



**СТАНОВИЩЕ № 01/2012**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 1 февруари 2012 г.**

**за Регламент на Комисията за определяне на правилата за прилагане относно  
въздушните операции**

***„Въздушни операции – OPS (Част-NCC и Част-NCO)“***

## Съдържание

<b>Резюме .....</b>	<b>3</b>
<b>Въведение .....</b>	<b>4</b>
I.    Общи положения.....	4
II.   Обхват на становището.....	4
III.  Консултация .....	5
IV.   Установена практика за номериране на правилата .....	8
<b>Прилежащ регламент относно въздушните операции.....</b>	<b>9</b>
I.    Обхват .....	9
II.   Преглед на реакциите.....	9
III.  Обяснения .....	9
<b>Приложение VI - Част-NCC (A,H) .....</b>	<b>12</b>
I.    Обхват .....	12
II.   Преглед на реакциите.....	13
III.  Преглед на различията .....	14
IV.   Списък на предлаганите нормотворчески задачи.....	14
V.    NCC.GEN: Подчаст A – Общи изисквания .....	15
VI.   NCC.OP: Подчаст B – Експлоатационни процедури .....	17
VII.  NCC.POL: Подчаст C – Функциониране на въздухоплавателното средство (Летателни характеристики на въздухоплавателните средства) и експлоатационни ограничения .....	21
VIII: NCC.IDE: Подчаст D – Инструменти, данни, оборудване.....	23
<b>Приложение VI – Част-NCO (A,H,S,B).....</b>	<b>28</b>
I.    Обхват .....	28
II.   Преглед на реакциите.....	30
III.  Преглед на различията .....	31
V.    NCO.GEN: Подчаст A – Общи изисквания .....	31
VI.   NCO.OP: Подчаст B – Експлоатационни процедури .....	34
VII.  NCO.POL: Подчаст C – Функциониране на въздухоплавателното средство (Летателни характеристики на въздухоплавателните средства) и експлоатационни ограничения .....	38
VIII: NCO.IDE: Подчаст D – Инструменти, данни, оборудване .....	39
<b>АКРОНИМИ/СЪКРАЩЕНИЯ В ЧАСТ-NCC И ЧАСТ-NCO .....</b>	<b>45</b>

### **Резюме**

Настоящото становище съдържа следните документи:

- Изменение на прилежащия регламент относно въздушните операции, включително изменения и допълнения на приложение I - Определения;
- Приложение VI – Част NCC (A, H), технически изисквания за нетърговски операции със самолети и вертолети със сложна моторна тяга;
- Приложение VII – Част NCO (A, H, S, B), технически изисквания за нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга (самолети, вертолети, планери и аеростати);

Въз основа на принципите, определени от управителния съвет заедно с Европейската комисия, предложението на Агенцията, доколкото е възможно, хармонизира изискванията със стандартите и препоръчителните практики (SARP) на ИКАО, приложение 6, част II и част III, раздел 3, и с вече публикуваното становище относно част-CAT.

Разработването на тези изисквания се основава на следните цели:

- поддържане на високо равнище на безопасност;
- осигуряване на пропорционални правила, когато е подходящо;
- гарантиране на гъвкавост и ефективност за операторите и органите.

Настоящото становище е резултат от процес на широки консултации с органи, асоциации, оператори и авиационни експерти.

Становището за останалото приложение към настоящия регламент, приложение VIII – Част SPO, и останалите раздели от приложение IV – Част-CAT за планери и аеростати, ще бъде публикувано на по-късен етап.

## **Въведение**

### **I. Общи положения**

1. Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>1</sup> на Европейския парламент и на Съвета (наричан по-долу „основния регламент“), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009<sup>2</sup> установява подходяща и изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване.
2. Целта на настоящото становище е да подпомогне Комисията при определяне на правилата за прилагане относно въздушните операции.
3. Становището беше прието съгласно процедура, определена от управителния съвет<sup>3</sup> на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“), в съответствие с разпоредбите на член 19 от основния регламент.

### **II. Обхват на становището**

4. Настоящото становище съдържа следните документи:
  - Изменение на прилежащия регламент относно въздушните операции, включително изменения и допълнения на приложение I - Определения;
  - Приложение VI – Част NCC (A, H), технически изисквания за нетърговски операции със самолети и вертолетите със сложна моторна тяга<sup>4</sup>;

---

1 Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1–49.

2 Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО. ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51–70.

3 Решение на управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“). EASA MB 08-2007, 13.06.2007 г.

4 Регламент (ЕО) 216/2008 в член 3, буква й) съдържа определение на въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга, което гласи:

й) „въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга“ означава:

(i) самолет:

- с максимална сертифицирана излетна маса над 5 700 kg, или
- сертифициран за максимална пътникова вместимост над деветнадесет седалки, или
- сертифициран за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти, или
- оборудван с: а) турбореактивен(ни) двигател(и) или с повече от един турбовитлов двигател;

(ii) вертолет, сертифициран:

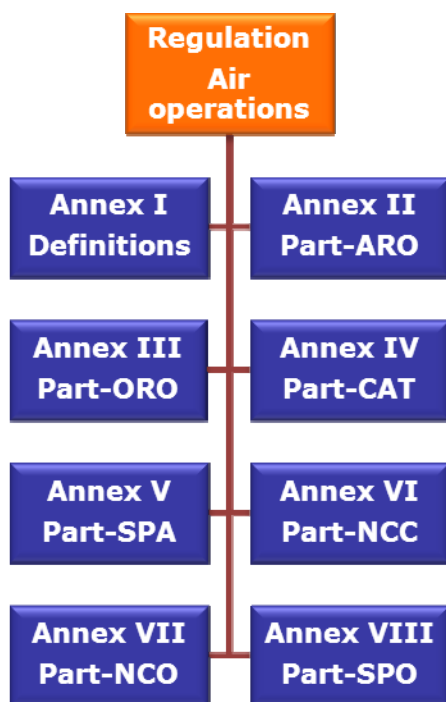
- за максимална излетна маса над 3 175 kg,

- Приложение VII – Част NCO (A, H, S, B), технически изисквания за нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга (самолети, вертолети, планери и аеростати);
5. Настоящото становище не съдържа:
- Приложение III – Част-CAT изисквания за търговски въздушен транспорт за планери, аеростати и полети от А до А със самолети и вертолети;
  - Приложение VIII - Част-SPO, технически изисквания за специфична експлоатация (специализирани авиационни дейности).

Становището за останалите изисквания ще бъде публикувано на по-късен етап.

6. Документите на настоящото становище се основават на преработената структура на правилата, предложена от Европейската комисия и Агенцията през април 2011 г. Следната таблица представя преглед на приложенията към регламента относно въздушните операции.

**Фигура 1: Приложения към регламента относно въздушните операции**



### III. Консултация

7. Настоящото становище се основава на:

- за максимална пътникова вместимост над девет седалки, или
  - за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти;
- или

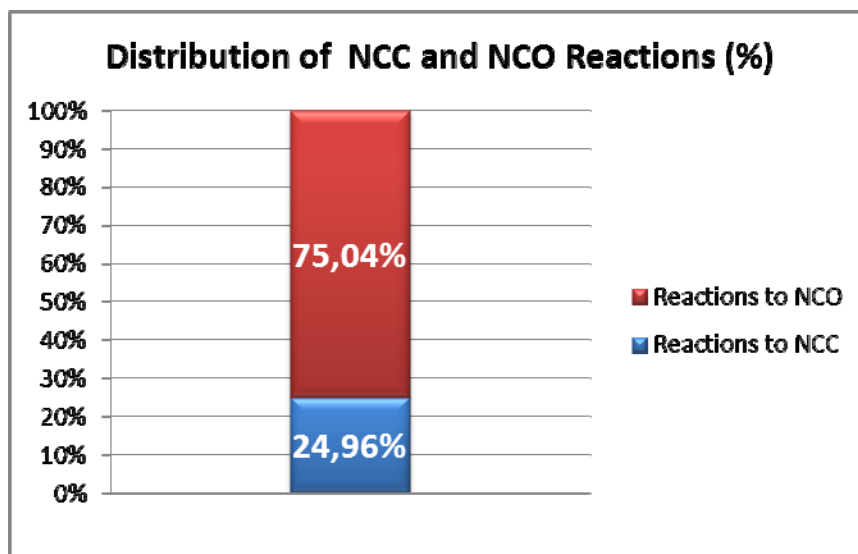
iii) въздухоплавателно средство с наклонящо се носещо витло;

- NPA 2009-02, съдържащо проектопредложения на правила за прилагане и свързаните AMC и GM за въздушни операции.
8. NPA 2009-02 е публикувано на уебсайта на ЕААБ (<http://www.easa.europa.eu>) на 30 януари 2009 г. Периодът на консултация приключи на 31 юли 2009 г. Агенцията получи общо 13 775 коментара, от които около 8200 коментара са свързани с обхвата на настоящото становище.
  9. Обобщените коментари, свързаните отговори на тези коментари и предлаганият изменен текст на правилата бяха подробно обсъдени със следните четири групи за преразглеждане в рамките на нормотворческата процедура (RG):
    - RG01 (CAT) относно правилата за операции на търговския въздушен транспорт;
    - RG02 (SPO) относно правилата за специализирана експлоатация;
    - RG03 (NCC) относно правилата за нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга; и
    - RG03 (NCO) относно правилата за нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.
  10. Проектът на текста на CRD относно част-NCC и част NCO беше прегледан съответно от RG03 и RG04.
  11. Преди да публикува CRD, Агенцията извърши също проверка на съответствието с други части (част-CAT и проекта на част-SPO).
  12. Въз основа на широките консултации с органи, асоциации и оператори Агенцията публикува на 31 август 2011 г. CRD OPS II. Периодът за реакции приключи на 31 октомври 2011 г.
  13. Агенцията получи реакции по CRD от 56 лица, включително национални органи, производители, асоциации и частни лица. Общият брой на коментарите е приблизително 600, от които 30% се дублираха.
  14. Следващите фигури предоставят преглед на тези реакции.

Фигура 2: Описание на лицата, които са коментирали



Фигура 3: Разпределение на коментарите между част-NCC и част-NCO



**Фигура 4: Разпределение на коментарите между част-NCC и част-NCO**

15. Направена беше оценка и беше отговорено на всички реакции. Те бяха взети предвид при изготвянето на измененията към приложение I, приложение VI и приложение VII към настоящото становище.

#### **IV. Установена практика за номериране на правилата**

16. В съответствие с насоките на Агенцията за изготвяне на регулаторни инструменти към правилата за прилагане се използва следната установена практика за номерирането им:

<част>.<подчаст>.<раздел>.<N<sup>o</sup>>

Обяснение:

<част>: задължително – до четири букви или цифри

примери: NCC, NCO

<подчаст>: задължително – до четири букви или цифри

примери: GEN, OP, POL, IDE

<раздел>: задължително – до пет букви или цифри

примери: MPA, A, H

<номер>: задължително – номер на правилото – три цифри, започващи от 100, следващите номера обикновено се номерират с нарастване от 5.



## **Прилежащ регламент относно въздушните операции**

### **I. Обхват**

17. Прилежащият регламент относно въздушните операции определя общата приложимост на частите, които обхваща, и предлага преходни мерки под формата на изключения.<sup>5</sup> Той е изготвен като регламент за изменение и взема предвид промените, направени от Европейската комисия, във връзка с първоначалния прилежащ регламент OPS, който беше публикуван със Становище № 4/2011 на ЕААБ.

### **II. Преглед на реакциите**

18. Получените реакции за прилежащия регламент OPS са насочени към съответствието на формулировките и в няколко случая изискват пояснение.

### **III. Обяснения**

19. Член 1, параграфи 1–3 от регламента за изменение установява приложното поле на регламента, като разглежда въпроси, свързани с всяка нетърговска експлоатация на самолети, вертолети, планери и аеростати. Операторите на самолети и вертолети със сложна моторна тяга ще трябва да декларират своята дейност пред компетентния орган (член 1, параграф 6, точка 1). Съответните разпоредби относно изискванията за деклариране и към организациите вече са публикувани със становище № 04/2011 на ЕААБ.

20. Предлагат се две нови приложения, съдържащи технически изисквания относно експлоатационните процедури, летателните характеристики, оборудването и някои общи изисквания: Приложение VI – Част-NCC и Приложение VII – Част-NCO (член 1, параграф 11). Съответната приложимост се установява в първите 2 точки на член 1, параграф 6. Освен това при експлоатация в рамките на определен обем въздушно пространство или при по-ниски минимума, от търговските и нетърговските оператори се изисква да притежават специално одобрение. Разпоредбите, свързани с такива дейности и одобрения, се съдържат в част-SPA (операции, които изискват специално одобрение), която е публикувана със становище № 04/2011. Прилежащият регламент понастоящем установява съответната приложимост (член 1, параграфи 4 и 5).

21. Що се отнася до приложимите експлоатационни изисквания за одобрени организации за обучение (АТО), се посочва, че АТО провежда летателното обучение съгласно част-NCC или част-NCO в зависимост от това, дали въздухоплавателното средство е със сложна моторна тяга, и независимо дали дейността е търговска или нетърговска (член 1, параграф 6, точка 3).

---

<sup>5</sup> Изключенията представляват вид преходна мярка, която дава възможност на държавите-членки да решат дали да отложат датата на изпълнение на дадена разпоредба в определен нормативно установен срок.

22. Различните OPS изисквания, приложими за нетърговска експлоатация и одобрени организации за обучение, са обобщени в следната таблица:

Операция	Част	Въздухоплавателно средство	Публикувана
Нетърговски операции с СМРА	Част-NCC	Самолети вертолети	Публикувана с настоящото становище
	Част-SPA	Самолети вертолети	Публикувана със становище 04/2011
	Част-ORO	Самолети вертолети	Публикувана със становище 04/2011
Нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга (без СМРА)	Част-NCO	Самолети вертолети аеростати планери	Публикувана с настоящото становище
	Част-SPA	Самолети вертолети аеростати планери	Публикувана със становище 04/2011
Одобрени организации за обучение	Част-ORA	всички	Публикувана със становище 03/2011
	Част-NCO	без СМРА: самолети вертолети аеростати планери	Публикувана с настоящото становище
	Част-NCC	СМРА: самолети вертолети	Публикувана с настоящото становище
	Част-SPA (всички оператори)	Самолети вертолети аеростати планери	Публикувана със становище 04/2011

23. Член 1, параграф 7 съдържа пояснения относно приложимите изисквания за FTL. Понастоящем за нетърговски операции с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга продължава да се прилага националното законодателство. Съответните правила за изпълнение ще бъдат предложени на по-късен етап.

24. Член 1, параграфи 8 и 9 от регламента за изменение съдържат разпоредбите, съдържащи изключения. Определянето на краен срок за приложимост на правилата за прилагане в член 70 от основния регламент ограничава възможните преходни периоди, като постановява, че правилата за прилагане влизат в сила не по-късно от 8 април 2012 г. По искане на Европейската комисия беше избран методът на изключения, за да се осигури преходен период, когато той продължава след 8 април 2012 г. За нетърговските операции се предлага общо изключение за период от 2 години.
25. Член 1, параграф 10 включва допълнителните определения, които ще бъдат включени в приложение I - Определения (като се изменя приложението, публикувано в становище 04/2011). Приложение I представя определения на термините, използвани в приложенията към Регламента относно въздушните операции. Допълнението съдържа определенията на „подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV)“ и „подходящо по отношение на метеорологичните условия летище“.
26. Определението на APV е прехвърлено от AMC към приложение I в основното приложение, тъй като терминът се използва в правилата за прилагане в част-NCC. То е представено в CRD OPS II, където се пояснява също, че определението се хармонизира с това в EU-OPS, като обхваща подходи, извършвани до височина на вземане на решение (DH) от 250 ft и хоризонтална видимост на пистата (RVR) не по-малко от 600 m. Хармонизирането с EU-OPS означава, че операции, които използват курсов предавател с вертикална навигация (LPV) с височина на вземане на решение под 250 ft (и не по-малка от 200 ft ) се третират като CAT I операции, а не като APV.
27. Определението на „подходящо по отношение на метеорологичните условия летище“ е добавено в CRD OPS II. То изисква проверка на метеорологичните условия, показващи, че е възможно безопасно кацане. Определението се основава на определението на „подходящо резервно летище“, дадено в приложение 6 на ИКАО, част I, допълнение E. Терминът „подходящо по отношение на метеорологичните условия летище“ се предпочита пред „подходящо летище“, по-специално тъй като последното би могло да създаде трудности за преводачите, които трябва да го разграничат от „адекватно летище“. По тези две определения няма реакции.
28. И накрая, член 2 включва изискванията за влизане в сила на регламента за изменение.

**Приложение VI - Част-NCC (А,Н)****I. Обхват**

29. Част-NCC трябва да се чете заедно със:

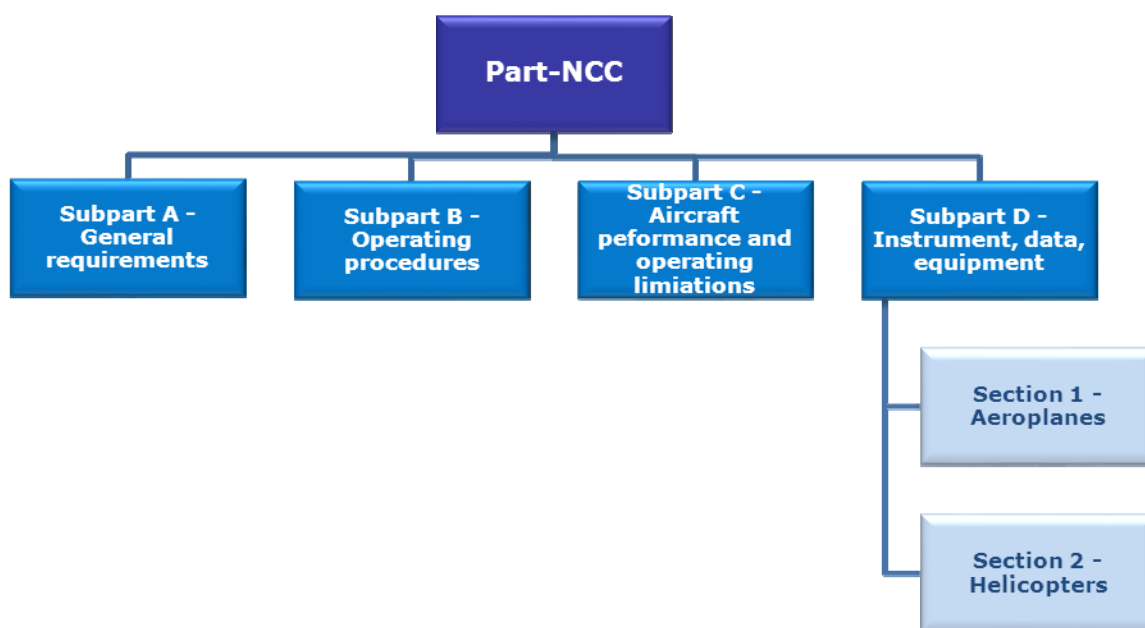
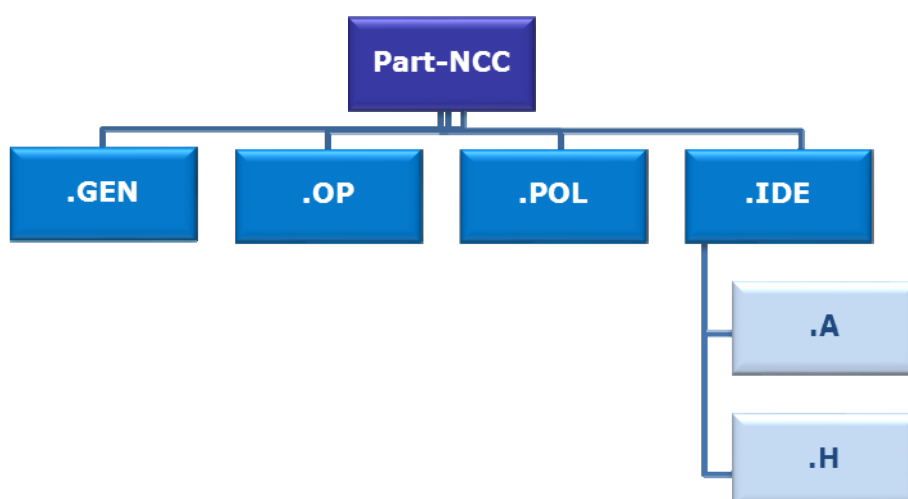
- прилежащия регламент относно въздушните операции, по-специално във връзка с датите на прилагане и преходните периоди;
- Приложение I – Определения на термините, използвани в приложения II до VIII;
- Приложение II – Част-ARO, което съдържа, наред с другото, изисквания към органите за NCC оператори, свързани с отговорности по надзора, управление на декларациите и публикуване на списъка със специални одобрения;
- Приложение III – Част-ORO, което съдържа, наред с другото, изисквания към организациите за NCC оператори, свързани със системата за управление, процедурата за приемливи начини за съответствие, изискванията към операторите да представят декларация, поддържането на ръководства, бордни дневници и записи, обучение на полетния и кабинния екипаж, и на по-късен етап – изискванията за ограниченията на времето за полет; и
- Приложение V – Част SPA, която съдържа изискванията по отношение на операциите, които изискват специално одобрение.

30. Част-NCC съдържа техническите изисквания за нетърговски операции със самолети и вертолети със сложна моторна тяга. Тя се състои от четири подчасти, от които тази за прибори, данни и оборудване е допълнително разбита на раздели, които съдържат специфични за категориите въздухоплавателни средства правила.

31. Структурата на подчастите е подобна на структурата на основните изисквания в приложение IV към основния регламент и приложение 6 на ИКАО.

32. Структурата на правилата и по-специално разделите са изготвени по такъв начин, че изискванията за допълнителни категории въздухоплавателни средства или специални операции биха могли да бъдат добавени в бъдеще, без да е необходимо да се правят промени в съществуващия текст на правилата или съществуващата структура. Следва да се отбележи, че бъдещите нормотворчески задачи ще разработят изисквания за въздухоплавателни средства с наклонящо се носещо витло.

33. Във фигура 5 и фигура 6 се прави преглед на структурата на част-NCC.

**Фигура 5: Структура на част-NCC – Заглавия****Фигура 6: Структура на част-NCC – Идентификатори на правилата**

34. Правилата за NCC операции са хармонизирани с приложение 6 на ИКАО, част II и част III, и се основават на проекта на JAR-OPS 2.

## II. Преглед на реакциите

35. За част-NCC са получени 150 коментара, предоставени от 14 лица, които са коментирали.
36. Като цяло лицата, които са коментирали, подкрепят структурата на правилата на тази подчаст. Затова Агенцията запази концепцията за четири подчасти, които допълнително са разбити на раздели и глави, където е необходимо.
37. Няколко коментара изискват правилата за NCC да се хармонизират с търговски правила, когато е приложимо. Агенцията признава, че подобно хармонизиране би било в интерес на безопасността, по-специално за такива операции, които

включват търговски и нетърговски полети, и това искане е прието, когато е подходящо. Повече подробности са описани в подзаглавията на различните раздели по-долу.

### III. Преглед на различията

#### Различия спрямо приложение 6 на ИКАО

38. В следната таблица се прави преглед на стандартите от приложение 6 на ИКАО, част II и част III, раздел 3, за които се счита, че или не са транспонирани, или са транспонирани по начин, който не осигурява най-малкото еквивалентно равнище на безопасност като посоченото в приложение 6 на ИКАО.

**Таблица 7: Различия спрямо приложение 6 на ИКАО**

Справка в приложение 6 част I/III	Номер в EASA-EU	Описание на различията
Приложение 6, част II 3.6.3.2.1.1/3 и част III, раздел III 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Датата на изпълнение за CVR се прилага за CofA, издадени на или след 01/01/2016.
Приложение 6, част II 3.6.3.1.2.2/3 и част III, раздел III 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Датата на изпълнение за FDR се прилага за CofA, издадени на или след 01/01/2016.
Приложение 6, част II 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Не е приложено изискването за максимален интервал на извадка и запис на определени параметри в FDR
Приложение 6, част II 3.6.3.3.1.2 и част III, раздел III 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Не е приложено изискването за модернизирани записи на комуникациите по линия за предаване на данни

### IV. Списък на предлаганите нормотворчески задачи

39. По време на етапите на консултация със заинтересованите страни бяха установени редица въпроси, които – ако бяха разгледани в настоящото становище – щяха далеч да надхвърлят мандата на Агенцията да транспонира съдържанието на съществуващите правила. Въпреки това тези въпроси бяха документирани и ще бъдат разгледани в отделни нормотворчески задачи, за да се даде възможност за консултации със заинтересованите страни и за тяхното

участие. В следващата таблица се прави преглед на тези предложения за нормотворчески задачи.

**Таблица 8: Предложения за нормотворчески задачи**

Част, номер на правилото	Обхват	Позоваване на RMP
NCC.POL.105	Преглед на стандартните стойности на масата	RMT.0.312 и 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Актуализиране на списъка от параметри на FDR, включвайки характеристиките на параметрите.	RMT.0.308 и 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Модернизиране на записващите устройства по линия за предаване на данни	RMT 0.294 и 0.295

#### V. NCC.GEN: Подчаст А – Общи изисквания

40. Настоящата подчаст съдържа общи изисквания за NCC операции.

##### **Общи положения**

41. Изразени бяха някои безпокойства относно съответния компетентен орган за въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни. Регламент (ЕО) № 216/2008 е приложим за въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни и експлоатирани в Общността. Определянето на компетентния орган се основава на два критерия:
42. - „основното място на стопанска дейност“ за бизнес авиация и експлоатация на менажирани ВС, която се предприема като нетърговска операция; и
43. - „мястото на пребиваване“ за частни оператори/собственици.
44. Следователно NCC.GEN.100 е изготвен съгласно член 4.1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.
45. Някои коментари изискват пояснение на съдържанието на NCC.GEN.130 относно преносими електронни устройства. Ще се разработят нови AMC/GM за допълнителни указания относно преносимите електронни устройства.
46. Тъй като сертификат за летателна годност на въздухоплавателно средство (CofA) се счита за валиден само след прилагане на валиден сертификат за преглед на летателна годност (ARC) и като се има предвид, че специално споменаване на CofA вече гласи, че към CofA се прилага валиден ARC, ARC не е включен в документите, които се изисква да бъдат налични на борда съгласно NCC.GEN.140, за да не се дублира изискването.

47. Получени бяха много коментари, които изискваха повече изключения в NCC.GEN.150, за да се даде възможност за превозване на борда на товари, които обикновено се считат за опасни товари. Агенцията изпитва известно безпокойство относно тези допълнителни изключения и счита, че изключенията, които вече са осигурени с техническите инструкции на ИКАО, не следва да се разширяват.

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

48. Съгласно новите принципи за изготвяне, правилото за прилагане се позовава на основните изисквания в приложение IV към основния регламент, когато тези изисквания се разглеждат по-подробно в правилото за прилагане.

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

49. Поради получените коментари, особено относно изискването за обучение, за да се използва радиотелефон, се предоставя облекчение за летища, където не се изискват радиокомуникации. Това изменение хармонизира също това изискване с приложение 6 на ИКАО, част II.
50. След няколко коментара ще се добави GM, за да се дадат известни насоки относно изискваните умения и знания, за да може да се отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

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

51. Текстът описва условията за използване на носещите витла за целите на полета и поддръжката и е хармонизиран с част-CAT, CAT.GEN.MPA.130.

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

52. Текстът изисква да не се използва преносимо електронно устройство, което би могло да има неблагоприятно въздействие върху на въздухоплавателното средство, и е хармонизиран с част-CAT, CAT.GEN.MPA.135.

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

53. Това изискване разглежда обстоятелствата, при които опасни стоки биха могли да се превозват без притежаване на одобрение съгласно SPA.DG. Това се отнася например за товари, превозвани в багажа на пътниците и членовете на екипажа, които обикновено се считат за опасни товари.
54. Изискването за докладване на недеklarирани или неправилно декларирани опасни товари е премахнато, тъй като се счита, че не е от значение и не е приложимо за нетърговски операции.



55. Подходът, възприет от Агенцията, е да работи с активно позоваване на техническите инструкции на ИКАО, както е представено в NPA. Позоваването е посочено в правилото за прилагане. Обикновено извлечения от техническите инструкции не се включват в тези правила. Единствено изискванията, определящи конкретни отговорности на операторите, са повторени от техническите инструкции.
56. Терминът „технически инструкции“ е определен в приложение I (публикувано в становище 04/2011).

## **VI. NCC.OP: Подчаст В – Експлоатационни процедури**

57. Настоящата подчаст съдържа изисквания за експлоатационни процедури за NCC операции.

### **Общи положения**

58. Изискванията за LVTO са хармонизирани с част-CAT и предложението за част-SPA, което изисква одобрение по част-SPA за всяко излитане под 400 m.
59. Много заинтересовани страни изразиха безпокойство относно NCC.OP.155 и NCC.OP.156, свързани с избора на резервно летище на летището за местоназначение за самолети и вертолети. Целта на правилото не е да изисква, както гласят коментарите, летището за местоназначение и резервното летище да бъдат подходящи по отношение на метеорологичните условия едновременно. Както се споменава в тези правила, трябва да се избере резервно летище, което отговаря на приложимите изисквания за метеорологичните условия, ако те са под минимума на летището за местоназначение.
60. След получените коментари относно използването на DA(H), когато се изпълнява неточен подход за кацане, използвайки техниката на финален подход с непрекъснато снижение, което може да доведе до полет под MDA(H) в случай на преминаване на втори кръг, към NCC.OP.111 ще се добави AMC, с цел допълнително разясняване на отговорността на оператора да разработи процедури за предотвратяване на полет под MDA/MDH по време на преминаване на втори кръг.

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

61. Правилото е опростено и се отнася само за полетното време до най-близкото подходящо резервно летище.
62. Следва да се отбележи, че терминът не е определен за експлоатация на вертолети и се разбира, че операторът ще определи критериите за избор в ръководството за експлоатация. Агенцията мисли да даде по-подробно определение на изолирано летище в бъдеща нормотворческа задача.

### **NCC.OP.110 Експлоатационни минимума на летищата – общи разпоредби**

### **NCC.OP.111 Експлоатационни минимума на летищата – NPA, APV, CAT I експлоатация**

***NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата – визуален кръг след инструментален подход със самолети******NCC.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата – визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата***

63. NCC.OP.110 е по-строго от приложение 6 на ИКАО, част II 3.4.2.7. Част-NCC изисква операторът да определи експлоатационни минимуми на летищата, докато приложение 6, част II изисква единствено операторът да гарантира, че командирът спазва експлоатационните минимуми, установени от държавата, в която се намира летището.
64. Текстът и структурата на правилото в момента са по-добре хармонизирани със съответното изискване в част-CAT, CAT.OP.MPA.110.

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

65. Правилото е адресирано към оператора и включва целта, че безопасността следва да има приоритет пред намаляването на шума. То се основава на препоръките на приложение 6 на ИКАО, част II и III.

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

66. Това правило е хармонизирано с приложение 6, част II 3.4.2.6. Целта на правилото е, че операторът определя метода за установяване на минимални височини за полет и въз основа на този метод след това командирът определя минималните височини за полет за всеки полет.

***NCC.OP.135 Натоварване на ръчен багаж и карго***

67. Това правило се основава на изискването на приложение 6 на ИКАО, част II и III. Текстът на правилото е хармонизиран с част-CAT, CAT.OP.MPA.160.

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

68. Текстът на правилото съдържа списък от теми, на които трябва да се обърне внимание при инструктажа на пътниците.

***NCC.OP.145 Подготовка на полета***

69. В резултат на получените коментари ще се добави GM, за да се дадат известни насоки относно възможното използване на експлоатационен полетен план, за да се изпълни изискването относно подготовката на полета. И в ИКАО няма задължение за експлоатационен полетен план за нетърговски операции.

**NCC.OP.150 Резервни летища за излитане – самолети****NCC.OP.151 Резервни летища за местоназначение – самолети****NCC.OP.152 Резервни летища за местоназначение – вертолети**

70. Изискването за резервно летище и разделено на три конкретни изисквания. Съгласно приложение 6 на ИКАО, част II, раздел 3 и част III, раздел III, резервни летища за излитане се предписват само за самолети. Освен това се посочва, че тези изисквания са приложими само за полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори.
71. Текстът за резервно летище на летището за местоназначение е разделен на специфични за въздухоплавателното средство изисквания. Той определя срока на валидност на метеорологичните условия за експлоатацията на самолети. Докато текстът в приложение 6 на ИКАО и NPA се позовава на разумен период преди и след очакваното време на пристигане, текстът определя този период на един час преди и един час след очакваното време на пристигане както в част-CAT.
72. За пояснение и съответствие NCC.OP.152(a) е изменено, за да включва изискване за процедура за инструментален подход за кацане на летището за местоназначение, тъй като правилото се позовава на минимума, свързан с тази процедура.
73. В случай на изолирано летище за експлоатация на вертолети е въведен период на валидност и е хармонизиран с изискването на буква а) - 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане.

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

74. Правилото е хармонизирано с част-CAT, CAT.OP.MPA.195. На първо място текстът прави разлика между авиационен бензин (AVGAS) и друг вид гориво, и други видове горива. Правилото умишлено е по-строго от приложение 6 на ИКАО, част II, в интерес на безопасността и не позволява презареждане на гориво с авиационен бензин (Avgas) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплавателното средство.

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

75. Това правило се основава на приложение 6 на ИКАО, част II и част III. Правилото посочва условията, при които следва да се използват слушалки като основно средство за комуникация с органа за обслужване на въздушното движение (ОВД). Текстът е хармонизиран със съответното изискване в част-CAT, CAT.OP.MPA.215.

***NCC.OP.165 Превоз на пътници***

76. С цел яснота и съответствие се използва термина „пътници“ вместо „лица“ и „обезопасително средство“ вместо „раменен колан“. Освен това текстът разглежда заемането на една пътническа седалка от повече от един пътник, за да се даде възможност седалката да се заема от един възрастен пътник и едно бебе. Тази част от текста е хармонизирана с CAT.OP.MPA.225.

***NCC.OP.185 Лед и други замърсители – наземни процедури******NCC.OP.190 Лед и други замърсители – полетни процедури***

77. Процедурите при обледяване са разгледани в две изисквания – първото се занимава с наземните процедури, а второто – с полетните процедури. То е хармонизирано със съответните изисквания в част-CAT, CAT.OP.MPA.250 и 255.

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

78. Получени бяха много коментари, изискващи премахване на специфичното изискване да не се симулира IFR по изкуствен начин с пътници на борда. Агенцията все пак счита симулирането на такива ситуации с пътници на борда за проблем с безопасността и затова това изискване е запазено.

79. Тъй като NCC е приложима за одобрени организации за обучение, които извършват тренировъчни полети с въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, и поради получените коментари, в правилото е въведено облекчение, за да се даде възможност да се симулират особени ситуации и IFR по изкуствен начин с обучаеми пилоти на борда.

***NCC.OP.205 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет***

80. След редица коментари и с цел постигане на съответствие беше премахнат терминът резервно гориво при кацане, който не е определен в текста на NCC правилото. Текстът на правилото понастоящем споменава изискването за минимално гориво за самолети и вертолети. Целта на правилото е да гарантира, че след кацане оставащото гориво не е по-малко от резервното гориво при кацане съгласно изискванията на NCC.OP.130 и NCC.OP.131.

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

81. Изискванията относно използването на ACAS са хармонизирани с Регламент № 1332/2011.

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

82. Целта на това правило е да попречи на операторите да летят под 1 000 ft, ако докладваните минимума са под установените експлоатационни летищни минимума.

**VII. NCC.POL: Подчаст С – Функциониране на въздухоплавателното средство (Летателни характеристики на въздухоплавателните средства) и експлоатационни ограничения****Общи положения**

83. Тази подчаст съдържа правила за летателните характеристики на въздухоплавателното средство и експлоатационните ограничения за нетърговски операции със самолети и вертолети със сложна моторна тяга.
84. Правилата се занимават с експлоатационните ограничения, масата и центровката, общи и специфични изисквания за летателни характеристики за конкретни етапи на полета.
85. Някои лица, които са коментирали, изискват заличаване на изискванията, които повтарят някои изисквания на SERA част-А. Това не е направено, защото SERA част-А се прилага само за въздушното пространство на ЕС и е необходимо позоваване на изискванията на правилата за полети, за да се обхванат и операциите, извършвани извън въздушното пространство на ЕС.
86. В други коментари се изисква, особено за самолети, да се определят по-точно критерии и насоки за характеристики за кацане. Да се направи това на равнище правила, както е направено в част-CAT, би било непропорционално за нетърговски операции и следователно Агенцията обмисля да добави критерии и насоки на равнище AMC/GM.
87. В някои коментари се изисква да се заличи позоваването в цялата част-NCC на вертолети с летателно-технически характеристики от класове 1, 2 и 3, тъй като класовете летателно-технически характеристики са определени и са от значение единствено за операции от част-CAT, тъй като такива изисквания за летателно-технически характеристики не са предвидени за част-NCC или дори част-NCO. Правилата са съответно изменени, като определят алтернативни критерии за летателно-технически характеристики на вертолети.

**NCC.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

88. Текстът на правилото е запазен с малки редакторски подобрения в сравнение с текста на NPA и CRD.

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

89. Изискванията за маса и центровка за самолети и вертолети са оставени заедно, тъй като бяха открити само дребни различия между тези класове въздухоплавателни средства. Окончателният текст е хармонизиран, доколкото е възможно, с част-CAT. Въпреки това някои изисквания на CAT не са въведени и балансът между равнището на правила и равнището на AMC/GM е подобрен, за да се осигури достатъчно гъвкавост и да се вземат предвид различните оперативни обстоятелства.
90. Запазени са изискванията за претегляне на въздухоплавателното средство. Агенцията може да разгледа в бъдеща нормотворческа задача относно това, дали е налице дублиране с изискванията за летателна годност и да разработи отделна нормотворческа задача за хармонизиране.
91. Разпоредбата за периодично повторно претегляне на въздухоплавателните средства е заличена, тъй като условията за това вече са описани в достатъчна степен в новата буква а).
92. Стандартните теглови стойности за масата са усъвършенствани на равнище правила след коментарите за осигуряване на по-голяма сигурност. Бъдещите нормотворчески задачи RMT.0312 и 0313 също ще се занимават със стандартните теглови стойности за масата.
93. На равнище AMC е добавена таблица за точността на оборудването за претегляне.

**NCC.POL.110 Документация и данни за масата и центровката****NCC.POL.111 Документация и данни за масата и центровката – облекчения**

94. Основните елементи на системата на масата и центровката и документацията за масата и центровката са запазени на равнище правила.
95. Текстът е преработен, за да бъде по-ясно заявена целта и чрез въвеждане на отделно правило с конкретни облекчения за вертолети.
96. GM ще опише по-подробно различните компютризиранни системи на масата и центровката, които могат да бъдат използвани.

**NCC.POL.120 Ограничения на излетната маса – самолети**

97. Това правило е добавено, за да се поясни по-добре целта за безопасност по отношение на ограниченията на масата и с цел хармонизиране с приложение 6, част II, 3.5.2.6.

**NCC.POL.120 Излитане – самолети**

98. Измененият текст взема предвид, че не за всички самолети има определена V1 в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, както и прави по-добра разлика между самолети с повече от един двигател, за които в ръководството за летателна експлоатация е определена чистата

траектория на полета при излитане и самолети с повече от един двигател, за които няма определена такава.

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

99. Измененият текст определя, че при съображения за характеристиките на самолета, трябва да се вземе предвид полета до „подходящо летище“ и включва възможността да се лети до експлоатационна площадка, както е разрешено съгласно NCC.OP.100.

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

100. Измененият текст включва възможността за кацане на експлоатационна площадка, както е разрешено съгласно NCC.OP.100.

## **VIII:NCC.IDE: Подчаст D – Инструменти, данни, оборудване**

### ***Общи положения***

101. Тази подчаст съдържа изисквания за инструменти, данни, оборудване за NCC операции. Тя се състои от два раздела:

- Раздел 1 – Самолети;
- Раздел 2 – Вертолети;

102. Текстът като цяло е изготвен, за да се запазят, когато е приложимо, основани на характеристики цели на равнище правила и да се поставят спецификациите на системи/оборудване и начините за съответствие на равнище AMC.

103. Изискванията за оборудването са отделени от чисто експлоатационните изисквания, например относно използването на оборудването, които са съответно разгледани в NCC.OP.

104. Номерирането на правилата е запазено последователно във всеки раздел, като се използват еднакви номера и заглавия на правилата по една и съща тема за самолети и вертолети. Когато дадено правило е типично за самолети, номерът е пропуснат за вертолети, и обратното.

105. Въведено е ново изискване (NCC.IDE.A/H.105 Минимално оборудване за полета), за да се включат операции с отказали или липсващи елементи.

106. Заличена е първата част на първоначалното изискване относно оборудване за полети при условия на обледенение, тъй като вече е обхваната в основно изискване 2.a.5.

107. Изискванията за одобрение са пояснени в съответствие с изискванията на част-21. Добавени са разпоредби, за да се гарантира, че инструментите и оборудването, които не се изискват от част-NCC и не е необходимо да бъдат одобрявани съгласно част-21, не се използват за функции, свързани с безопасността, и не влияят на летателната годност. Освен това приложимостта

на изисквания за летателна годност за одобрение на оборудването на борда на въздухоплавателно средство, регистрирано в трети страни, е пояснена и са добавени GM. След коментарите допълнително са пояснени разпоредбите за одобрено и неодобрено оборудване.

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

108. Този параграф дава възможност за експлоатация на въздухоплавателно средство извън ограниченията на MEL, но в рамките на ограниченията на MMEL, след специално одобрение на компетентния орган за всеки отделен случай. Това е в съответствие със съответната разпоредба в част-CAT.

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

109. Въведено е отделно изискване за резервни електрически предпазители за самолети от предишната разпоредба на NPA в OPS.CAT.407. Това съответства на приложение 6 на ИКАО, част II, 2.4.2.2. Както и при CAT.IDE, не е предложено еквивалентно изискване за вертолети.

#### ***NCC.IDE.A/H.120 и 125 Експлоатация на самолета/вертолета по правилата за визуални полети/полети по прибори – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване***

110. Предлаганите правила са разработени с основното допускане, че правилата за полети, извършвани по правилата за визуални полети (VFR), ще наложат визуални метеорологични условия (VMC) и че полети при инструментални метеорологични условия (IMC) ще трябва да се изпълняват по правилата за полети по прибори.

111. AMC ще посочи допълнителни начини за съответствие за местни полети и специфични прибори.

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

112. След съвета на експерти е взето предвид работното натоварване на полетния екипаж за еднопилотни полети по правилата за полети по прибори, като е добавено по-строго изискване от приложение 6 на ИКАО за автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

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

113. Предлаганият текст е в съответствие с проектозаклученията на NPA-OPS 39B. Спецификациите за функциите на TAWS са включени в определенията на клас



А и В и по тази причина са заличени. Добавени са GM, за се осигури позоваване за стандарта на TAWS.

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

114. Изискването за ACAS оборудване е опростено и хармонизирано с Регламент № 1332/2011.

***NCC.IDE.A/H.160 Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина***

***NCC.IDE.A/H.165 Полетно записващо устройство за параметрите на полета***

115. Въпреки че приложение 6 на ИКАО, част II от известно време вече изисква такова оборудване, предложени са датите за изпълнение за NCC, за да се даде достатъчно предизвестие за индустрията за привеждане в съответствие с изискването. Затова се предлага записващите устройства да станат задължителни за въздухоплавателни средства със сертификат за летателна годност (CofA), издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата.

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

116. Въвежда се отделно изискване за седалки, предпазни колани и предпазни средства. Дадено е също определение на „диагонал презрамен колан“ (UTR), за да се осигури гъвкавост за съществуващите проектни решения. От прегледа на коментарите стана ясно, че терминът „рамен колан“ не се използва последователно. Въпреки че изглежда, че е налице общо разбиране, че раменният колан включва предпазен колан и два презрамни колана, съществуват редица самолети, които има вероятност да не са в съответствие с приложимите изисквания. Получени са няколко коментара по NPA, които изискват да се позволи използването на предпазни колани с диагонал презрамен колан на седалката на наблюдателя в пилотската кабина на самолети, където не е възможно монтирането на раменен колан с четири точки. Предвид последните новости във вътрешния дизайн на ВС, различни проектни решения за UTR осигуряват същото подобро ниво на безопасност за тези седалки на наблюдателите.

117. Коментари по CRD в няколко случая изискват начална дата за прилагане на изискването за UTR на седалките на член на екипажа. Това не беше прието, тъй като целта на правилото, след препоръките за безопасност, е да се подобрят стандартите за безопасност и за съществуващия авиопарк.

***NCC.IDE.A.195 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина***

118. Този параграф понастоящем посочва процента на пътниците, на които се осигурява кислород, тъй като SARP на ИКАО за осигуряване по принцип на кислород на част от пътниците не бяха приложими.

**NCC.IDE.A/H.200 Допълнителен кислород – самолети/вертолетите с нехерметична кабина**

119. Тези изисквания бяха преработени в съответствие с SARP на ИКАО. Разпоредбите за вертолетите с херметична кабина бяха премахнати (както за CAT.IDE). Облекчения за кратки излизания между 13 000 ft и 16 000 ft ще трябва да се разглеждат чрез член 14 от основния регламент. Тези допълнителни изключения не са в съответствие с SARP на ИКАО и за да бъдат одобрени, следва да се основават на конкретни мерки за намаляване на риска, например опит на оператора, физиологическо приспособяване на пилота за определени височини. Освен това обикновено те са постижими само в определени райони (т.е. планински области).

**NCC.IDE.A/H.205 Преносими пожарогасители**

120. Не е разработено отделно правило за преносими пожарогасители. Заличена е разпоредбата, която задължава използването на пожарогасителния агент Халон с цел привеждане в съответствие с Регламент (ЕО) № 1005/2009<sup>6</sup>, който ще забрани неговото използване. Правилото съдържа обща цел за безопасност относно ефективността на пожарогасителния агент. Това ще позволи да се използва Халон през преходния период.

**Изисквания за оборудването за вертолетите, експлоатирани над вода и край брега**

121. Следната група изисквания е преразгледана и преработена с цел привеждане в съответствие със съответните CAT.IDE правила поради сходните опасения за безопасността за този вид операции за CAT и NCC:

- NCC.IDE.H.225 Спасителни жилетки
- NCC.IDE.H.226 Аварийно-спасителни комплекти за екипажа
- NCC.IDE.H.227 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство
- NCC.IDE.H.230 Животоспасяващо оборудване
- NCC.IDE.H.231 Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона
- NCC.IDE.H.232 Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода – допълнително оборудване
- NCC.IDE.H.235 Всички вертолетите при полети над вода – принудително кацане

---

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно вещества, които нарушават озоновия слой. *ОВ L 286, 31.10.2009 г., стр. 1..*

122. Следва по-специално да се отбележи следното:

- Повечето от тези изисквания са хармонизирани с приложение 6 на ИКАО, част II.
- Тези, които са по-строги от ИКАО, са NCC.IDE.H.226 и NCC.IDE.H.231, в които в съответствие с CAT.IDE са взети предвид съществуващите проучвания и предишните JAA NPA относно времето за оцеляване в студена вода.

123. Получени бяха коментари, в които горните изисквания се считат за непропорционални за нетърговски операции. Това е взето предвид за изискванията, свързани с продължителни полети над водно пространство и принудително кацане за вертолети. Въпреки това се запазва по-висок стандарт за безопасност по отношение на оборудването за изискванията, свързани с крайбрежни операции.

124. Освен това в резултат на получените коментари беше пояснено, че не е необходимо спасителните жилетки да се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни, а могат направо да бъдат носени от лицата, за които са предназначени.

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

125. Въведено е отделно изискване за пилотски слушалки извън същинските изисквания на ИКАО в съответствие с експлоатационното изискване NCC.OP.165 относно използването на пилотски слушалки.

#### ***NCC.IDE.A/H.250 Навигационно оборудване***

126. В съответствие с приложение 6 на ИКАО, част II 3.7.1 са въведени следните допълнителни изисквания:

- способност за осъществяване на двустранна връзка за целите на летищен контрол; и
- способност за получаване на метеорологична информация във всеки един момент по време на полета.

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

127. Буква а) от това правило предвижда общата цел, а съответните AMC посочват, че ако електронни данни се използват за поддръжка на приложение като основно средство за навигация, тогава се изисква Писмо за потвърждение (LoA). За всяко друго приложение, необходимо за поддръжка на SPA операции, се изисква одобрение. Това е пояснено в буква б).

**Приложение VI – Част-NCO (A,H,S,B)****I. Обхват**

128. Част-NCO трябва да се чете заедно със:

- прилежащия регламент относно въздушните операции, по-специално във връзка с датите на прилагане и преходните периоди;
- Приложение I – Определения на термините, използвани в приложения II до VIII;
- Приложение II – Част-ARO, което съдържа, наред с другото, изисквания към органите за NCO оператори, свързани с отговорности по надзора и списъка със специални одобрения; и
- Приложение V – Част SPA, която съдържа изискванията по отношение на операциите, които изискват специално одобрение.

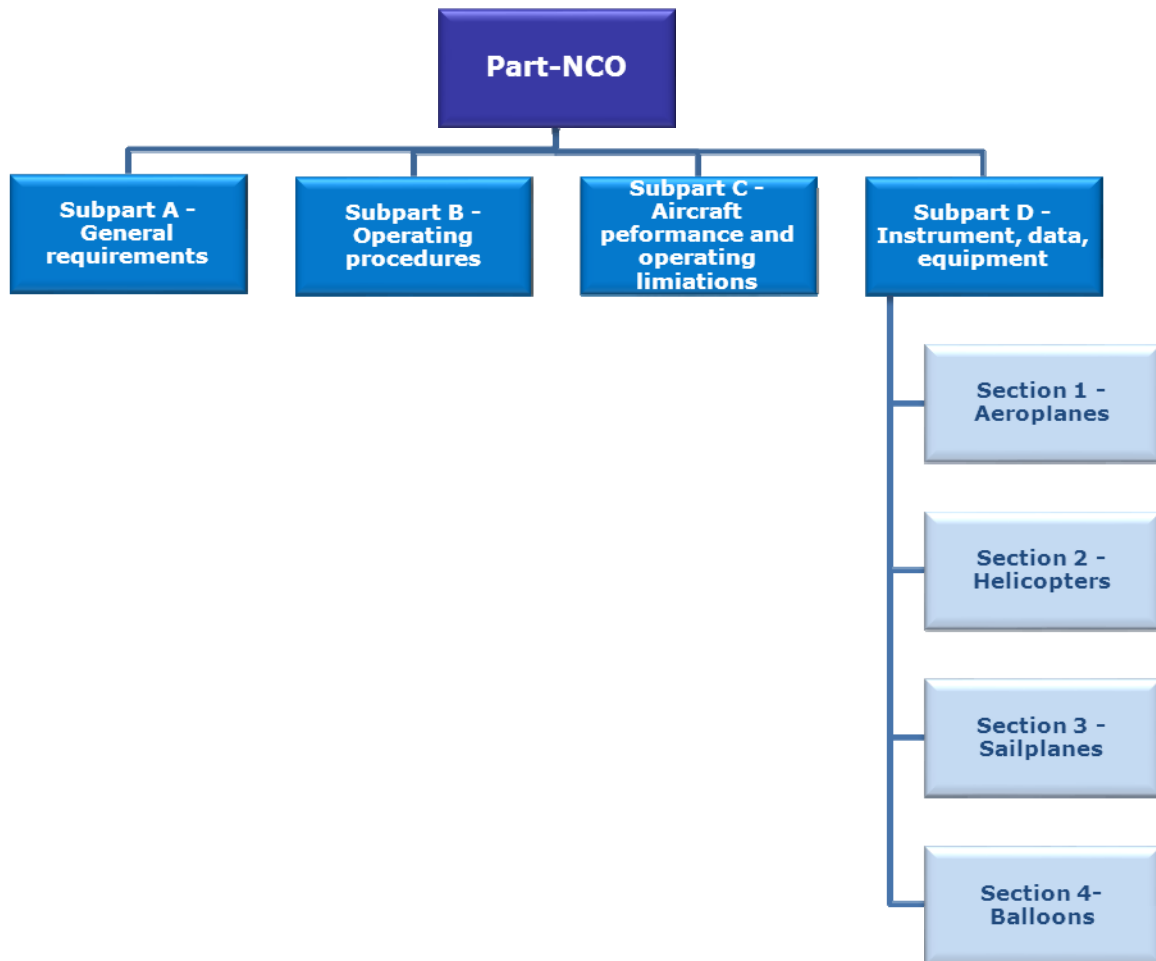
129. Част NCO съдържа технически изисквания за нетърговски операции със самолети, вертолети, планери и аеростати, различни от тези със сложна моторна тяга. Тя се състои от четири подчасти, от които тази подчаст, която се отнася за прибори, данни и оборудване, е допълнително разбита на раздели, които съдържат специфични за категориите въздухоплавателни средства правила.

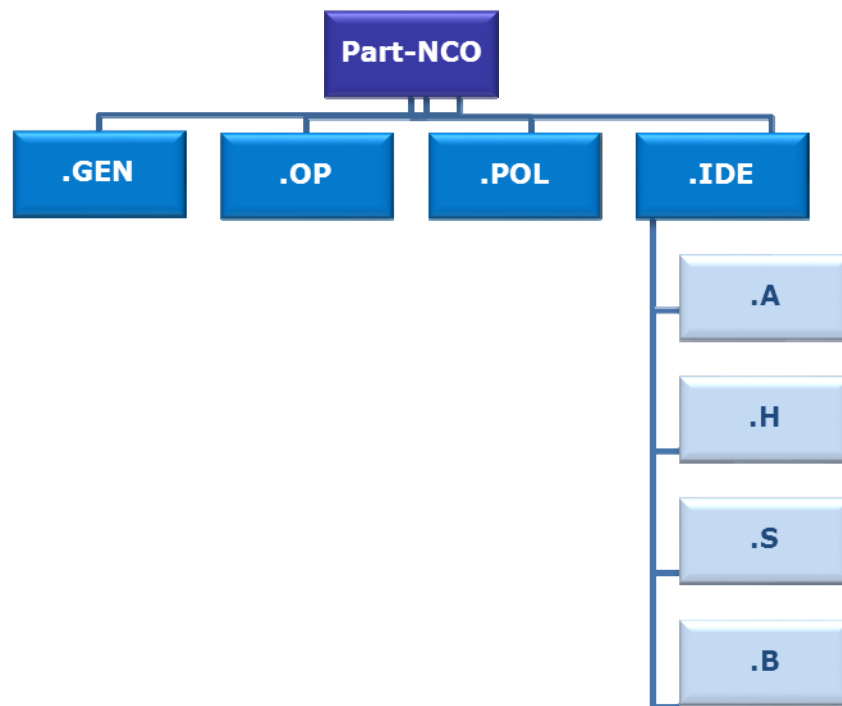
130. Структурата на подчастите е подобна на структурата на основните изисквания в приложение IV към основния регламент и приложение 6 на ИКАО.

131. Структурата на правилата и по-специално разделите са изготвени по такъв начин, че изискванията за допълнителни категории въздухоплавателни средства или специални операции биха могли да бъдат добавени в бъдеще, без да е необходимо да се правят промени в съществуващия текст на правилата или съществуващата структура. Следва да се отбележи, че бъдещите нормотворчески задачи ще разработят изисквания за дирижабли/цепелини, привързани въздушни балони и безпилотни въздухоплавателни системи.

132. Във фигура 7 и фигура 8 се прави преглед на структурата на част-NCO.

Фигура 7: Структура на част-NCO – Заглавия



**Фигура 8: Структура на част-NCO – Идентификатори на правилата**

## II. Преглед на реакциите

133. За част-NCO са получени 450 коментара, представени от 50 лица, които са коментирали.
134. Като цяло лицата, които са коментирали, изискват много по-леки изисквания за NCO в сравнение с част-NCC, като често предлагат допълнителни облекчения за леки и много леки въздухоплавателни средства, особено по отношение на оборудването.
135. RG04 представи съвместна реакция, за да подчертае спорните въпроси, по които не е постигнат консенсус по време на заседанието, и за да подчертае допълнителните различия между текста, обсъждан по време на заседанието, и окончателната версия на CRD, произтичаща от проверката на съответствието, извършена от Агенцията между различните OPS части. Въпреки че Агенцията признава основните причини за всяко искане, следва да се отбележи, че трябва да се запази баланс между безопасността, пропорционалността за авиацията с общо предназначение и съответствието с SARP на ИКАО. Следва представянето на конкретни въпроси.
136. Направени бяха няколко коментара за възстановяване на облекчения, съдържащи се първоначално в NPA 2009-2b, например коментарите за фигурния пилотаж. Повечето от тези облекчения са заличени от част-NCO, тъй като са разгледани в част-SPO.
137. Една държава-членка подчертава, че в различни точки в част-NCO се използва термина „MOPSC“ (максимална одобрена конфигурация на пътническите места), което не е правилно, тъй като за NCO операции не се изисква да бъдат осъществявани съгласно ръководство за експлоатация, където би била

определена MOPSC. Терминът е заменен с „максимална сертифицирана конфигурация на пътническите места“.

### III. Преглед на различията

#### Различия спрямо приложение 6 на ИКАО

138. В следната таблица се прави преглед на стандартите от приложение 6 на ИКАО, част II, раздел 2 и част III, раздел 3, за които се счита, че или не са транспонирани, или са транспонирани по начин, който не осигурява поне еквивалентно равнище на безопасност, като посоченото в приложение 6 на ИКАО.

**Таблица 7: Различия спрямо приложение 6 на ИКАО**

Справка в приложение 6 част I/III	Номер в EASA-EU	Описание на различията
Приложение 6, част III, раздел III 4.3.2.1 b)	NCO.IDE.H.175(c)(2)	Командирът решава дали на борда да има спасителни плотове въз основа на оценка на риска за планирания полет.

### V. NCO.GEN: Подчаст А – Общи изисквания

139. Настоящата подчаст съдържа общи изисквания за NCO операции.

#### Общи положения

140. Изразени бяха безпокойства относно съответния компетентен орган за въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни. Регламент (ЕО) № 216/2008 е приложен за въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни и експлоатирани в Съюза. Определянето на компетентния орган се основава на държавата на регистрация на въздухоплавателното средство. За въздухоплавателни средства, регистрирани в трети страни, използваният критерий е държавата, където е установен или пребивава операторът. В действителност, тъй като операторът може да бъде юридическо лице (авиоклуб) или физическо лице, определянето на компетентния орган трябва да вземе предвид и двете положения, където е установено юридическото лице и където пребивава пилотът. NCO.GEN.100 е изготвен съгласно член 4.1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

141. Получени бяха няколко коментара, в които се заявява, че поради ограниченото пространство в пилотската кабина на някои NCO въздухоплавателни средства, следва да се даде допълнително облекчение към NCO.GEN.135 за наличните на борда документи, ръководства и информация. Трябва да се отбележи, че NCO.GEN.135 вече дава възможност за полети, започващи и завършващи на

едно и също летище или експлоатационна площадка, повечето от документацията да бъде оставена на летището или експлоатационната площадка.

142. Някои коментари изискват пояснение на съдържанието на NCO.GEN.125 относно преносими електронни устройства. Ще се разработят нови AMC/GM за допълнителни указания относно преносимите електронни устройства.
143. Няколко заинтересовани страни коментират необходимостта MEL да бъде одобрен, въпреки че MEL не е задължителен съгласно NCO.GEN.155. Агенцията счита, че ако се определи MEL, той трябва да остане под контрола на компетентния орган, или в случай на въздухоплавателно средство, регистрирано в трета страна – на държавата на регистрация. MEL предвижда изключения от правилата, което изисква подходящ надзор.
144. Поради коментарите, получени относно NCO.GEN.135, буква а), точка (1), ще бъдат осигурени AMC, за се предостави начин за съответствие с изискването за наличие на борда на ръководството за летателна експлоатация за операции с аеростати.
145. Тъй като сертификат за летателна годност на въздухоплавателно средство (CofA) се счита за валиден само след прилагане на валиден сертификат за преглед на летателна годност (ARC) и като се има предвид, че специално споменаване на CofA вече гласи, че към CofA се прилага валиден ARC, ARC не е включен в документите, които се изисква да са налични на борда съгласно NCO.GEN.135, за да не се дублира изискването.
146. Получени бяха много коментари, които изискваха повече изключения в NCO.GEN.140, за да се даде възможност за превозване на борда на товари, които обикновено се считат за опасни товари. Агенцията има известни безпокойства относно тези допълнителни изключения и счита, че изключенията, вече дадени с техническите инструкции на ИКАО, не следва да се разширяват.

### ***NCO.GEN.101 Начини за съответствие***

147. Тъй като част-ORO не е приложима за NCO оператори, е добавен нов текст на правилото, за да се посочи, че операторите могат да използват алтернативни начини за съответствие спрямо начините, приети от Агенцията. Тези алтернативни начини за съответствие не се нуждаят от предварително одобрение на компетентния орган.

### ***NCO.GEN.102 Туристически мотопланери и мотоделтапланери***

148. Целта на това изискване е да поясни приложимите правила за туристически мотопланери, тъй като понякога те се експлоатират като планери, а друг път като самолети.



***NCO.GEN.105 Отговорности и права на командира******NCO.GEN.106 Отговорности и права на командира – аеростати***

149. Съгласно новите принципи за изготвяне, правилото за прилагане се позовава на основните изисквания в приложение IV към основния регламент, когато тези изисквания се разглеждат по-подробно в правилото за прилагане.
150. Допълнителните отговорности на командира на аеростат са формулирани в отделно изискване.
151. Добавено е ново изискване, което въвежда концепцията за критична фаза на полета, за да се гарантира, че само дейности, свързани с безопасността, се извършват по време на тези фази на полета.

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

152. В момента определянето на лицата, които имат право да рулират самолет, е отговорност на оператора.
153. Заради получените коментари, особено относно изискването за обучение, за да се използва радиотелефон, се предоставя облекчение за летища, където не се изискват радиокомуникации. Това изменение хармонизира също това изискване с приложение 6 на ИКАО, част II.
154. След няколко коментара ще се добави GM, за да се дадат известни насоки относно изискваните умения и знания, за да може да се отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

***NCO.GEN.120 Използване на носещите витла***

155. Текстът описва условията за използване на носещите витла за целите на полета и поддръжката и е хармонизиран с част-CAT, CAT.GEN.MPA.130.

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

156. Текстът изисква да не се използва преносимо електронно устройство, което би могло да има неблагоприятно въздействие върху въздухоплавателното средство, и е хармонизиран с част-CAT, CAT.GEN.MPA.135.

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

157. Поради получените коментари е предвидено облекчение от изискването за наличие по всяко време на списък на аварийно-спасителното оборудване. Въздухоплавателни средства, които излитат и кацат на едно и също летище/експлоатационна площадка, не трябва да спазват това изискване.

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

158. Това изискване разглежда обстоятелствата, при които опасни стоки биха могли да се превозват без притежаване на одобрение съгласно SPA.DG. Това се отнася например за товари, превозвани в багажа на пътниците, които обикновено се считат за опасни товари.
159. Изискването за докладване на недеklarирани или неправилно декларирани опасни товари е премахнато, тъй като се счита, че не е от значение за нетърговски операции.
160. Подходът, възприет от Агенцията, е да работи с активно позоваване на техническите инструкции на ИКАО, както е представено в NPA. Позоваването е посочено в правилото за прилагане. Обикновено извлечения от техническите инструкции не се включват в тези правила. Единствено изискванията, определящи конкретни отговорности на операторите, са повторени от техническите инструкции.
161. Терминът „технически инструкции“ е определен в приложение I (публикувано в становище 04/2011).

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

162. Агенцията счита за необходимо да въведе задължение за оператора, провеждащ NCO операции, да изпълнява мерките за безопасност, издадени от компетентния орган, и задължителната информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

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

163. По принцип за NCO операции не се изисква MEL. Въпреки това може доброволно да се реши да има такъв. В такъв случай MEL трябва да се одобри от компетентния орган. MEL на въздухоплавателно средство, регистрирано в трета страна, трябва да се одобри от държавата на регистрацията.

**VI. NCO.OP: Подчаст В — Експлоатационни процедури**

164. Настоящата подчаст съдържа изисквания за експлоатационни процедури за NCO операции.

**Общи положения**

165. Изискванията за LVTO са хармонизирани с част-CAT и предложението за част-SPA, което изисква одобрение по част-SPA за всяко излитане под 400 m.
166. Получени бяха много коментари, които изискваха да се измени методът на изчисляване на експлоатационните минимума и да се адаптира по-добре за NCO операции. Следва да се отбележи, че този метод, който е хармонизиран със CAT и NCC метода, е включен в материали за ръководство (GM3-NCO.OP.110) и следователно е само за сведение. Командирът може да прилага други методи.

167. Някои заинтересовани страни изискват Агенцията да премахне в NCO.OP.125/126 необходимостта за предвиждане на допълнително гориво за случаи на загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута. Въз основа на основно изискване 2.(а)(7), което изисква на борда да има резервно гориво за непредвидени случаи, Агенцията счита, че тези условия са част от тези непредвидени случаи и са съществени за един безопасен полет. Следователно това NCO изискване се запазва хармонизирано с НСС изискването.
168. Получени бяха няколко коментара, изискващи да се промени NCO.OP.165, за да се даде възможност да се започне полет по правилата за визуални полети, дори ако метеорологичните условия по маршрута към местоназначението да не са съвместими с правилата за визуални полети, при условие че резервен маршрут до едно или повече резервни летища отговаря на условията за визуални полети. Ако се въведе, такова изискване ще бъде под нивото на безопасност, определено от ИКАО. Агенцията не възнамерява да слиза под изискванията на ИКАО и не може да установи належащи аргументи за безопасност, за да позволи такива полети.
169. Много заинтересовани страни изразиха безпокойство относно НСС.OP.155 и НСС.OP.156, свързани с избора на резервно летище на летището за местоназначение за самолети и вертолети. Целта на правилото не е да изисква, както гласят коментарите, летището за местоназначение и резервното летище да бъдат подходящи по отношение на метеорологичните условия едновременно. Както се споменава в тези правила, трябва да се избере резервно летище, което отговаря на приложимите изисквания за метеорологичните условия, ако те са под минимума на летището за местоназначение.
170. Получени бяха редица коментари, изискващи промяна на буква а), точка (11) от NCO.OP.135 за метеорологичната информация, която ще се използва от командира, като се заличи думата аеронавигационна. Изискването в приложение 6 на ИКАО, част II, се основава на актуални и подходящи карти, което в действителност се позовава на определението на аеронавигационни карти, съдържащо се в приложение 4 на ИКАО. Въпреки това това изискване не пречи на операторите да използват други налични карти, но само в допълнение на актуалните аеронавигационни карти, които са единствените карти, на които е дадена необходимата аеронавигационна информация.
171. След получените коментари относно използването на DA(H), когато се изпълнява неточен подход за кацане, използвайки техниката на финален подход с непрекъснато снижение, което може да доведе до полет под MDA(H) в случай на преминаване на втори кръг, към НСС.OP.111 ще се добави AMC, с цел допълнително разясняване на отговорността на оператора да разработи процедури за предотвратяване на полет под MDA/MDH по време на преминаване на втори кръг.

### ***NCO.OP.105 Определяне на изолирани летища – самолети***

172. Правилото е опростено и се отнася само за полетното време до най-близкото подходящо резервно летище.

173. Следва да се отбележи, че терминът не е определен за експлоатация на вертолети и се разбира, че операторът ще определи критериите за избор в ръководството за експлоатация. Счита се, че поради характеристиката на вертолетите не съществува необходимост от добавяне на специално определение на изолирано летище.

***NCO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата – самолети и вертолети***

174. Това правило е предназначено да отразява NCO операциите и да гарантира принципа на пропорционалност.

175. От оператора не се изисква да определя летищни минимуми, но може да използва наличните на пазара експлоатационни минимуми. Това е хармонизирано с приложение 6 на ИКАО, част II, раздел 2.

***NCO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата – NPA, APV, CAT I експлоатация***

***NCO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата – визуален кръг след инструментален подход със самолети***

***NCO.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата – визуален кръг след инструментален подход с вертолети***

176. Тези изисквания са хармонизирани с NCC правилото.

***NCO.OP.120 Процедури за намаляване на шума – самолети, вертолети и мотоделтапланери***

177. Текстът е разделен на специфични за въздухоплавателните средства правила. Правилата за процедури за намаляване на шума за самолети/вертолети/мотоделтапланери и аеростати са адресирани към командира и включват целта, че безопасността трябва да има приоритет пред намаляването на шума. То се основава на препоръките на приложение 6 на ИКАО, част II и III.

***NCO.OP.125 Зареждане с гориво и смазочни материали – самолети***

***NCO.OP.126 Зареждане с гориво и смазочни материали – вертолети***

178. Текстът е разделен на специфични за въздухоплавателните средства правила и е хармонизиран с приложение 6 на ИКАО, част II и III.

179. След получените коментари е въведено облекчение за самолети, които излитат и кацат на едно и също летище и с видимост на това летище. В този случай необходимото гориво е намалено на 10-минутен полет плюс горивото, необходимо за връщане до летището.

**NSO.OP.130 Инструктаж за пътниците**

180.Текстът е адаптиран за NSO операции, като предвижда, че инструктажът трябва да се осъществи преди или по време на полета.

**NSO.OP.135 Подготовка на полета**

181.В резултат на получените коментари ще се добави GM, за да се дадат известни насоки относно възможното използване на експлоатационен полетен план, за да се изпълни изискването относно подготовката на полета. И в ИКАО няма задължение за експлоатационен полетен план за нетърговски операции.

**NSO.OP.140 Резервни летища за местоназначение – самолети****NSO.OP.141 Резервни летища за местоназначение – вертолети**

182.Текстът за резервно летище на летището за местоназначение е разделен на специфични за въздухоплавателното средство изисквания.

183.За пояснение и съответствие NSO.OP.141(a) е изменено, за да включва изискване за процедура за инструментален подход за кацане на летището за местоназначение, тъй като правилото се позовава на минимума, свързан с тази процедура.

184.В случая на изолирано летище за операции с вертолети се въвежда срок на валидност за метеорологичните условия, необходими на летището за местоназначение. Той е хармонизиран с изискването в буква а), което определя период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане.

**NSO.OP.145 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване**

185.След получаването на редица коментари възможността за презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване, е въведен отново със същите ограничения като NCC.

**NSO.OP.170 Лед и други замърсители – наземни процедури****NSO.OP.175 Лед и други замърсители – полетни процедури**

186.Процедурите при обледяване са разгледани в две изисквания: първото се занимава с наземните процедури, а второто – с полетните процедури. То е хармонизирано с основните изисквания (точка 2.а.5 на приложение IV) и възлага задължението на командира.

**NSO.OP.185 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

187.Получени бяха много коментари, изискващи премахване на специфичното изискване да не се симулира IFR по изкуствен начин с пътници на борда.

Агенцията все пак счита симулирането на такива ситуации с пътници на борда за проблем с безопасността и затова това изискване е запазено.

188. Въпреки това, тъй като NCO е приложима за одобрени организации за обучение, които извършват тренировъчни полети с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, и заради получените коментари е въведено облекчение, за да се даде възможност да се симулират особени ситуации и IFR по изкуствен начин с обучаеми пилоти на борда.

#### ***NCO.OP.190 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет***

189. След редица коментари и с цел постигане на съответствие беше премахнат терминът резервно гориво при кацане, който не е определен в текста на NCO правилото, и е добавено позоваване на изискването за гориво за самолети и вертолети, за да се поясни изискването. Целта на правилото е да гарантира, че след кацане оставащото гориво не е по-малко от резервното гориво при кацане съгласно изискванията на NCO.OP.125 и NCO.OP.126.

#### ***NCO.OP.200 Констатиране на близост със земята***

190. Въз основа на приложение 6 на ИКАО, част II, се изисква само някои NCO самолети да бъдат оборудвани с TAWS. Следователно това изискване разглежда експлоатационните изисквания относно използването на TAWS. Текстът е хармонизиран с част-NCC.

#### ***NCO.OP.205 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)***

191. Това изискване е добавено, за да се гарантира, че когато ACAS е инсталирана, тя се използва съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011.

### **VII. NCO.POL: Подчаст С – Функциониране на въздухоплавателното средство (Летателни характеристики на въздухоплавателните средства) и експлоатационни ограничения**

#### ***Общи положения***

192. Тази подчаст съдържа правила за летателните характеристики на въздухоплавателното средство и експлоатационните ограничения за нетърговски операции с въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга.

**NCO.POL.100 Експлоатационни ограничения**

193. В новия текст на правилото е възпроизведен текстът на NPA с един допълнителен параграф относно показването на табели, списъци и маркировка на инструментите, които съдържат тези експлоатационни ограничения.

**NCO.POL.105 Претегляне – самолети и вертолети**

194. В много коментари се подчертава, че това изискване не следва да бъде в OPS правилата, а трябва да бъде обхванато в правилата на част-М. Изискванията за претегляне на въздухоплавателните средства са запазени в настоящия регламент, за да се избегнат пропуските в законодателството, тъй като в момента този въпрос не се разглежда в част-М. Може да се счита като тема за бъдещи нормотворчески задачи.

195. Разпоредбата за периодично повторно претегляне на въздухоплавателните средства е заличена, тъй като условията за това вече са описани в достатъчна степен в новата буква а).

**VIII:NCO.IDE: Подчаст D – Инструменти, данни, оборудване**

196. Тази подчаст съдържа изисквания за инструменти, данни, оборудване за NCO операции. Тя се състои от четири раздела:

- Раздел 1 – Самолети;
- Раздел 2 – Вертолети;
- Раздел 3 – Планери;
- Раздел 4 – Аеростати.

197. Текстът като цяло е изготвен, запазвайки, когато е практически възможно, основани на характеристики цели, т.е. на равнище правила и даване на спецификациите на системи/оборудване и начините за съответствие на равнище AMC.

198. Изискванията за оборудването са отделени от чисто експлоатационните изисквания, например относно използването на оборудването, които са съответно разгледани в NCO.OP.

199. Номерирането на правилата е запазено последователно във всеки раздел, като се използват еднакви номера и заглавия на правилата по една и съща тема за самолети и вертолети. Когато дадено правило е типично за самолети, номерът е пропуснат за вертолети, и обратното.

200. Въведено е ново изискване (NCO.IDE.A/H.105 Минимално оборудване за полета), за да се включат операции с отказали или липсващи елементи.

201. Тъй като няма позоваване на ИКАО за планери и аеростати, изискванията за оборудване и инструменти за тези две категории въздухоплавателни средства са разработени с помощта на експерти и въз основа на съществуващи национални стандарти и разпоредби.

***NCO.IDE.A/H/S/B.100 Инструменти и оборудване – общи положения***

202. Изискванията за одобрение са пояснени в съответствие с изискванията на част-21. Добавени са разпоредби, за да се гарантира, че инструментите и оборудването, които не се изискват от част-NCO и не е необходимо да бъдат одобрявани съгласно част-21, не се използват за функции, свързани с безопасността, и не влияят на летателната годност. Освен това приложимостта на изисквания за летателна годност за одобрение на оборудването на борда на въздухоплавателно средство, регистрирано в трети страни, е пояснена. За тази цел са добавени GM. След коментарите допълнително са пояснени разпоредбите за одобрено и неодобрено оборудване.

***NCO.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители***

203. Въведено е отделно изискване за резервни електрически предпазители за самолети от предишната разпоредба на NPA в OPS.CAT.407. Това съответства на приложение 6 на ИКАО, част II, 2.4.2.2. Както и при CAT.IDE и NCC.IDE не е предложено еквивалентно изискване за вертолети.

***NCO.IDE.A/H.120 и 125 Експлоатация на самолета/вертолета по правилата за визуални полети/полети по прибори – пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване***

204. Предлаганите правила са разработени с основното допускане, че правилата за полети, извършвани по правилата за визуални полети (VFR), ще наложат визуални метеорологични условия (VMC) и че полети при инструментални метеорологични условия (IMC) ще трябва да се изпълняват по правилата за полети по прибори.

205. Добавени са AMC за местни полети, в съответствие с CAT.IDE, предвиждащи допълнителни начини за съответствие за някои инструменти на самолети.

206. За вертолети към условията, които изискват допълнително оборудване за операции по правилата за визуални полети, е добавено условието за видимост под 1500 m.

207. Добавени са AMC относно средства за измерване и показване на магнитната посока.

208. Добавено е изискване за средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост за определена експлоатация по правилата за визуални полети в съответствие с приложение 6 на ИКАО. В допълнение към коментарите се пояснява, че това изискване не се прилага за VFR полет през нощта, а само при условия, когато въздухоплавателното средство не може да поддържа желаната траектория без допълнителни прибори и когато видимостта е под 1500 m.

209. Добавени са AMC относно средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост поради кондензация или обледяване.



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

210. Предлага се да се добави изискване за автопилот, поддържащ най-малко височината и курса за еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, въз основа на съществуващите изисквания за сертифициране за подобряване на устойчивостта и на препоръката за безопасност от AAIB на Обединеното кралство в доклада за произшествия с въздухоплавателни средства AAIB 4/97.

***NCO.IDE.A/H.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца******NCO.IDE.S.125 Седалки и предпазни средства***

211. Въвежда се отделно изискване за седалки, предпазни колани и предпазни средства. Дадено е също определение на „диагонален презраменен колан“ (UTR), за да се осигури гъвкавост за съществуващите проектни решения. От прегледа на коментарите стана ясно, че терминът „раменен колан“ не се използва последователно. Въпреки че изглежда, че е налице общо разбиране, че раменният колан включва предпазен колан и два презрамни колана, съществуват редица самолети, които има вероятност да не са в съответствие с приложимите изисквания. Бяха получени няколко коментара с искане да се позволи използването на предпазни колани с диагонален презраменен колан на самолети, където не е възможно монтирането на раменен колан с четири точки. Специално за NCO операции UTR с един презраменен колан (например предпазен колан с диагонален презраменен колан) се счита, че отговаря на изискването за седалките на полетния екипаж.

212. Коментари по CRD в няколко случая изискват начална дата за прилагане на изискването за UTR на седалките на член на екипажа. Това не беше прието, тъй като целта на правилото след препоръките за безопасност е да се подобрят стандартите за безопасност и за съществуващия авиопарк. Освен това възможността за използване на диагонални колани при NCO, за да се изпълни изискването, осигурява достатъчно гъвкавост.

***Изисквания за оборудване за кислород***

213. Следните правила бяха широко коментирани и обсъждани:

- NCO.IDE.A.150 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина;  
и
- NCO.IDE.A/H.155 Допълнителен кислород — самолети/вертолети с нехерметична кабина

214. Агенцията получи няколко коментара, които предлагат да се облекчат тези правила за NCO въз основа на текущата оперативна практика в някои държави-членки и SARP на ИКАО (главно приложение 6, част II, 2.2.3.8).

215. Групата за преразглеждане 04 представи доказателства, че в Европа няма докладвани произшествия, настъпили под 14 000 ft, в резултат на липса на

кислород и изрази също опасения, засягащи безопасността, относно ограничението да се поддържа въздухоплавателното средство на ниски полетни нива, когато лети в условия на облаци или обледяване, ако не е снабдено с кислород.

216. Агенцията прегледа всички коментари и материали, получени по тази тема, и изтъкна следното:

- Изискванията за вертолети с херметична кабина са заличени както в CAT.IDE и NCC.IDE, тъй като в ЕС не се експлоатират такива вертолети.
- Изискванията за вертолети с нехерметична кабина са в съответствие с приложение 6 на ИКАО, част III, раздел III 2.9, което изисква кислород на борда, когато се лети повече от 30 минути на височина между 10 000 ft и 13 000 ft и за всеки период, когато височината е над 13 000 ft.
- Предложеният понастоящем текст за самолети се запазва хармонизиран с изискванията на NCC.IDE и е умишлено по-строг от настоящите стандарти на ИКАО. В действителност стандартът на ИКАО изцяло разчита на оценката на командира, като по този начин теоретично позволява полет на всякаква височина без кислород. Това се счита за прекалено неубедително, тъй като въздухоплавателното средство поделва въздушното пространство с друг въздушен трафик. По този начин хипоксията на пилота може да доведе до опасни ситуации, излагайки на неприемлив риск трети страни.
- Агенцията по-специално взе предвид факта, че човешката физиология не се различава в зависимост от естеството на извършваните операции (търговски или нетърговски) или сложността на въздухоплавателното средство. Затова предлаганият текст въвежда съдържанието на приложение 6 на ИКАО, част II, допълнение 2.A, и изисква допълнителен кислород на борда, както е предвидено и в част-CAT и част-NCC.
- Агенцията приема също оценките, извършени от ИКАО по тази тема, които могат да бъдат намерени в последната изменена версия от 2008 г. на Doc 8984. Този документ съдържа по-специално описание на влиянието на хипоксията на различни височини и обосновава необходимостта от изискването.
- Признава се, че пилоти с дългогодишен полетен опит в определени планински райони може физиологически да се приспособили към тези височини. Въпреки това, въз основа на медицинските проучвания, посочени по-горе, Агенцията има също опасения за безопасността при полети, когато липсата на кислород може да доведе до когнитивно увреждане или (частично) възпрепятстване на пилота. Освен това е възможно пътници със съпътстващи здравословни проблеми да бъдат неблагоприятно засегнати от недостига на кислород.
- Облекченията ще трябва да се разглеждат чрез член 14 от основния регламент и следва да се основават на конкретни мерки за намаляване на риска (например опит на оператора, физиологическо приспособяване на пилота за определени височини). Освен това обикновено те са постижими само в определени райони (т.е. планински области).

217. Освен това се посочва процентът на пътниците, на които се подава кислород в самолети с херметична кабина.

#### ***NCO.IDE.A/H.160 и NCO.IDE.B.125 Преносими пожарогасители***

218. Заличени са разпоредбите, които задължават използването на пожарогасителния агент Халон, с цел привеждане в съответствие с Регламент (ЕО) № 1005/2009, който ще забрани неговото използване. Правилото съдържа обща цел за безопасност относно ефективността на пожарогасителния агент. Това ще позволи да се използва Халон през преходния период.

219. Агенцията направи оценка на предложението на групата за преразглеждане и на други получени коментари да се освободят леките самолети и вертолети (с максимална излетна маса под 2000 kg) от изискването за пожарогасител на борда. Такова изключение обаче ще направи NCO правилата несъответстващи на приложение 6, част II (2.4.2.2) и част III, раздел III (4.1.3.1). Агенцията взе също предвид, че съгласно последното допълнение на приложение 6 само две държави-членки са докладвали различие спрямо стандарта на ИКАО и прие, че повечето държави-членки следователно са въвели това правило в своето национално законодателство. Поради това правилото е запазено.

220. Въпреки това туристическите мотопланери и планерите са изключени от това изискване по следните причини:

- ограниченото пространство в пилотската кабина или за някои типове липса на всякакво пространство; или
- пожарогасителят може да бъде монтиран само зад главата на пилота, което може да застраши неговата безопасност.

#### ***NCO.IDE.A/H.170 Аварийен предавател (ELT)***

#### ***NCO.IDE.S.135 и NCO.IDE.B.130 Полети над вода***

221. Въз основа на получените коментари Агенцията направи оценка на възможността за използване на преносим локаторен маяк (PLB) вместо аварийен предавател за определени малки въздухоплавателни средства и удостовери, че се осигурява еквивалентно равнище на безопасност. Добавени са и съответни AMC и GM за PLB. Въпреки че се осигурява еквивалентно равнище на безопасност, това се различава от SARP на ИКАО, приложение 6 за ELT. Също така допълнително се пояснява, че PLB са алтернатива на ELT, които може да продължат да се използват на малки въздухоплавателни средства според желанието.

#### ***NCO.IDE.H.175 Полети над вода***

222. Освен това след получените коментари беше пояснено, че не е необходимо спасителните жилетки да се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни, а могат направо да бъдат носени от лицата, за които са предназначени.

***NCO.IDE.S.110 Експлоатационни светлини***

223. Изискването е заличено за планери, тъй като в част-FCL няма квалификация за нощни полети за тази категория въздухоплавателни средства.

**АКРОНИМИ/СЪКРАЩЕНИЯ В ЧАСТ-НСС И ЧАСТ-НСО****- само за справка -**

AAC	аеронавигационни административни комуникации
AAD	отклонение спрямо предписаната височина
AAL	над нивото на летището
AC	променлив ток
ACAS II	бордна система за избягване на сблъсък във въздуха II
ADF	автоматичен радиопеленгатор (курсов радиофар)
ADG	задвижван с въздух генератор
ADS	автоматичен зависим обзор
ADS-B	автоматичен зависим обзор – радиопредаване
ADS-C	автоматичен зависим обзор – контракт
AeMC	авиомедицински център
AEO	всички двигатели работещи
AFCS	автоматична система за управление на полет
AFM	ръководство за летателна експлоатация на въздухоплавателно средство
AFN	уведомление за полета на ВС
AFN	уведомление за службите за ОВД
AGL	над нивото на земята
AHRS	референтна система за положение и насочване
AIS (АИО)	аеронавигационно информационно обслужване
ALS	осветителна система на подхода
ALSF	осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
AMC	приемливи начини за съответствие
AMSL	над средното морско равнище
ANP	действителни навигационни характеристики
AOC	свидетелство за авиационен оператор
APCH	подход
APU	спомогателна силова установка
APV	подход за кацане с използване на вертикална навигация
AR	контролирани маршрути
AR	изисква се разрешение

AR	изисквания към органите
ARA	подход за кацане с борден радар
ASC	Комитет за авиационна безопасност
ASDA	разполагаема дистанция за прекратено излитане
КВД	Контрол на въздушното движение
ATO	одобрена организация за обучение
ATPL	свидетелство за правоспособност на транспортен пилот
ATQP	алтернативна програма за обучение и квалификация
ОВД	обслужване на въздушното движение
AVGAS	авиационен бензин
AVTAG	други видове гориво
B-RNAV	основна зонална навигация
BALS	основно оборудване на осветителната система на подхода
CAP	контролни параметри за достъп
CDFA	финален подход с непрекъснато снижение
CDL	списък с отклонения на конфигурацията
CFIT	контролиран полет в терена
CG	центровка (център на тежестта)
cm	сантиметри
CM	управление на конфигурация/контекст
CMA	подход на постоянен мониторинг
CMV	конвертирана метеорологична видимост
СМРА	въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга
CofA	сертификат за летателна годност
CPA	най-близка точка на подхода
CPDLC	комуникация „ръководител на полети – пилот“ по линия за предаване на данни
CPL	свидетелство за правоспособност на професионален пилот
CRM	управление на ресурсите на екипажа
CRT	инструмент за отговор на коментари
CVR	магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина
DA	височина за вземане на решение
D-ATIS	автоматично летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DC	прав ток
DCL	разрешение за излитане
DDM	разлика в дълбочината на модуляцията

D-FIS	полетно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DGOR	доклад за събитие за опасни товари
DH	височина на вземане на решение
DME	оборудване за дистанционно измерване на разстояние
D-OTIS	оперативно летищно информационно обслужване по линия за предаване на данни
DR	разстояние за вземане на решение
DSTRK	желана пътна линия на ВС
EASP	Европейска програма за авиационна безопасност
EK	Европейска комисия
EFB	електронна система за бордова документация
EFIS	електронна пилотажно-приборна система
EGT	температура на изходящите газове
ELT(AD)	авариен предавател (с автоматично изхвърляне)
ELT(AF)	авариен предавател (автоматично фиксиран)
ELT(AP)	авариен предавател (автоматично преносим)
ELT(S)	автоматичен авариен предавател
EPE	оценка на грешката на позицията
EPR	съотношение на налягането на двигателя
EPU	оценка на несигурността на позицията
ERA	резервно летище по маршрута
ESSG	Ръководна група по европейската програма SAFA
ETOPS	Увеличен обхват на експлоатация за самолети с два двигателя
ETSO	Европейски правила за технически стандарти
EUROCAE	Европейска организация за оборудване за гражданското въздухоплаване
EVS	усъвършенствана визуална система
FAA	Федерална администрация за въздухоплаване
FAF	точка за финален подход
FAK	комплект за оказване на първа помощ
FALS	пълно оборудване на осветителната система на подхода
FANS	бъдеща аеронавигационна система
FAP	точка за финален подход
FATO	зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане
FDM	наблюдение на полетните данни
FDR	полетно записващо устройство
FFS	тренажор за пълна имитация на полета

FI	полетен инструктор
FL	полетно ниво
FM	честотен модулатор
FMS	система за управление на полета
FOR	зрително поле
FOV	зрително поле
FSTD	летателен тренажор
ft	фута
FTD	средство за летателно обучение
g	грам
g	земно притегляне
GBAS	наземно базирана спомагателна система
GCAS	система за избягване на сблъсък със земята
GIDS	наземна система за откриване на лед
GLS	наземно базирана спомагателна система за кацане
GM	материали за ръководство
GNSS	глобална навигационна спътникова система
GPS	глобална система за позициониране
GPWS	система за предупреждение за опасно сближение със земята
HEMS	полет за спешно медицинско осигуряване с вертолет
HF	висока честота
HI/MI	висока интензивност / средна интензивност
HIALS	система на подхода с високоинтензивно осветление
HLL	списък на ограниченията на вертолетните площадки
HoT	време за действие на противообледенителна течност
hPa	хектопаскал
HUD	горен (челен) дисплей
HUDLS	система за насочване при кацане с индикация върху горен дисплей
IAF	точка за първоначален подход
IALS	средно оборудване на осветителната система на подхода
ИКАО	Международна организация за гражданска авиация
IF	междинен ориентир
IFR	правила за полети по прибори
IGE	земно въздействие
ILS	инструментална система за кацане
IMC	инструментални метеорологични условия



inHg	инча живачен стълб
INS	инерционна навигационна система
IORS	вътрешна система за докладване на събития
IP	междинна точка
IR	правило за прилагане
IRNAV/IAN	интегрирана зонална навигация
IRS	инерциална референтна система
ISA	международна стандартна атмосфера
IV	интравенозен
JAA	Обединени авиационни власти
JAR	Общи авиационни изисквания
JET 1 / A / A1	керосин
JET B	други видове гориво
JIP	Обединена изпълнителна процедура
JP-4	други видове гориво
km	километри
kN	килонютон
KSS	Формула на Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	възел
LAT/LONG	географска ширина/дължина
LED	светодиод
LIFUS	полет в рейсови условия под надзор
LNAV	странична навигация
LoA	документ за съгласие
LOC	курсов излъчвател
LOE	оценка на изпълнението на полети в рейсови условия
LOFT	обучение с имитация на реални рейсови полети
LOS	повърхност с ограничени препятствия
LOUT	най-ниска температура за оперативно използване
LP	характеристики на курсовия предавател
LPV	точен подход със странична и вертикална навигация
LRNS	система за далечна навигация
LVO	експлоатация при намалена видимост
LVP	процедури при намалена видимост
LVTO	излитане при намалена видимост
m	метри
MALS	система на подхода със средно интензивно осветление

MALSF	система на подхода със средно интензивно осветление с последователни мигащи светлини
MALSR	система на подхода със средно интензивно осветление със светлини по продължение на пистата
MAPt	точка за преминаване на втори кръг
MCTOM	максимална сертифицирана излетна маса
MDA	минимална височина на снижаване
MDA/H	минимална височина на снижаване
MDH	минимална височина на снижаване
MEA	минимална безопасна височина по маршрута
MEL	списък на минималното оборудване
METAR	сведение за извършено редовно наблюдение на времето /в международен метеорологичен цифров код/
MGA	минимална безопасна височина по картната мрежа
MHz	мегахерц
MID	средна точка
ml	милилитра
MLS	микровълнова система за кацане
MMEL	базов списък на минималното оборудване
MNPS	спецификации на минималните навигационни характеристики
MOC	минимална височина над препятствията
MOCA	минимална височина на прелитане над препятствията
MOPS	стандарты за минималните експлоатационни характеристики
MORA	минимална безопасна височина извън маршрута
MPSC	максимално одобрена пътническа конфигурация
mSv	милисиверт
NADP	процедура за намаляване на шума при отлитане
NALS	отсъства оборудване на осветителната система на подхода
NAV	навигация
NDB	ненасочена приводна радиостанция
N <sub>F</sub>	обороти на свободната силова турбина
NM	морски мили
NOTAM	известия за авиаторите
NPA	неточен подход
NVG	очила за нощно виждане
OAT	температура на външния въздух
OCH	относителна височина на прелитане над препятствията
OCL	минимална височина на прелитане над препятствия

ODALS	всенасочена осветителна система на подхода
OEI	един неработещ двигател
OFS	повърхност свободна от препятствия
OGE	извън зоната на влияние на земята
OIP	изместена точка на началото
OM	ръководство за експлоатация
ONC	оперативна навигационна карта
OSD	оперативни данни за ВС
otCMPA	въздухоплавателни средства различни от тези със сложна моторна тяга
PAPI	визуален индикатор за траектория на точен подход за кацане
PAR	радиолокатор за точен подход
PBE	защитна дихателна екипировка
PBN	навигация, базирана на летателните характеристики и оборудването на ВС
PCDS	система от устройства за превоз на хора
PDP	предварително определена точка
PNR	граница за връщане
POH	експлоатационен наръчник на пилота
PRM (ЛНП)	лице с намалена подвижност
QFE	атмосферно налягане на нивото на летището (или на прага на пистата за излитане и кацане)
QNH	настройване на висотомера за отчитане на превишението спрямо морското ниво, когато въздухоплавателното средство е на земята
R/T	радиотелефония
RA	инструкции за разрешаване на конфликти
RAT	турбина, задвижваща се от насрещния въздушен поток
RCC	координационни центрове за спасяване
RCF	намалено гориво за случайни отклонения
RCLL	осветление по осовата линия на пистата за излитане и кацане
RFC	маршрутна карта
RNAV	зонална навигация
RNAV 5	B-RNAV, основна зонална навигация
RNP	изискуеми навигационни характеристики
RNPX	изискуеми навигационни характеристики X
ROD	скорост на снижаване
RTCA	Радиотехническа комисия по аеронавтика
RTZL	светлини в зоната за опиране на пистата за излитане и кацане

RVR	далечина на видимост на пистата за излитане и кацане
RVSM	намалени минимуми за вертикална сепарация
SACA	оценка на безопасността на ВС на Общността
SAFA	оценка на безопасността на чуждестранни ВС
SAE ARP	препоръчителни практики за въздушното пространство на Асоциацията на автомобилните инженери
SALS	обикновена осветителна система на подхода
SALSF	къса осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
SAP	стабилизиран подход
SAP	параметри за достъп до системата (системни параметри за достъп)
SAR	търсене и спасяване
SBAS	спътникова система за повишаване на точността
SCP	специални категории пътници
SID	стандартно отлитане по прибори
SMS	система за управление на безопасността
SPECI	авиационно избран специален доклад за въздупалаването
SRA	подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор
SRE	обзорен радиолокатор, съставна част от системата за кацане
SSALF	опростена къса осветителна система на подхода с последователни мигащи светлини
SSALR	опростена къса осветителна система със светлини по продължение на пистата
SSALS	опростена къса осветителна система на подхода
SSP	национална програма за безопасност
SSR	вторичен обзорен радиолокатор (указващ барометричната височина)
STC	допълнителен типов сертификат
SVS	синтетична визуална система
TA	консултативни съобщения за въздушната обстановка
TAC	карта за подход към летището
TAFS	прогноза за времето в района на летището
TAS	действителна въздушна скорост
TAWS	система за предупреждение за опасно сближаване с терена
TCAS	система за алармиране за други въздухоплавателни средства и избягване на сблъскване
TCCA	Транспорт Канада, гражданско въздухоплаване
TDP	точка на вземане на решение за излитане

TDZ	зона за опиране
THR	праг
TODA	разполагаема дистанция за излитане
TORA	разполагаема дистанция за разбег при излитане
TRI	инструктор за квалификация за тип
TSE	тотална системна грешка
TVE	тотална вертикална грешка
TWIP	метеорологична информация от летището за пилоти
UMS	система за мониторинг на използването
UTC	универсално координирано време
UTR	система за обезопасяване на горната част на торса
V <sub>AT</sub>	приборна въздушна скорост при пресичане на прага на пистата за излитане и кацане
VDF	UHF радиопеленгатор
VFR	правила за визуални полети
VHF	UHF честотен диапазон (30 до 300 MHz)
VIS	видимост
VMC	визуални метеорологични условия
V <sub>MO</sub>	максимална оперативна скорост
VNAV	вертикална навигация
VOR	ултракъсовълнов всенасочен радиофар
V <sub>S1G</sub>	1 g скорост на срыв
V <sub>SO</sub>	скорост на пропадане
V <sub>γ</sub>	максимална вертикална скорост
WAC	аеронавигационна карта на света
WXR	метеорологичен радиолокатор
ZFT	нулево полетно време
ZFTT	обучение за нулево полетно време

Кьолн, 1 февруари 2012 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор