garai atsaitai.
- c) Gāzes baloni ir aprīkoti ar nazi.

NCO.IDE.B.145 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, gaisa balonos jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, gaisa balonos jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.”
