



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 01/2012,

1. veebruar 2012,

**mis käsitleb komisjoni määrust, millega kehtestatakse lennutegevuse
rakenduseeskirjad**

Lennutegevus – OPS (NCC-osa ja NCO-osa)

Sisukord

Kommenteeritud kokkuvõte	3
Sissejuhatus	4
I. Üldist	4
II. Arvamuse ulatus	4
III. Konsulteerimine	5
IV. Eeskirjade numeratsioon	7
Lennutegevuse üldmäärus.....	9
I. Kohaldamisala.....	9
II. Ülevaade reageeringutest	9
III. Selgitused	9
VI lisa – NCC(A,H)-osa	12
I. Kohaldamisala.....	12
II. Ülevaade reageeringutest	13
III. Ülevaade erinevustest	14
IV. Kavandatavate normatiivülesannete loend	14
V. NCC.GEN: A-alajagu – Üldnõuded	15
VI. NCC.OP: B-alajagu – Käitamisprotseduurid	17
VII. NCC.POL: C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispiirangud	20
VIII: NCC.IDE: D-alajagu – Mõõteriistad, andmed, seadmed	22
VI lisa – NCO(A,H,S,B)-osa.....	27
I. Kohaldamisala.....	27
II. Ülevaade reageeringutest	29
III. Ülevaade erinevustest	30
V. NCO.GEN: A-alajagu – Üldnõuded.....	30
VI. NCO.OP: B-alajagu – Käitamisprotseduurid	33
VII. NCO.POL: C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispiirangud	36
VIII: NCO.IDE: D-alajagu – Mõõteriistad, andmed, seadmed	37
NCC-OSAS JA NCO-OSAS KASUTATUD AKRONÜÜMID/LÜHENDID.....	42

Kommenteeritud kokkuvõte

Käesolev arvamus sisaldab järgmisi dokumente:

- Lennutegevuse üldmääruse muudatused, sealhulgas muudatused I lisas – Mõisted;
- VI lisa – NCC(A, H)-osa, tehnilised nõuded mitteäriliseks lennutegevuseks keerukate mootoriga lennukite ja kopteritega;
- VII lisa – NCO(A, H, S, B)-osa, tehnilised nõuded mitteäriliseks lennutegevuseks mittekeerukate mootoriga õhusõidukitega (lennukid, kopterid, purilennukid ja õhupallid).

Vastavalt haldusnõukogu ja Euroopa Komisjoni ühiselt kehtestatud põhimõtetele viiakse ameti ettepanekuga nõuded võimaluste piires vastavusse ICAO 6. lisa II osa ja III osa 3. jaotise standardite ja soovituslike tavadega (SARP) ning juba avaldatud arvamuslega CAT-osa kohta.

Nõuete väljatöötamisel lähtuti järgmistest eesmärkidest:

- hoida kõrget ohutustaset;
- tagada võimalusel eeskirjade proportsionaalsus;
- tagada ettevõtjatele ja asutustele paindlikkus ja efektiivsus.

Arvamusele eelnes ulatuslik konsulteerimisprotsess, milles osalesid asutused, ühingud, ettevõtjad ja lennunduseksperdid.

Määruse ülejäänud lisa (VIII lisa – SPO-osa) ning IV lisa – CAT-osa purilennukite ja õhupallide jaotisi käsitlev arvamus avaldatakse hiljem.

Sissejuhatus

I. Üldist

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 216/2008¹ (edaspidi „algmäärus“), nagu seda on muudetud määrusega (EÜ) nr 1108/2009,² kehtestatakse tsiviillennunduse üldiste tehniliste nõuete ja haldusmenetluste määratlemise ja rakendamise asjakohane ja terviklik raamistik.
2. Käesoleva arvamuse eesmärk on abistada Euroopa Komisjoni lennutegevuse rakenduseeskirjade kehtestamisel.
3. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti („amet“) haldusnõukogu poolt määratletud menetluse kohaselt³ kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.

II. Arvamuse ulatus

4. Arvamus koosneb järgmistest dokumentidest:
 - Lennutegevuse üldmääruse muudatused, sealhulgas muudatused I lisas – Mõisted;
 - VI lisas – NCC(A, H)-osa, tehnilised nõuded mitteäriliseks lennutegevuseks keerukate⁴ lennukite ja kopteritega;

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. *ELT L 79, 19.3.2008, lk 1–49.*

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1108/2009, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 216/2008 lennuväljade, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste valdkonnas ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/23/EÜ. *ELT L 309, 24.11.2009, lk 51–70.*

³ Haldusnõukogu otsus ameti arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljastamise korra kohta (eeskirjade koostamise kord). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁴ Määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 3 punktis j on antud järgmine keerukate mootoriga õhusõidukite määratlus:

j) „keerukas mootoriga õhusõiduk“ –

i) lennuk:

- mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5700 kg või
- mille suurim lubatud reisijakohtade arv on sertifikaadi kohaselt 19 või rohkem või
- mis on sertifitseeritud lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või
- millel on turboaktiivmootor(id) või rohkem kui üks turbopropellerimootor või

ii) sertifitseeritud kopter:

- maksimaalse stardimassiga üle 3175 kg või
- mille suurim reisijakohtade arv on üheksa või rohkem või
- lendamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga või

iii) kopterlennuk;

- VII lisa – NCO(A, H, S, B)-osa, tehnilised nõuded mitteäriliseks lennutegevuseks mittekeerukate õhusõidukitega (lennukid, kopterid, purilennukid ja õhupallid).

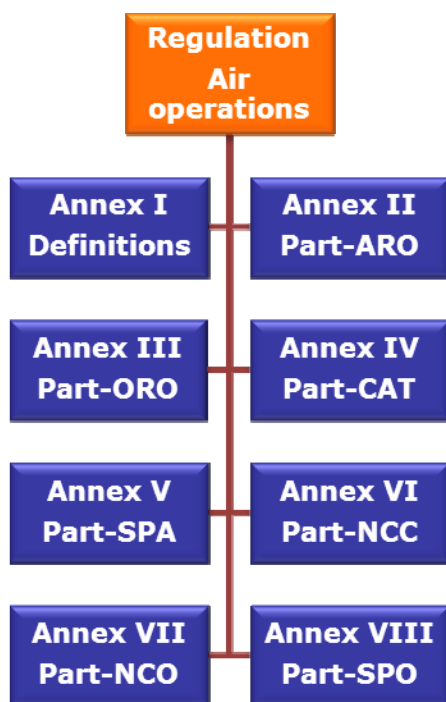
5. Arvamus ei sisalda:

- III lisa – CAT-osa, nõuded ärilisele lennutegevusele purilennukite ja õhupallidega ning lennukite ja kopterite sama algus- ja lõpp-punktiga lendudele;
- VIII lisa – SPO-osa, erilubadega lennutegevusega (lennutöödega) seotud tehnilised nõuded.

Nende ülejäänud nõuete kohta avaldatakse arvamus hiljem.

6. Käesoleva arvamuse dokumendid põhinevad muudetud eeskirjastruktuuril, mille Euroopa Komisjon ja amet esitasid 2011. aasta aprillis. Alljärgnev tabel annab ülevaate lennutegevuse määruse lisadest.

Joonis 1. Lennutegevuse määruse lisad



III. Konsulteerimine

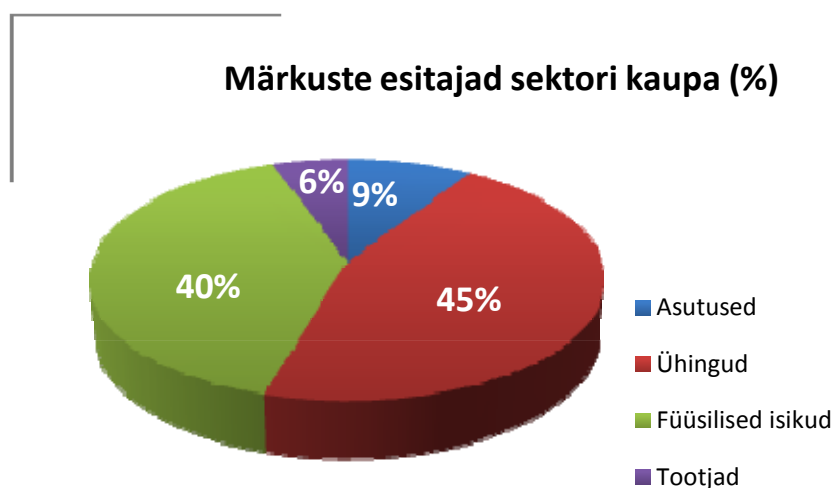
7. Arvamuse aluseks on:

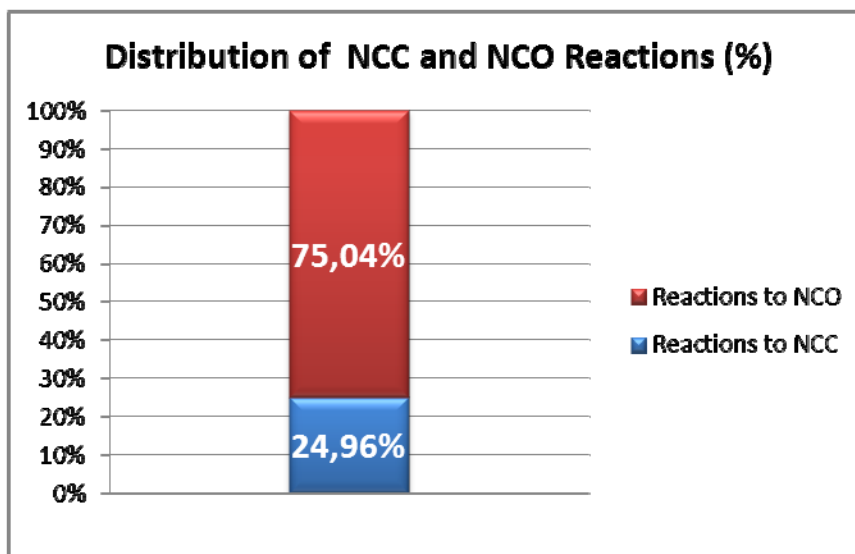
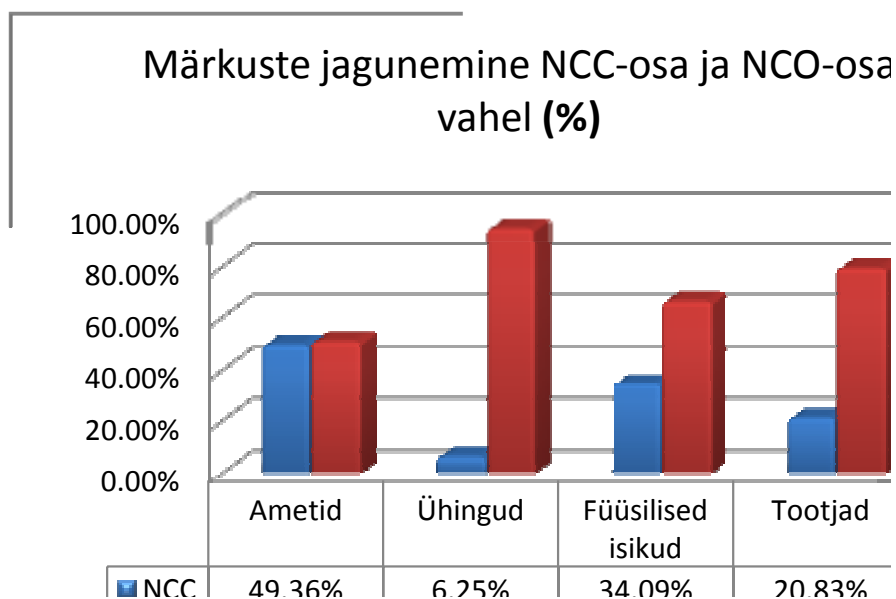
- NPA 2009-02, mis sisaldab lennutegevusega seotud rakenduseeskirjade eelnõusid ning seonduvaid nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ja juhendmaterjali.

8. NPA 2009-02 avaldati EASA veebilehel (<http://www.easa.europa.eu>) 30. jaanuaril 2009. Konsultatsiooniperiood lõppes 31. juulil 2009. Ametile laekus kokku 13 775 märkust, millest umbes 8200 puudutas käesoleva arvamusega hõlmatut.

9. Ülevaadet märkustest, seonduvaid vastuseid ülevaates sisalduvatele märkustele ning kavandatavate eeskirjade muudetud teksti arutati üksikasjalikult nelja järgmise eeskirjade koostamise töörühmaga:
- RG01 (CAT), kes tegeleb ärilise lennutranspordi eeskirjadega;
 - RG02 (SPO), kes tegeleb eriloaga lendude eeskirjadega;
 - RG03 (NCC), kes tegeleb keerukate mootorõhusõidukite mitteäriiliste lendudega seotud eeskirjadega; ja
 - RG04 (NCO), kes tegeleb mittekeerukate mootorõhusõidukite mitteäriiliste lendudega seotud eeskirjadega.
10. NCC-osa ja NCO-osa märkuste vastusdokumentide projektid vaadati läbi vastavalt töörühmades RG03 ja RG04.
11. Samuti viis amet enne märkuste vastusdokumendi avaldamist läbi teistele osadele (CAT-osa ja SPO-osa eelnõu) vastavuse kontrolli.
12. Pärast ulatuslikke konsultatsioone asutuste, ühingute ja ettevõtjatega avaldas amet 31. augustil 2011 OPSi II märkuste vastusdokumendi. Reageerimisperiood lõppes 31. oktoobril 2011.
13. Ametile laekus märkuste vastusdokumendi kohta reaktsioone 56 isikult, kelle seas oli riikide lennuametid, tootjaid, ühinguid ja füüsilisi isikuid. Märkusi on kokku ligikaudu 600, neist 30% korduvad.
14. Nende märkuste ülevaade on esitatud alljärgnevatel joonistel.

Joonis 2. Ülevaade märkusi esitanud reageerijatest



Joonis 3. Märkuste jagunemine NCC-osa ja NCO-osa vahel**Joonis 4. Märkuste jagunemine NCC-osa ja NCO-osa vahel**

15. Kõiki reageeringuid on hinnatud, neile on vastatud ning neid on käesoleva arvamuse I, VI ja VII lisa muudatuste koostamisel arvesse võetud.

IV. Eeskirjade numeratsioon

16. Vastavalt ameti eeskirjade koostamise juhendile kasutati rakenduseeskirjades järgmist eeskirjade numeratsiooni:

<Osa>.<Alajagu>.<Punkt>.<Number>

Selgitus:

<Osa>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,
näiteks NCC, NCO;

<Alajagu>: kohustuslik – kuni neli tähte või numbrit,
näiteks GEN, OP, POL, IDE;

<Punkt>: kohustuslik – kuni viis tähte või numbrit,
näiteks MPA, A, H;

<Number>: kohustuslik – eeskirja number – kolmekohaline arv alates
100-st, iga järgnev arv üldjuhul 5 võrra suurem.

Lennutegevuse üldmäärus

I. Kohaldamisala

17. Lennutegevuse üldmääruses sätestatakse sellega hõlmatud osade üldine kohaldatavus ning pakutakse välja kõrvalejäämisvõimaluste vormis üleminekumeetmed.⁵ See on koostatud muutmismäärusena, võttes arvesse Euroopa Komisjoni tehtud muudatusi koos EASA arvamuselga 04/2011 avaldatud algse OPS-üldmääruse osas.

II. Ülevaade reageeringutest

18. OPS-üldmääruse kohta laekunud reageeringutes keskenduti sõnastuslikule järjepidevusele ning neis nõuti mõningate punktide täpsustamist.

III. Selgitused

19. Muutmismääruse artikli 1 lõigetega 1-3 nähakse ette lennukite, kopterite, purilennukite ja õhupallidega toimuvat mis tahes mitteärilist lennutegevust käsitleva määruse kohaldamisala. Keerukate mootorlennukite ja -kopterite käitajad peavad deklareerima oma tegevuse pädevale asutusele (artikli 1 lõike 6 esimene punkt). Seonduvad deklareerimise ja organisatsiooninõuete sätted avaldati juba koos EASA arvamuselga 04/2011.

20. Eelnõus on kaks uut lisa, mis sisaldavad tehnilisi nõudeid käitamisprotseduuridele, lennutehnilisele suutlikkusele ja varustusele ning mõningaid üldnõudeid: VI lisa – NCC-osa ja VII lisa – NCO-osa (artikli 1 lõige 11). Vastavad kohaldamisalad on määratud artikli 1 lõike 6 kahe esimese punktiga. Lisaks peab piiratud õhuruumis või madalaimate miinimumide juures toimuvatel lendudel nii ärilistel kui ka mitteärilistel käitajatel olema eriluba. Nimetatud tegevust käsitlevad sätted sisalduvad koos arvamuselga 04/2011 avaldatud SPA-osas (erilubadega lennutegevus). Üldmäärusega kehtestatakse nüüd vastav kohaldamisala (artikli 1 lõiked 4 ja 5).

21. Sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele kohaldatavate käitamishõuete osas on sätestatud, et lennukoolitus toimub sertifitseeritud koolitusorganisatsioonides kas NCC-osa või NCO-osa kohaselt vastavalt sellele, kas õhusõiduk on keerukas mootorõhusõiduk või mitte, ning olenemata sellest, kas lennutegevus on äriline või mitteäriline (artikli 1 lõike 6 kolmas punkt).

22. Alljärgnevas tabelis on kokku võetud mitteärilisele lennutegevusele ja sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele kohaldatavad mitmesugused OPSi nõuded.

⁵ Kõrvalejäämine on üleminekumeede, mis annab liikmesriigile võimaluse konkreetse sätte rakendamiskuupäeva õigusaktiga ettenähtud konkreetse tähtpäevani edasi lükata.

Lennutegevus	Osa	Õhusõiduk	Avaldatud
Mitteärilised lennud keerukate mootorõhusõidukitega	NCC-osa	Lennukid Kopterid	Avaldatud koos käesoleva arvamusega
	SPA-osa	Lennukid Kopterid	Avaldatud koos arvamusega 04/2011
	ORO-osa	Lennukid Kopterid	Avaldatud koos arvamusega 04/2011
Mitteärilised lennud muude kui keerukate mootorõhusõidukitega	NCO-osa	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	Avaldatud koos käesoleva arvamusega
	SPA-osa	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	Avaldatud koos arvamusega 04/2011
Sertifitseeritud koolitusorganisatsioonid	ORA-osa	kõik	Avaldatud koos arvamusega 03/2011
	NCO-osa	Muud kui keerukad mootorõhusõidukid: Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	Avaldatud koos käesoleva arvamusega
	NCC-osa	Keerukad mootorõhusõidukid: Lennukid Kopterid	Avaldatud koos käesoleva arvamusega
	SPA-osa (kõik käitajad)	Lennukid Kopterid Õhupallid Purilennukid	Avaldatud koos arvamusega 04/2011

23. Artikli 1 lõige 7 sisaldab selgitusi seoses kohaldatavate lennu- ja töaja piirangutega. Esialgul jäävad keerukate mootorõhusõidukite mitteäriiliste lendude suhtes kehtima siseriiklikud sätted. Asjaomaste rakenduseeskirjade ettepanek tehakse hiljem.

24. Muutmismääruse artikli 1 lõiked 8 ja 9 sisaldavad kõrvalejäämissätteid. Algmääruse artikli 70 rakenduseeskirjade hiliseima kohaldamisaja sättega on lubatava üleminekuperioodi piiranguna ette nähtud, et rakenduseeskirju tuleb kohaldada hiljemalt 8. aprillist 2012. Euroopa Komisjoni taotlusel valiti üle 8. aprilli 2012 kestva üleminekuperioodi puhuks kõrvalejäämise meetod. Mitteärilise lennutegevuse jaoks pannakse ette üldine 2-aastane kõrvalejäämistähtaeg.
25. Artikli 1 lõige 10 sisaldab täiendavaid mõisteid, mis lisatakse I lisale - Mõisted (muudetakse koos arvamusena 04/2011 avaldatut). I lisa sisaldab lennutegevuse määruse lisades kasutatud mõistete määratlusi. Täiendus sisaldab „vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri“ (APV) ja „ilmastikutingimuste poolest lubatava lennuvälja“ määratlust.
26. Vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuri määratlus toodi I lisa nõuete täitmise vastuvõetavatest viisidest üle põhilisasse, kuna mõiste on kasutusel NCC-osa rakenduseeskirjades. See esitati OPSi II märkuste vastusdokumendis, kus ühtlasi selgitati, et määratlus on viidud vastavusse EL-OPSi ja ning hõlmab lähenemisi otsusekõrguseni kuni 250 jalga, kui nähtavus lennurajal (RVR) on vähemalt 600 meetrit. EL-OPSi vastavusseviimine tähendab, et manöövreid kursimajakate järgi ja glissaadiinfoga (LPV) otsusekõrgusel kuni 200 jalga käsitatakse I kategooria manöövritena, mitte vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuridena.
27. OPSi II märkuste vastusdokumenti lisati „ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja“ määratlus. See nõuab ilmakontrolli turvalise maandumise võimaluse kindlakstegemiseks. Määratlus põhineb ICAO 6. lisa I osa E liite „sobiva varulennuvälja“ määratlusel. Mõistet „ilmastikutingimuste poolest sobiv lennuväli“ eelistatakse „sobivale lennuväljale“ eelkõige seetõttu, et viimane võinuks tekitada probleeme tõlkijatele, kes pidanuks eristama mõisteid „suitable aerodrome“ ja „adequate aerodrome“. Nimetatud mõistete kohta märkusi ei tehtud.
28. Lisaks sellele sisaldab artikkel 2 muutmismääruse jõustumissätteid.

VI lisa – NCC(A,H)-osa**I. Kohaldamisala**

29. NCC-osa tuleks lugeda koos:

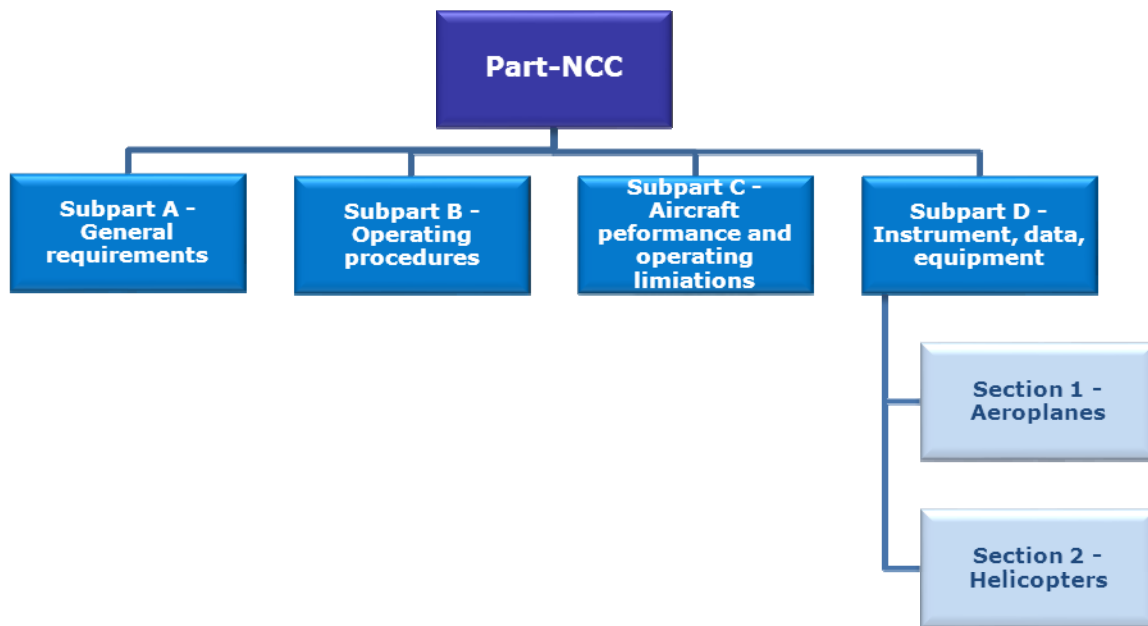
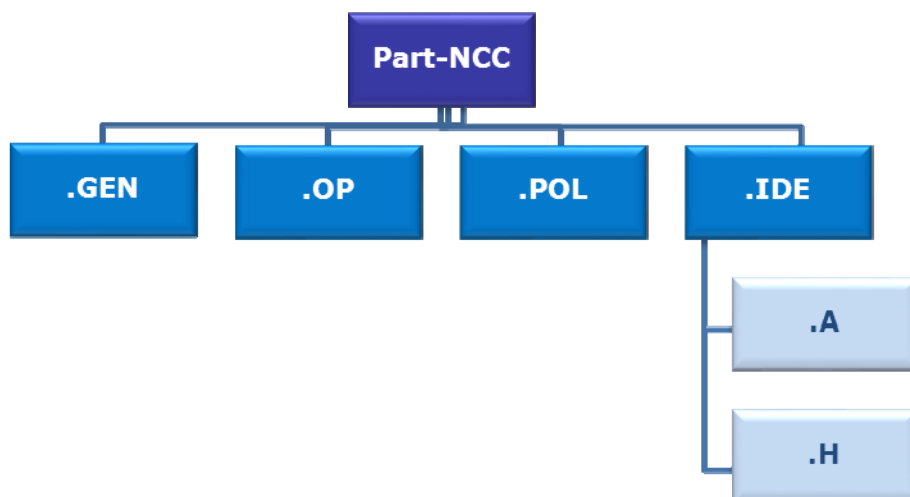
- lennutegevuse üldmäärusega, eelkõige kohaldamistähtaegade ja üleminekuperioodide osas;
- I lisaga – II–VIII lisas kasutatud mõisted;
- II lisaga – ARO-osa, mis sisaldab muu hulgas nõudeid seoses asutuste järelevalvekohustustega mitteäriiliste käitajate osas, deklaratsioonide haldamisega ning erilubade loendi väljaandmisega;
- III lisaga – ORO-osa, mis sisaldab muu hulgas organisatsiooninõudeid mitteäriilistele käitajatele seoses juhtimissüsteemiga, nõuete täitmise vastuvõetavate viiside protseduuri, käitajate deklareerimisenõudeid, lennutegevuskäsiraamatu, päevikute ja dokumenteerimisega seotud nõudeid, nõudeid lennumeeskonna ja salongipersonali koolitusele ning tulevikus ka lennu- ja tööaja piirangute nõudeid; ja
- V lisaga – SPA-osa, mis sisaldab erilubadega lennutegevusega seotud nõudeid.

30. NCC-osa sisaldab tehnilisi nõudeid mitteäriiliseks lennutegevuseks keerukate lennukite ja kopteritega. See koosneb neljast alajaost, millest üks, mõõteriistu, andmeid ja seadmeid käsitlev, on omakorda jagatud konkreetsete õhusõidukikategooriate eeskirju sisaldavateks jaotisteks.

31. Alajagude struktuur on võrreldav algmääruse IV lisa ning ICAO 6. lisa oluliste nõuete struktuuriga.

32. Eeskirjastruktuur ja eelkõige jaotised on koostatud selliselt, et tulevikus on võimalik täiendavate õhusõidukikategooriate või eriloaga lendude nõudeid lisada ilma olemasolevate eeskirjade teksti ja olemasolevat struktuuri muutmata. Tuleb märkida, et tulevaste normatiivülesannete raames töötatakse välja nõuded kopterlennukitele.

33. Ülevaade NCC-osa struktuurist on toodud joonistel 5 ja 6.

Joonis 5. NCC-osa struktuur – Pealkirjad**Joonis 6. NCC-osa struktuur – Eeskirjade tähised**

34. Keerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse eeskirjad on ühtlustatud ICAO 6. lisa II osa ja III osaga ning põhinevad JAR-OPS 2 eelnõul.

II. Ülevaade reageeringutest

35. NCC-osa kohta laekus 150 märkust 14 isikult.
36. Märkuste esitajad üldjoontes toetasid käesoleva alajao eeskirjastruktuuri. Seepärast säilitas amet neli alajagu, mis on vajadusel omakorda jagatud jaotisteks ja peatükkideks.
37. Mitmetes märkustes nõuti võimalusel mitteärilise lennutegevuse eeskirjade ühtlustamist ärilise lennutegevuse eeskirjadega. Amet tunnustab, et selline ühtlustamine oleks kasuks ohutusele, eelkõige nii ärilisi kui ka mitteärilisi lende

hõlmava lennutegevuse puhul, ning võimalusel on seda nõuet järgitud. Täpsemad kirjeldused on toodud allpool eri jaotisi käsitlevates alapunktides.

III. Ülevaade erinevustest

Erinevused ICAO 6. lisast

38. Alljärgnev tabel sisaldab ülevaadet ICAO 6. lisa II osa ja III osa 3. jaotise standarditest, mis on hinnangute kohaselt üle võtmata või võetud üle viisil, mis ei taga vähemalt ICAO 6. lisa sätetstatuga samaväärset ohutustaset.

Tabel 7. Erinevused ICAO 6. lisast

6. lisa I/III osa viide	EASA-EL viide	Erinevuse kirjeldus
6. lisa II osa punktid 3.6.3.2.1.1/3 ja III osa III jaotise punkt 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Kabiini helisalvesti rakendustähtpäeva kohaldatakse alates 1.1.2016 väljaantud lennukõlblikkussertifikaatidele.
6. lisa II osa punktid 3.6.3.1.2.2/3 ja III osa III jaotise punkt 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Kabiini pardaregistraatori rakendustähtpäeva kohaldatakse alates 1.1.2016 väljaantud lennukõlblikkussertifikaatidele.
6. lisa II osa punkt 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Teatavate parameetrite pardaregistraatoriga pistelise möötmise ja salvestamise maksimumintervalli ei rakendata
6. lisa II osa punkt 3.6.3.3.1.2 ja III osa III jaotise punkt 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Andmesideühenduse salvestamise moderniseerimist ei rakendata

IV. Kavandatavate normatiivülesannete loend

39. Sidusrühmadega konsulteerimise käigus on välja selgitatud mitmeid küsimusi, mis – kui neid oleks käsitletud käesolevas arvamus – oleksid läinud kaugemale välja ameti pädevusest, milleks on olemasolevate eeskirjade sisu ülevõtmine. Need küsimused on siiski dokumenteeritud ning neid käsitletakse eraldi normatiivülesannetes, võimaldamaks nõuetekohast sidusrühmadega konsulteerimist ja nende kaasamist. Alljärgnev tabel annab neist kavandatavatest normatiivülesannetest ülevaate.

Tabel 8. Kavandatavad normatiivülesanded

Osa, □ eeskirjade viited	Eesmärk	Eeskirjade koostamise programmi viide
NCC.POL.105	Standardmassi väärtuste läbivaatus	RMT.0.312 ja 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Parameetrite loendi ajakohastamine lennutehnilise suutlikkuse parameetri lisamiseks.	RMT.0.308 ja 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Andmesidesalvestite moderniseerimine	RMT 0.294 ja 0.295

V. NCC.GEN: A-alajagu – Üldnõuded

40. See alajagu sisaldab keerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse üldnõudeid.

Üldist

41. On tõstatatud mõningaid küsimusi seoses kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite osas pädeva asutusega. Kolmandas riigis registreeritud ja ühenduses kasutatavate õhusõidukite suhtes kohaldatakse määrust (EÜ) nr 216/2008. Pädev asutus määratakse kindlaks kahe kriteeriumi järgi:
42. – peamine tegevuskoht ärilennunduse ning mitteärilise lennutegevusena toimuvate lendude puhul; ja
43. – elukoht erasikutest/omanikest käitajate puhul.
44. Seetõttu on NCC.GEN.100 koostatud vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõikele 1.
45. Mõnedes märkustes nõuti selgitust kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid käsitleva NCC.GEN.130 sisu kohta. Kaasaskantavate elektroonikaseadmete kohta suuniste andmiseks töötatakse välja uued nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal.
46. Kuna õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaat loetakse kehtivaks üksnes juhul, kui sellele on lisatud kehtiv lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat, ning arvestades, et lennukõlblikkussertifikaadis on sellele kehtiva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi lisamist juba eraldi mainitud, ei ole lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi kaasasoleku nõuet punktis NCC.GEN.140 nimetatud, et seda nõuet mitte dubleerida.
47. Laekus palju märkusi, milles paluti rohkem erandeid punktist NCC.GEN.150 võimaldamaks üldjuhul ohtlikeks kaupadeks peetavate esemete vedu õhusõiduki

pardal. Ametil on kõnealuste lisaerandite suhtes kahtlusi ning amet ei soovi ICAO tehniliste juhenditega juba ettenähtud erandite laiendamist.

NCC.GEN.106 Kapteni kohustused ja volitused

48. Vastavalt uutele eeskirjade koostamise põhimõtetele viidatakse rakenduseeskirjas algmääruse IV lisa olulistele nõuetele, juhul kui neid nõudeid rakenduseeskirjades üksikasjalikumalt käsitletakse.

NCC.GEN.120 Lennukite ruleerimine

49. Eelkõige raadiotelefoni kasutamise koolituse läbimise nõude kohta laekunud märkustest tulenevalt on ette nähtud leevendus lennuväljadele, kus raadioside ei ole nõutav. See muudatus ühtlustab antud nõude ka ICAO 6. lisa II osaga.
50. Mõningaid märkusi arvestades lisatakse juhendmaterjal, et anda suuniseid seoses lennuki ohutuks lennuväljal liikumiseks ettenähtud käitamisstandardite järgimiseks nõutavate oskuste ja teadmistega.

NCC.GEN.125 Rootori sisselülitamine

51. Tekst kirjeldab rootori lennuks ja hoolduseks sisselülitamise tingimusi ning on ühtlustatud CAT-osa punktiga CAT.GEN.MPA.130.

NCC.GEN.130 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

52. Tekst nõuab õhusõidukit negatiivselt mõjutada võivate kaasaskantavate elektroonikaseadmete kasutamisest hoidumist ning on ühtlustatud CAT-osa punktiga CAT.GEN.MPA.135.

NCC.GEN.150 Ohtlike kaupade vedu

53. See nõue käsitleb olukordi, kus võidakse vedada ohtlikke kaupu SPA.DG kohase loata. See puudutab näiteks reisijate või meeskonnaliikmete pagasis olevaid esemeid, mida tavajuhul käsitatakse ohtlike kaupadena.
54. Deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlikest kaupadest teatamise nõue on välja jäetud, kuna seda ei peeta mitteärilises lennutegevuses vajalikuks ega võimalikuks.
55. Ameti lähenemise kohaselt viidatakse dünaamiliselt ICAO tehnilisele juhendile, nagu muudatusettepaneku teates kirjeldati. Viide sisaldub rakenduseeskirjas. Tehnilise juhendi väljavõtteid neisse eelkirjadesse üldjuhul ei lisata. Tehnilisest juhendist on uuesti ära toodud üksnes konkreetse käitaja vastutust käsitlevad nõuded.
56. Mõiste „tehniline juhend” määratlus on antud I lisas (nagu see on avaldatud koos arvamusena 04/2011).

VI. NCC.OP: B-alajagu – Käitamisprotseduurid

57. See alajagu sisaldab nõudeid keerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteärrilise lennutegevuse käitamisprotseduuridele.

Üldist

58. Halva nähtavusega startimise (LVTO) nõuded on ühtlustatud CAT-osa ja SPA-osa eelnõudega, kus nõutakse alla 400m startide puhul SPA-osa kohast luba.
59. Paljud sidusrühmad väljendasid muret seoses punktidega NCC.OP.155 ja NCC.OP.156, mis käsitlevad lennukite ja kopterite varusihthennuvälja valikut. Eeskirja mõte ei ole, nagu märkustes on väljendatud, et sihtlennuväli ja varusihthennuväli oleksid ilmastikutingimuste poolest sobivad üheaegselt. Nagu kõnealustes eeskirjades on mainitud, tuleb varulennuvälja valikul arvestada kehtivaid ilmastikunõudeid juhul, kui sihtlennuväljal on ilm alla miinimumi.
60. Tulenevalt märkustest otsusekõrguse kasutamise kohta pideva laskumisega lõplähenemisega mittetäppislähenemistel, kus lähenemise katkestamise korral võidakse lennata allpool otsusekõrgust, lisatakse punktile NCC.OP.111 nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, et täpsustada käitaja kohustust töötada välja protseduurid kordusringile mineku / lähenemise katkestamise puhul allpool minimaalset otsusekõrgust/laskumiskõrgust lendamise vältimiseks.

NCC.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

61. Eeskirja on lihtsustatud ning see lähtub üksnes lennuajast lähimale sobivale varulennuväljale.
62. Tuleb märkida, et kopterilendude puhul on see mõiste määratlemata ning eeldatakse, et valikukriteeriumid määrab käitaja lennutegevuskäsiraamatus. Amet kaalub eraldatud lennuvälja mõiste täpsemat sisustamist tulevase normatiivülesande raames.

NCC.OP.110 Lennuväljade käitamismiinimumid – üldnõuded***NCC.OP.111 Lennuväljade käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud******NCC.OP.112 Lennuväljade käitamismiinimumid – lennukite ringilt lähenemine******NCC.OP.113 Lennuväljade käitamismiinimumid – kopterite ringilt lähenemine maismaal***

63. NCC.OP.110 on rangem kui ICAO 6. lisa II osa punkt 3.4.2.7. NCC-osaga nõutakse, et käitaja määraks lennuvälja käitamismiinimumid, samas kui 6. lisa II osaga nõutakse üksnes, et käitaja tagaks lennuvälja asukohariigis kehtestatud käitamismiinimumide järgimise kapteni poolt.
64. Eeskirja tekst ja struktuur on nüüd paremas kooskõlas vastava CAT-osa nõudega CAT.OP.MPA.110.

NCC.OP.120 Müra vähendamise protseduurid

65. See eeskiri on suunatud käitajale ning eesmärgiks on ohutuse ülimuslikkus müra vähendamise suhtes. Põhineb ICAO 6. lisa II ja III osa soovitusel.

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

66. Eeskiri on ühtlustatud 6. lisa II osa punktiga 3.4.2.6. Eeskirja eesmärk on, et käitaja kehtestaks lennu miinimumkõrguste määramise meetodi; selle meetodi alusel määrab kapten omakorda igaks lennuks miinimumkõrgused.

NCC.OP.135 Pagasi ja lasti paigutamine

67. Eeskiri põhineb ICAO 6. lisa II ja III osa nõudel. Eeskirja tekst on ühtlustatud CAT-osa punktiga CAT.OP.MPA.160.

NCC.OP.140 Reisijate teavitamine

68. Eeskirja tekst sisaldab loendit teemadest, mida tuleb reisijate teavitamisel käsitleda.

NCC.OP.145 Lennu ettevalmistus

69. Laekunud märkustest tulenevalt lisatakse juhendmaterjal, et anda suuniseid lennuplaani võimaliku kasutamise kohta lennu ettevalmistuse nõude täitmiseks. Ka ICAO ei ole mitteärilise lennutegevuse puhul lennuplaan kohustuslik.

NCC.OP.150 Stardi varulennuväli – lennuk***NCC.OP.151 Varusihtlennuväli – lennukid******NCC.OP.152 Varusihtlennuväli – kopterid***

70. Varulennuvälja nõue on jagatud kolmeks eraldi nõudeks. ICAO 6. lisa II osa 3. jaotise ja III osa III jaotise kohaselt on stardi varulennuväljad ette nähtud üksnes lennukitele. Lisaks on sätestatud nende nõuete kohaldatavus üksnes lendudel instrumentaallennureeglite järgi (IFR-lendudel).
71. Varusihtlennuvälja nõue on jagatud õhusõidukispetsiifilisteks nõueteks. Tekstis on määratud ilmastikutingimuste kehtivusaeg lennukilendude puhul. Kuna ICAO 6. lisa ja muudatusettepaneku teate tekstis viidatakse üksnes mõistlikule ajale enne ja pärast arvestuslikku saabumisaega, määratakse tekstis selleks ajavahemikuks üks tund enne ja pärast arvestuslikku saabumisaega, nagu ka CAT-osas.
72. Täpsuse ja järjepidevuse huvides on muudetud punkti NCC.OP.152(a), et lisada sihtlennuväljale instrumentaallähenedamise nõue, kuna eeskirjas viidati instrumentaalprotseduuriga seonduvale miinimumile.
73. Eraldatud lennuvälja puhuks on kopterilendudele määratud kehtivusaeg ning ühtlustatud see alapunkti a nõudega ehk 2 tundi enne ja 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega.

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

74. Eeskirja tekst on ühtlustatud CAT-osa punktiga CAT.OP.MPA.195. Tekstis eristatakse ühelt poolt lennukibensiini (AVGAS) ja reaktiivkütuseid ning teiselt poolt muid kütuseliike. Eeskiri on tahtlikult rangem kui ICAO 6. lisa II osa ning ohutuse huvides ei lubata õhusõidukit tankida lennukibensiini, reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga ega paake neist tühjendada ajal, mil reisijad sisenevad, väljuvad või on pardal.

NCC.OP.160 Kõrvaklappide kasutamine

75. See eeskiri põhineb ICAO 6. lisa II ja III osal. Eeskirjas sätestatakse tingimused, mille korral peaks lennuliiklusteenistusega sidepidamise peamise vahendina kasutama kõrvaklappe. Tekst on ühtlustatud CAT-osa vastava nõudega CAT.OP.MPA.215.

NCC.OP.165 Reisijatevedu

76. Selguse ja järjepidevuse huvides kasutatakse „isikute” asemel sõna „reisijad” ning „rihma” asemel sõna „kinnitusvahend”. Lisaks käsitletakse tekstis õhusõiduki istmete kasutamist mitme isiku poolt korraga, võimaldamaks paigutada istmele üks täiskasvanu koos ühe imikuga. See osa tekstist on ühtlustatud punktiga CAT.OP.MPA.225.

NCC.OP.185 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid***NCC.OP.190 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal***

77. Jäätumisprotseduure käsitletakse kahes nõudes, millest esimene käsitleb maapealseid protseduure ja teine protseduure lennu ajal. Need on ühtlustatud CAT-osa vastavate nõuetega CAT.OP.MPA.250 ja 255.

NCC.OP.200 Ebatavaliste olukordade jälgimine lennu ajal

78. Paljudes märkustes paluti jätta välja erinõue mitte simuleerida lennu instrumentaallennureeglite järgi kunstlike vahenditega, kui pardal on reisijaid. Amet leiab jätkuvalt, et selliste olukordade simuleerimine reisijate pardal viibides on ohutuse seisukohalt problemaatiline, mistõttu on see nõue säilitatud.
79. Kuna NCC-osa kohaldatakse keerukate õhusõidukitega õppelende korraldavatele sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele, ning arvestades laekunud märkusi, on eeskirjale lisatud leevendus lubamaks kunstlike vahenditega simuleerida lennu instrumentaallennureeglite järgi õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

NCC.OP.205 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

80. Tulenevalt mitmetest märkustest ning järjepidevuse huvides on NCC eeskirjade tekstis määratlemata „lõpliku kütusevaru” mõiste välja jäetud. Eeskirja tekstis

viidatakse nüüd lennukitel ja kopteritel nõutavale minimaalsele kütusekogusele. Eeskirja eesmärk on tagada, et maandumisjärgne kütusejääk ei oleks väiksem NCC.OP.130 ja NCC.OP.131 nõuete kohasest kütusevarust.

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

81. ACASi kasutamisega seotud nõuded on ühtlustatud määrusega 1332/2011.

NCC.OP.230 Lähenemise alustamine ja jätkamine

82. Selle eeskirja eesmärk on takistada käitajat lendamast kõrgusel alla 1000 jala, kui teatatud miinimumid on allpool kohaldatavaid lennuvälja käitamismiinimume.

VII. NCC.POL: C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamiskiirangud

Üldist

83. See alajagu sisaldab suutlikkuse ja käitamiskiirangutega seotud eeskirju keerukate lennukite ja kopteritega toimuvaks mitteäriks lennutegevuseks.
84. Eeskirjades käsitletakse käitamiskiiranguid, massi ja balansseeringut, üldisi suutlikkusnõudeid ja suutlikkuse erinõudeid lennu konkreetsetel etappidel.
85. Osa märkuste esitajaid nõudis mõningaid SERA A-osa nõudeid kordavate nõuete väljajätmist. Seda ei tehtud, kuna SERA A-osa kohaldatakse üksnes ELi õhuruumis ning väljaspool ELi õhuruumi toimuva lennutegevuse hõlmamiseks on vaja viidata lennureeglitele.
86. Mõnedes märkustes nõuti maandumissuutlikkuse kriteeriumite ja juhiste täpsemat kindlaksmääramist eelkõige lennukite osas. Selle tegemine eeskirjade tasandil, nagu on tehtud CAT-osas, oleks mitteäriks lennutegevuse puhul ebaproportsionaalne, mistõttu amet kaalub kriteeriumite ja suuniste lisamist täitmise vastuvõetavate viiside / juhendmaterjali tasandil.
87. Mitmetes märkustes nõuti, et eemaldataks NCC-osa läbivad viited 1., 2. ja 3. suutlikkusklassi kopteritele, kuna suutlikkusklassid on kindlaks määratud ja vajalikud üksnes CAT-osa kohaseks lennutegevuseks ning NCC-osa ega isegi NCO-osa selliseid suutlikkusnõudeid ei sisalda. Eeskirju on vastavalt muudetud ning sätestatud alternatiivsed kopterite suutlikkuse kriteeriumid.

NCC.POL.100 Käitamiskiirangud – kõik õhusõidukid

88. Eeskirja tekst on säilitatud, muudatusettepaneku teate ja märkuste vastusdokumendi tekstiga võrreldes on tehtud redaktsioonilisi pisiparandusi.

NCC.POL.105 Mass ja balansseering ning last

89. Lennukite ja kopterite massi ja balansseeringu nõuded on jäetud kokku, kuna nende õhusõidukiklasside vahel leiti vähe erinevusi. Saadud tekst on võimaluste piires CAT-osaga ühtlustatud. Mõningaid CAT-osa nõudeid ei ole siiski kasutatud ning parandatud on rakenduseeskirja tasandi ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside/juhendmaterjali tasandi tasakaalu, võimaldamaks piisavat paindlikkust ning võtmaks arvesse erinevaid käitamisolusid.
90. Õhusõidukite kaalumise nõuded on säilitatud. Amet võib tulevase normatiivülesande raames uurida, kas on kattuvusi lennukõlblikkusnõuetega, ning töötada ühtlustamiseks välja spetsiaalse normatiivülesande.
91. Õhusõidukite korrapärase ülekaalumise säte on välja jäetud, kuna uues alapunktis a kirjeldatakse ülekaalumise tingimusi juba piisavalt.
92. Standardmasside väärtusi on eeskirja tasandil vastavalt märkustele kohandatud, et suurendada selgust. Standardmasside väärtusi käsitletakse ka tulevaste normatiivülesannete RMT.0312 ja 0313 raames.
93. Nõuete täitmise vastuvõetavate viiside tasandil on lisatud kaalumisseadmete täpsustabel.

NCC.POL.110 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid***NCC.POL.111 Massi ja balansseeringu andmed ja dokumendid – leevendused***

94. Massi ja balansseeringu süsteemi ning massi ja balansseeringu dokumentide võtmelemendid on jäetud rakenduseeskirjade tasandile.
95. Teksti on redigeeritud, et mõtet selgemini väljendada, ning lisatud eraldi eeskiri leevendustega kopteritele.
96. Kasutamiseks sobivaid erinevaid arvutipõhiseid massi ja balansseeringu süsteeme kirjeldatakse juhendmaterjalis.

NCC.POL.120 Stardimassi piirangud – lennukid

97. See eeskiri on lisatud massipiirangu ohutuseesmärgi paremaks selgitamiseks ning ühtlustamiseks 6. lisa II osa punktiga 3.5.2.6.

NCC.POL.125 Start – lennukid

98. Muudetud tekstis võetakse arvesse, et kõikide lennukite lennukäsiraamatutes (AFM) ei ole V1 sätestatud ning ühtlasi eristatakse paremini mitmemootorilisi lennukeid, mille tegelik starditrajektor on kindlaks määratud lennukäsiraamatus, ning mitmemootorilisi lennukeid, mille tegelik starditrajektor on kindlaks määramata.

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

99. Muudetud tekstis sätestatakse, et suutlikkuse arvestamisel tuleks arvestada lendamist „sobivale lennuväljale“, ning see sisaldab võimalust lennata NCC.OP.100 kohaselt lubatud käitamiskohta.

NCC.POL.135 Maandumine – lennukid

100. Muudetud tekst sisaldab võimalust maanduda NCC.OP.100 kohaselt lubatud käitamiskohas.

VIII:NCC.IDE: D-alajagu – Mõõteriistad, andmed, seadmed**Üldist**

101. See alajagu sisaldab mõõteriistade, andmete ja seadmete nõudeid keerukate mootorõhusõidukitega toimuvaks mitteäriks lennutegevuseks. Alajagu koosneb kahest jaotisest:

- 1. jaotis – Lennumid;
- 2. jaotis – Kopterid.

102. Tekst on üldiselt koostatud selliselt, et võimalusel säilitada tulemuspõhised eesmärgid eeskirjade tasandil ning esitada süsteemide/seadmete spetsifikatsioonid ja täitmisviisid täitmise vastuvõetavate viiside tasandil.

103. Nõuded seadmetele eraldatai puhtalt käitamise, st seadmete kasutamisega seotud nõuetest, mida on piisavalt käsitletud alajaos NCC.OP.

104. Eeskirjade numeratsioon on kõikides jaotistes järjepidev, samateemalistele lennukite ja kopterite eeskirjadele on määratud samad numbrid ja pealkirjad. Üksnes lennukitega seonduva eeskirja puhul jäeti see number kopterite osas vahele ja vastupidi.

105. Lisatud on uus nõue (NCC.IDE.A/H.105 Lennu minimaalvarustus), et käsitleda lende rikkis või puuduva varustusega.

106. Algse jäätumistingimustes lennu varustuse nõude esimene osa on välja jäetud, kuna see on juba hõlmatud olulise nõudega 2.a.5.

107. Sertifitseerimisnõudeid on täpsustatud vastavalt 21. osa nõuetele. Lisatud on täiendavad sätted tagamaks, et mõõteriistu ja seadmeid, mida NCC-osas ei nõuta ja mis ei vaja 21. osa kohast sertifitseerimist, ei kasutataks seoses ohutusfunktsioonidega ja need ei mõjutaks lennukõlblikkust. Lisaks on täpsustatud varustuse sertifitseerimise lennukõlblikkusnõuete kolmandates riikides registreeritud õhusõidukitele kohaldatavust ning lisatud juhendmaterjal. Märkustest tulenevalt on täpsustatud sertifitseeritud ja sertifitseerimata varustust käsitlevaid sätteid.

NCC.IDE.A/H.105 Lennu minimaalvarustus

108. See punkt annab võimaluse käitada õhusõidukit väljaspool minimaalvarustuse loetelu piiranguid, ent vastavalt minimaalvarustuse põhiloetelu piirangutele, kui pädev asutus on selleks andnud ühekordse loa. See on kooskõlas CAT-osa vastava sättega.

NCC.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

109. Endisest muudatusettepaneku teate OPS.CAT.407 sättest on lennukitele lisatud eraldi elektrisüsteemi varukaitsmete nõue. See on vastavuses ICAO 6. lisa II osa punktiga 2.4.2.2. Kopteritele samaväärset nõuet ei kavandata, nagu ka CAT.IDE puhul.

NCC.IDE.A/H.120 ja 125 Lennud visuaallennureeglite (VFR) / instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise määteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

110. Kavandatavad eeskirjad on välja töötatud lähtuvalt üldisest eeldusest, et visuaallennureeglitega (VFR) kehtestatakse visuaallennuilma tingimused (VMC) ning et lennud instrumentaallennuilma tingimustes (IMC) peavad toimuma instrumentaallennureeglite järgi.

111. Täitmise vastuvõetavates viisides sätestatakse kohalike lendude ja konkreetsete määteriistade jaoks täiendavad täitmisviisid.

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

112. Ekspertide nõuannetest lähtudes on arvesse võetud lennumeeskonna töökoormust ühe piloodiga IFR-lendudel ning lisatud ICAO 6. lisast rangem vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloodi nõue.

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

113. Kavandatav tekst vastab NPA-OPS 39B järelduste eelnõule. Lisatud on TAWS-funktsioonide spetsifikatsioonid ning A- ja B-klassi mõisted on seetõttu välja jäetud. TAWS-standardile viitamiseks on lisatud juhendmaterjal.

NCC.IDE.A/H.140 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

114. ACAS-seadmete kasutamisega seotud nõudeid on lihtsustatud ning ühtlustatud määrusega 1332/2011.

***NCC.IDE.A/H.160 Kabiini helisalvestusseade
NCC.IDE.A/H.165 Pardaregistraator***

115. Ehkki ICAO 6. lisa II osaga on seda varustust juba mõnda aega nõutud, on NCC-osa jaoks välja pakutud rakendustähtajad, et jätta valdkonna ettevõtjatele nõuete täitmiseks piisavalt aega. Seetõttu tehakse ettepanek muuta salvestamine kohustuslikuks õhusõidukitel, mille lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2016 või hiljem.

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

116. Lisatud on eraldi nõue istmete, turvavööde ja turvasüsteemide kohta. Esitatud on ka „torso ülaosa turvasüsteemi“ määratlus, et võimaldada paindlikkust olemasolevate disainilahenduste jaoks. Märkuste läbivaatusest nähtus selgelt, et „rakmete“ mõiste kasutus ei ole ühtne. Ehkki üldine arusaam näib olevat, et rakmed koosnevad turvavööst ja kahest õlarihmast, ei pruugi hulk lennukeid olla kohaldatavate nõuetega vastavuses. Muudatusettepaneku teatisele laekus mitmeid märkusi sooviga lubada lennumeeskonna kabiini vaatleja kohal kasutada turvavööd diagonaalse õlarihmaga, juhul kui konkreetsele lennukile neljapunktirihmade paigaldamine ei ole otstarbekas. Lennukite sisedisaini viimatisi arenguid arvesse võttes on võimalik nimetatud vaatlejakohtadel samaväärne kõrge ohutustase tagada erinevate torso ülaosa turvasüsteemide disainilahendustega.

117. Märkuste vastusdokumendi kohta esitatud märkustes nõuti paaril juhul torso ülaosa turvasüsteemide lennumeeskonna istmetel kasutuselevõtu alguskuupäeva määramist. Seda heaks ei kiidetud, kuna lisaks ohutussoovituste andmisele on eeskirja eesmärk ka olemasolevate õhusõidukite ohutusstandardite tõstmine.

NCC.IDE.A.195 Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid

118. Selles punktis on nüüd sätestatud reisijate protsent, keda tuleb hapnikuga varustada, kuna ICAO SARPi üldist nõuet tagada hapnik osale reisijatest ei ole võimalik jõustada.

NCC.IDE.A/H.200 Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid/kopterid

119. Neid nõudeid on ICAO SARPide kohaselt redigeeritud. Rõhusüsteemiga koptereid käsitlevad sätted on kõrvaldatud (nagu ka CAT.IDE-alajaost). Leevendusi lühiajalisteks viibimisteks kõrgustel 13 000 kuni 16 000 jalga tuleb menetleda algmääruse artikli 14 alusel. Sellised täiendavad erandid ei ole ICAO SARPidega kooskõlas ning nende heakskiitmisel tuleks lähtuda erilistest riskivähendusmeetmetest (nt käitaja kogemus, pilootide füsioloogiline kohastumus teatavatel kõrgustel). Lisaks peaks see olema üldjuhul võimalik üksnes teatavates regioonides (st mägipiirkondades).

NCC.IDE.A/H.205 Käsitulekustutid

120. On koostatud eraldi eeskiri käsitulekustutite kohta. Sätted halooni kohustusliku kasutamise kohta kustutusainena jäeti välja tulenevalt määrusest (EÜ) nr 1005/2009⁶, millega selle kasutamine keelatakse. Eeskiri sisaldab tulekustutusaine tõhususega seotud üldist ohutuseesmärki. See võimaldab jätkata halooni kasutamist üleminekuperioodil.

Nõuded veekogude kohal ja avamerel käitatavate kopterite varustusele

121. Alljärgnev eeskirjade kogum on läbi vaadatud ja redigeeritud, et tagada kooskõla vastavate CAT.IDE eeskirjadega, kuna seda liiki lennutegevuse ohutuskaalutlused on CAT- ja NCC-osas sarnased:

- NCC.IDE.H.225 Päästevestid
- NCC.IDE.H.226 Meeskonna kaitseülkonnad
- NCC.IDE.H.227 Päästeparved, pääste-avariimajakad ja päästevarustus kauglendudeks veekogu kohal
- NCC.IDE.H.230 Päästevarustus
- NCC.IDE.H.231 Lisanõuded kopteritele avamerelendudel maandumiseks sobimatu mereala kohal
- NCC.IDE.H.232 Veepinnal käitamiseks sertifitseeritud kopterid – mitmesugune varustus
- NCC.IDE.H.235 Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette.

122. Eelkõige tuleb märkida järgmist.

- Enamik nimetatud nõudeid on kooskõlas ICAO 6. lisa II osaga.
- ICAO nõuetest rangemad on NCC.IDE.H.226 ja NCC.IDE.H.231, milles on sarnaselt CAT.IDE-alajaole arvesse võetud olemasolevaid uuringuid ja endisi JAA muudatusettepanekute teateid külmas vees eluspüsivuse aja kohta.

123. Laekus märkusi, milles hinnati eespool nimetatud nõudeid mitteäärmiselt lennutegevuse puhul ebaproportsionaalseks. Seda on arvesse võetud nõuete puhul, mis käsitlevad kopterite kauglende veekogude kohal ja vette hädamaandumist. Avamerelendudega seotud nõuetes säilitati varustuse osas siiski kõrgem ohutusstandard.

124. Lisaks on laekunud märkustest lähtudes täpsustatud, et päästevestid ei pea tingimata olema paigutatud teatavatesse kohest kasutuselevõttu võimaldavatesse kohtadesse, vaid isikud, kellele need on kasutamiseks ette nähtud, võivad neid ise seljas kanda.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1005/2009 osoonikihti kahandavate ainete kohta. *ELT L 286, 31.10.2009, lk 1.*

NCC.IDE.A/H.240 Kõrvaklapid

125. Varustuse nõuetele on eraldi lisatud ICAO nõudeid ületav peakomplekt vastavalt NCC.OP.165 kõrvaklappide kasutamisega seotud käitamismõudele.

NCC.IDE.A/H.250 Navigatsioonivahendid

126. Kooskõlas ICAO 6. lisa II osa punktiga 3.7.1 on täiendavalt lisatud järgmised nõuded:

- kahesuunalise side suutlikkus lennujuhtimiseks lennuväljal ja
- suutlikkus võtta lennu kestel igal ajal vastu meteoroloogilist teavet.

NCC.IDE.A.260 Elektrooniliste navigatsioonandmete haldamine

127. Selle eeskirja punktis a on sätestatud üldine mõte ning vastavates täitmise vastuvõetavates viisides märgitakse, et elektrooniliste andmete kasutamiseks esmase navigatsioonivahendi sisendina on nõutav nõustumiskiri. Muudeks kasutusviisideks SPA kohase lennutegevuse jaoks on vajalik sertifikaat. See on täpsustatud punktis b.

VI lisa – NCO(A,H,S,B)-osa**I. Kohaldamisala**

128. NCO-osa tuleks lugeda koos:

- lennutegevuse üldmäärusega, eelkõige kohaldamistähtaegade ja üleminekuperioodide osas;
- I lisaga – II–VIII lisas kasutatud mõisted;
- II lisaga – ARO-osa, mis sisaldab muu hulgas nõudeid seoses asutuste järelevalvekohustustega mitteäriliste käitajate osas ning erilubade loendiga; ja
- V lisaga – SPA-osa, mis sisaldab erilubadega lennutegevusega seotud nõudeid.

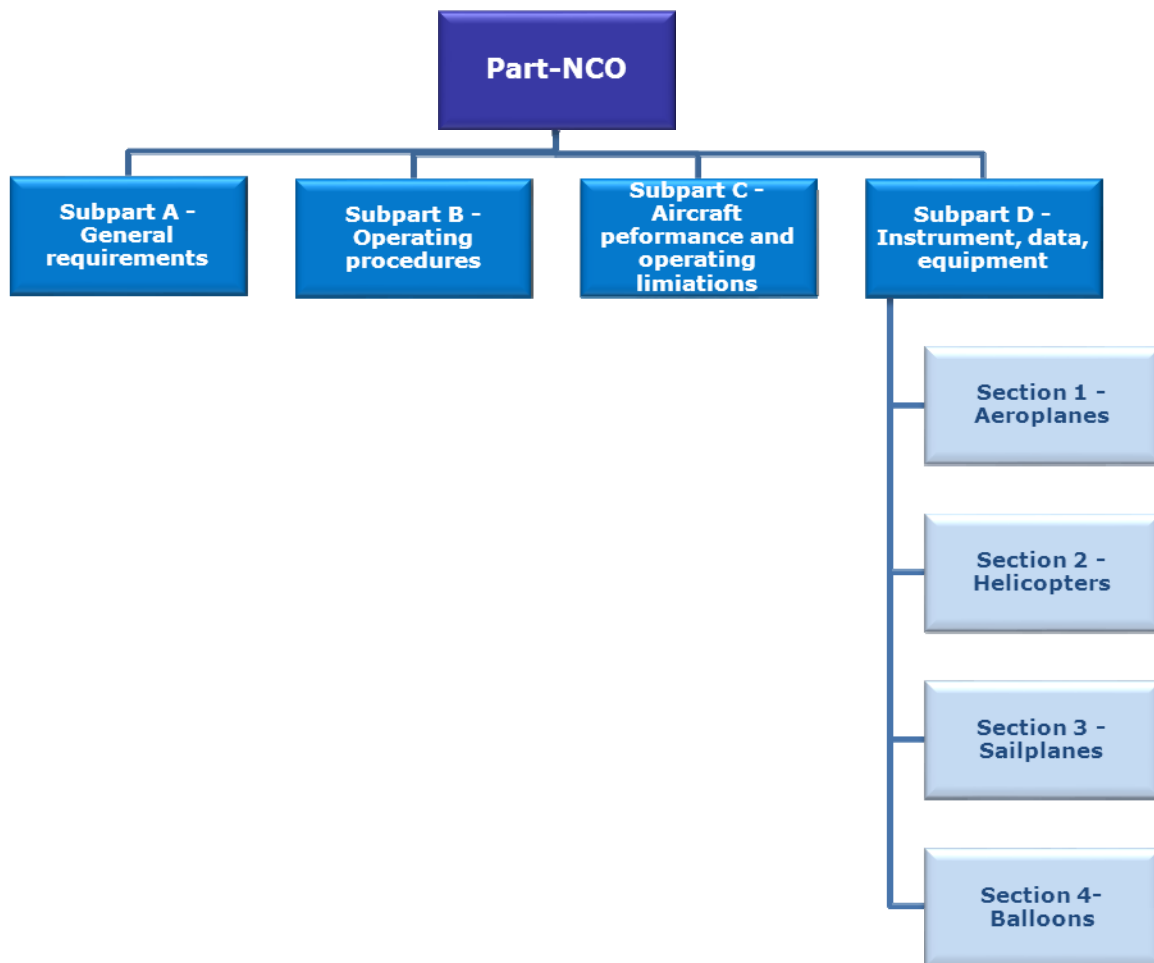
129. NCO-osa sisaldab tehnilisi nõudeid mitteäriliseks lennutegevuseks mittekeerukate mootoriga lennukite, kopterite, purilennukite ja õhupallidega. See koosneb neljast alajaost, mis on mõõteriistade, andmete ja varustuse osas omakorda jagatud konkreetsete õhusõidukikategooriate eeskirju sisaldavateks jaotisteks.

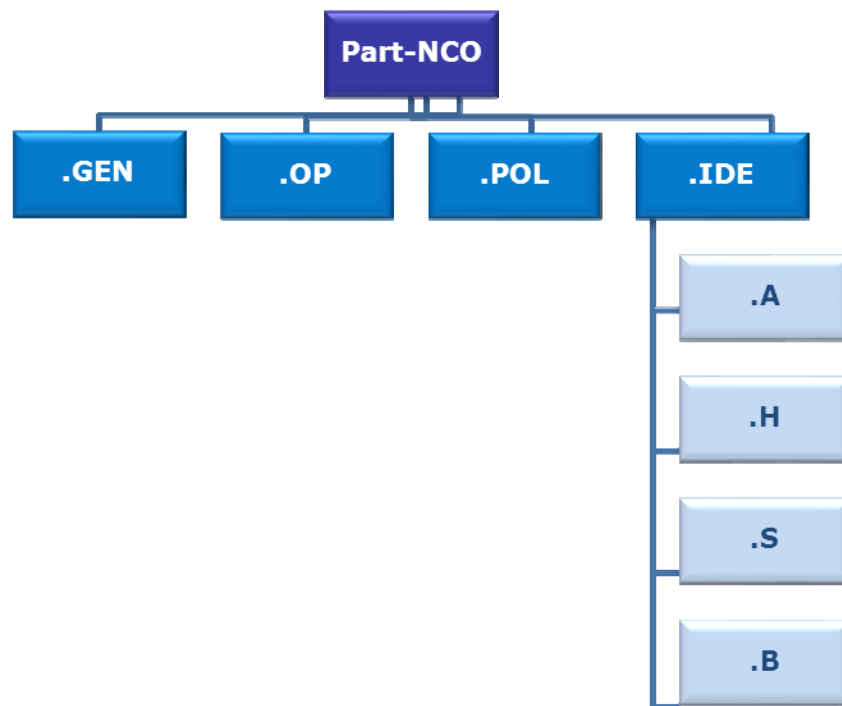
130. Alajagude struktuur on võrreldav algmääruse IV lisa ning ICAO 6. lisa oluliste nõuete struktuuriga.

131. Eeskirjastruktuur ja eelkõige jaotised on koostatud selliselt, et tulevikus on võimalik täiendavate õhusõidukikategooriate või eriloaga lendude nõudeid lisada ilma olemasolevate eeskirjade teksti ja olemasolevat struktuuri muutmata. Tuleb märkida, et tulevaste normatiivülesannete raames töötatakse välja nõuded õhulaevadele, trossiga kinnitatud õhupallidele ja mehitamata lennusüsteemidele.

132. Ülevaade NCO-osa struktuurist on toodud joonistel 7 ja 8.

Joonis 7. NCO-osa struktuur – Pealkirjad



Joonis 8. NCO-osa struktuur – Eeskirjade tähised**II. Ülevaade reageeringutest**

133. NCO-osa kohta laekus 50 isikult 450 märkust.

134. Üldiselt soovisid märkuste esitajad mittekeerukate õhusõidukitega toimuva mitteäriilise lennutegevuse jaoks NCC-osast oluliselt leebemaid nõudeid ning sageli pakuti välja täiendavaid leevendusi kerg- ja ülilikergõhusõidukitele, eriti varustuse osas.

135. Ühismärkuse esitas RG04 töörühm, et juhtida tähelepanu vastuolulistele küsimustele, mille osas nõupidamistel konsensust ei saavutatud, ning juhtida ühtlasi tähelepanu nõupidamistel arutatud teksti ja märkuste vastusdokumendi teksti erinevustele, mis tulenesid ametipoolsest OPSi eri osade üksteisele vastavuse kontrollist. Amet küll nõustub kõikide taotluste põhjendustega, kuid tuleb märkida, et vajalik on säilitada tasakaal ohutuse, üdlennunduse proportsionaalsuse ja ICAO SARPide järgimise vahel. Konkreetseid punkte käsitletakse allpool.

136. Mitmetes märkustes sooviti teatavate algselt muudatusettepaneku teates 2009-2b sisaldunud leevenduste taastamist, näiteks vigurlendude osas. Enamik neist leevendustest on NCO-osast kõrvaldatud, kuna neid käsitletakse SPO-osas.

137. Üks liikmesriik juhtis tähelepanu, et mitmetes NCO-osa punktides kasutatud „suurima lubatud reisijakohtade arvu” mõiste ei ole asjakohane, kuna mittekeerukate õhusõidukitega toimivas mitteäriilises lennutegevuses ei pea järgima lennutegevuskäsiraamatut, milles suurim lubatud reisijakohtade arv sätestatakse. See termin on asendatud „sertifikaadijärgse maksimaalse reisijakohtade arvuga”.

III. Ülevaade erinevustest

Erinevused ICAO 6. lisast

138. Alljärgnev tabel sisaldab ülevaadet ICAO 6. lisa II osa 2. jaotise ja III osa 3. jaotise standarditest, mis on hinnangute kohaselt üle võtmata või võetud üle viisil, mis ei taga vähemalt ICAO 6. lisa sätetstatuga samaväärset ohutustaset.

Tabel 7. Erinevused ICAO 6. lisast

6. lisa I/III osa viide	EASA-EL viide	Erinevuse kirjeldus
6. lisa III osa III jaotise punkt 4.3.2.1. b)	NCO.IDE.H.175(c)(2)	Päästeparvede kaasavõtmise otsustab õhusõiduki kapten lähtuvalt kavandatava lennu riskianalüüsist.

V. NCO.GEN: A-alajagu – Üldnõuded

139. See alajagu sisaldab mittekeerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse üldnõudeid.

Üldist

140. On tõstatatud mõningaid küsimusi seoses kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite osas pädeva asutusega. Kolmandas riigis registreeritud ja Euroopa Liidus kasutatavate õhusõidukite suhtes kohaldatakse määrust (EÜ) nr 216/2008. Pädeva asutuse määramisel lähtutakse õhusõiduki registririigist. Kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul on kriteeriumiks käitaja asukoht või elukoht. Kuna käitaja võib olla nii juriidiline isik (lennuklubi) kui füüsiline isik, on pädeva asutuse määramisel tarvis arvesse võtta nii juriidilise isiku asukohta kui ka piloodi elukohta. Seetõttu on NCO.GEN.100 koostatud vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 4.1.

141. Laekus mitmeid märkusi selle kohta, et mõningate mitteärilises lennutegevuses kasutatavate mittekeerukate õhusõidukite kabiini piiratud mahutavuse tõttu tuleks täiendavalt leevendada punkti NCO.GEN.135, mis käsitleb pardal nõutavaid dokumente, käsiraamatuid ja teavet. Tuleb märkida, et punktiga NCO.GEN.135 on sama lähte- ja sihtpunktiga lendude jaoks juba ette nähtud võimalus hoida enamikku nõutavatest dokumentidest lennuväljal või käitamiskohas.

142. Mõnedes märkustes nõuti selgitust kaasaskantavaid elektroonikaseadmeid käsitleva NCO.GEN.125 sisu kohta. Kaasaskantavate elektroonikaseadmete kohta suuniste andmiseks töötatakse välja uued nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal.

143. Mitmed sidusrühmad esitasid märkusi seoses minimaalvarustuse loetelu kinnitamise nõudega, ehkki minimaalvarustuse loetelu ei ole NCO.GEN.155 järgi kohustuslik.

Amet leiab, et kui minimaalvarustuse loetelu on koostatud, peab see olema pädeva asutuse kontrolli all või, kui tegemist on kolmandas riigis registreeritud õhusõidukiga, registriiigi kontrolli all. Minimaalvarustuse loeteluga on ette nähtud erandid eeskirjadest, mis eeldavad nõuetekohast järelevalvet.

144. NCO.GEN.135 punkti a alapunkti 1 kohta saadud märkustest lähtudes koostatakse nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, et näha ette viis lennukäsiraamatu kaasasoleku nõude täitmiseks õhupallilendudel.
145. Kuna õhusõiduki lennukõlblikkussertifikaat loetakse kehtivaks üksnes juhul, kui sellele on lisatud kehtiv lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat, ning arvestades, et lennukõlblikkussertifikaadis on sellele kehtiva lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi lisamist juba eraldi mainitud, ei ole lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi kaasasoleku nõuet punktis NCO.GEN.135 nimetatud, et seda nõuet mitte dubleerida.
146. Laekus palju märkusi, milles paluti rohkem erandeid punktist NCO.GEN.140 võimaldamaks üldjuhul ohtlikeks kaupadeks peetavate esemete vedu õhusõiduki pardal. Ametil on kõnealuste lisaerandite suhtes kahtlusi ning amet ei soovi ICAO tehniliste juhenditega juba ettenähtud erandite laiendamist.

NCO.GEN.101 Täitmise viisid

147. Kuna ORO-osa ei kohaldata mitteärilikes lennutegevuses mittekeerukate õhusõidukite käitajatele, on lisatud uute eeskirjade tekst, milles märgitakse, et käitajad võivad ameti vastuvõetute asemel kasutada alternatiivseid nõuete täitmise viise. Need nõuete täitmise alternatiivsed viisid ei eelda pädeva asutuse eelnevat heakskiitu.

NCO.GEN.102 Mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennuk ja motopurilennukid

148. Selle nõude eesmärk on täpsustada mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukitele kohaldatavaid eeskirju, kuna neid kasutatakse vahel purilennukite ja vahel lennukitena.

NCO.GEN.105 Kapteni kohustused ja volitused

NCO.GEN.106 Kapteni kohustused ja volitused – õhupallid

149. Vastavalt uutele eeskirjade koostamise põhimõtetele viidatakse rakenduseeskirjades algmääruse IV lisa olulistele nõuetele, juhul kui neid nõudeid rakenduseeskirjades üksikasjalikumalt käsitletakse.
150. Õhupalli kapteni lisakohustused on esitatud eraldi eeskirjas.
151. On lisatud uus nõue, millega tuuakse sisse lennu kriitilise etapi mõiste, et tagada üksnes ohutusega seotud tegevuste sooritamine neil lennuetappidel.

NCO.GEN.115 Lennukite ruleerimine

152. Lennuki ruleerimiseks volitatud isikute määramise eest vastutab nüüd käitaja.
153. Eelkõige raadiotelefoni kasutamise koolituse läbimise nõude kohta laekunud märkustest tulenevalt on ette nähtud leevendus lennuväljadele, kus raadioside ei ole nõutav. See muudatus ühtlustab antud nõude ka ICAO 6. lisa II osaga.
154. Mõningaid märkusi arvestades lisatakse juhendmaterjal, et anda suuniseid seoses lennuki ohutuks lennuväljal liikumiseks ettenähtud käitamisstandardite järgimiseks nõutavate oskuste ja teadmistega.

NCO.GEN.120 Rootori sisselülitamine

155. Tekst kirjeldab rootori lennuks ja hoolduseks sisselülitamise tingimusi ning on ühtlustatud CAT-osa punktiga CAT.GEN.MPA.130.

NCO.GEN.125 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

156. Tekst nõuab õhusõidukit negatiivselt mõjutada võivate kaasaskantavate elektroonikaseadmete kasutamisest hoidumist ning on ühtlustatud CAT-osa punktiga CAT.GEN.MPA.135.

NCO.GEN.130 Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta

157. Laekunud märkustest tulenevalt on leevendatud nõuet, et päästevahendite loetelu peab alati kättesaadav olema. Õhusõidukid, mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal/käitamiskohas, ei pea sellele nõudele vastama.

NCO.GEN.140 Ohtlike kaupade vedu

158. See nõue käsitleb olukordi, kus võidakse vedada ohtlike kaupu SPA.DG kohase loata. See puudutab näiteks reisijate pagasis olevaid esemeid, mida tavajuhul käsitatakse ohtlike kaupadena.
159. Deklareerimata või valesti deklareeritud ohtlikest kaupadest teatamise nõue on välja jäetud, kuna seda ei peeta mitteäriilises lennutegevuses vajalikuks.
160. Ameti lähenemise kohaselt viidatakse dünaamiliselt ICAO tehnilisele juhendile, nagu muudatusettepaneku teates kirjeldati. Viide sisaldub rakenduseeskirjas. Tehnilise juhendi väljavõtteid neisse eelkirjadesse üldjuhul ei lisata. Tehnilisest juhendist on uuesti ära toodud üksnes konkreetse käitaja vastutust käsitlevad nõuded.
161. Mõiste „tehniline juhend“ määratlus on antud I lisas (nagu see on avaldatud koos arvamusena 04/2011).

NCO.GEN.145 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

162. Ameti hinnangul tuleb mittekeerukate õhusõidukitega mitteäriilisi lende teostavale käitajale kehtestada kohustus rakendada pädeva asutuse avaldatud ohutusmeetmeid ja ameti avaldatud kohustuslikku ohutusteavet, näiteks lennukõlblikkuse ettekirjutusi.

NCO.GEN.155 Minimaalvarustuse loetelu

163. Põhimõtteliselt ei ole minimaalvarustuse loetelu mittekeerukate õhusõidukitega toimivas mitteäriilises lennutegevuses nõutav. Vabatahtlikult võidakse aga otsustada see koostada. Sel juhul peab minimaalvarustuse loetelul olema pädeva asutuse kinnitus. Kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite minimaalvarustuse loetelu peab olema kinnitatud registriiigis.

VI. NCO.OP: B-alajagu – Käitamisprotseduurid

164. See alajagu sisaldab nõudeid mittekeerukate mootorõhusõidukitega toimuva mitteäriilise lennutegevuse käitamisprotseduuridele.

Üldist

165. Halva nähtavusega startimise (LVTO) nõuded on ühtlustatud CAT-osa ja SPA-osa eelnõudega, kus nõutakse alla 400m startide puhul SPA-osa kohast luba.

166. Laekus palju märkusi, milles paluti muuta käitamismiinimumide arvutusmeetodit ning kohandada see paremini mitteäriilisele lennutegevusele mittekeerukate mootorõhusõidukitega. Tuleb märkida, et see CAT- ja NCC-osa meetodiga ühtlustatud meetod on esitatud juhendmaterjalis (GM3-NCO.OP.110) ning on seetõttu üksnes informatiivset laadi. Õhusõiduki kapten võib kasutada muid meetodeid.

167. Osa sidusrühmi soovis, et amet jätaks punktidest NCO.OP.125/126 välja nõude arvestada lisakütust rõhukaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil. Lähtuvalt olulisest nõudest 2.(a)(7), millega käitajatelt nõutakse, et pardal oleks kütusevaru erakorralisteks juhtumiteks, leiab amet, et nimetatud tingimused kuuluvad selliste erakorralistest juhtumite hulka ning on ohutuks lennuks hädavajalikud. Seetõttu on kõnealune NCO-osa nõue jäetud NCC-osa nõudele vastavaks.

168. Mitmes laekunud märkuses paluti muuta punkti NCO.OP.165, et lubada alustada visuaallennureeglite järgi toimuvat lendu ka juhul, kui ilmastikutingimused sihtkoha marsruudil ei vasta visuaallennureeglite nõuetele, juhul kui nõutavatele visuaallennureeglite tingimustele vastab ühe või enama varulennuvälja marsruut. Rakendamise korral oleks vastav nõue allpool ICAO kehtestatud ohutustaset. Amet ei soovi ICAO nõuetest allapoole laskuda ega leidnud veenvaid ohutusargumente selliste lendude lubamiseks.

169. Paljud sidusrühmad väljendasid muret seoses punktidega NCC.OP.155 ja NCC.OP.156, mis käsitlevad lennukite ja kopterite varusihtlennuvälja valikut.

Eeskirja mõte ei ole, nagu märkustes on väljendatud, et sihtlennuväli ja varusihthlennuväli oleksid ilmastikutingimuste poolest sobivad üheaegselt. Nagu kõnealustes eeskirjades on mainitud, tuleb varulennuvälja valikul arvestada kehtivaid ilmastikunõudeid juhul, kui sihtlennuväljal on ilm alla miinimumi.

170. Laekus mitmeid märkusi, milles paluti muuta õhusõiduki kapteni kasutatavat meteoroloogilist teavet käsitlevat punkti NCO.OP.135(a)(11), eemaldades sellest sõna „lennu“. ICAO 6. lisa II osa nõue käsitleb kehtivaid ja sobivaid kaarte, mis tegelikult on viide ICAO 4. lisa sätetatud lennukaartidele. Sellegipoolest ei keela kõnealune nõue käitajatel muude kättesaadavate kaartide kasutamist, kuid üksnes lisaks kehtivatele lennukaartidele, mis on ainsad kogu vajalikku lennuteavet sisaldavad kaardid.
171. Tulenevalt märkustest otsusekõrguse kasutamise kohta pideva laskumisega lõpplähenemisega mittetäppislähenemistel, kus lähenemise katkestamise korral võidakse lennata allpool otsusekõrgust, lisatakse punktile NCC.OP.111 nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, et täpsustada käitaja kohustust töötada välja protseduurid kordusringile mineku / lähenemise katkestamise puhul allpool minimaalset otsusekõrgust/laskumiskõrgust lendamise vältimiseks.

NCO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

172. Eeskirja on lihtsustatud ning see lähtub üksnes lennuajast lähimale sobivale varulennuväljale.
173. Tuleb märkida, et kopterilendude puhul on see mõiste määratlemata ning eeldatakse, et valikukriteeriumid määrab käitaja lennutegevuskäsiraamatus. Kopterite erisusi arvestades ei peeta eraldi eraldatud lennuvälja määratluse lisamist vajalikuks.

NCO.OP.110 Lennuväljade käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

174. See nõue peaks kajastama mittekeerukate mootorõhusõidukitega toimuvat mitteärilist lennutegevust ning tagama proportsionaalsuse põhimõtte.
175. Käitaja ei pea lennuvälja miinimume ise kehtestama, vaid võib kasutada turul saadaolevaid käitamismiinimume. See on kooskõlas ICAO 6. lisa II osa 2. jaotisega.

NCC.OP.111 Lennuväljade käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud

NCC.OP.112 Lennuväljade käitamismiinimumid – lennukite ringilt lähenemine

NCC.OP.113 Lennuväljade käitamismiinimumid – kopterite ringilt lähenemine

176. Nõuded on ühtlustatud NCC-osa eeskirjaga.

NCO.OP.120 Müra vähendamise protseduurid – lennukid, kopterid ja mootorpurilennukid

177. Tekst on jaotatud õhusõidukispetsiifilisteks eeskirjadeks. Lennukite, kopterite ja mootorpurilennukite müra vähendamise protseduuri eeskirjad on suunatud kaptenile

ning nende eesmärk on tagada ohutuse ülimuslikkus müra vähendamise suhtes. Põhineb ICAO 6. lisa II ja III osa soovitusel.

NCO.OP.125 Kütuse- ja õlivaru – lennukid

NCO.OP.126 Kütuse- ja õlivaru – kopterid

178. Tekst on jagatud õhusõidukispetsiifilisteks eeskirjadeks ning ühtlustatud ICAO 6. lisa II ja III osaga.

179. Laekunud märkustest lähtuvalt on ette nähtud leevendus lennukitele, mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal ega välju lennuvälja nägemisulatusest. Sellisel juhul on kütusevaru nõuet vähendatud 10 minutile lisaks lennuväljale tagasipöördumiseks vajalikule kütusele.

NCO.OP.130 Reisijate teavitamine

180. Tekst on kohandatud mitteärilisele lennutegevusele mittekeerukate mootorõhusõidukitega ning näeb ette teavitamise enne lendu või lennu ajal.

NCC.OP.135 Lennu ettevalmistus

181. Laekunud märkustest tulenevalt lisatakse juhendmaterjal, et anda suuniseid lennuplaani võimaliku kasutamise kohta lennu ettevalmistuse nõude täitmiseks. Ka ICAO ei ole mitteärilise lennutegevuse puhul lennuplaani kohustuslik.

NCO.OP.140 Varusihthlennuväli – lennukid

NCO.OP.141 Varusihthlennuväli – kopterid

182. Varusihthlennuvälja nõue on jagatud õhusõidukispetsiifilisteks nõueteks.

183. Täpsuse ja järjepidevuse huvides on muudetud punkti NCO.OP.141(a), et lisada sihtlennuväljale instrumentaallähenemise nõue, kuna eeskirjas viidati instrumentaalprotseduuriga seonduvale miinimumile.

184. Kopterilendudele on eraldatud lennuvälja puhul lisatud sihtkohas nõutavate meteoroloogiliste tingimuste kehtivusaeg. See on ühtlustatud alapunkti a nõuetega, kus ettenähtud ajavahemik on 2 tundi enne ja 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega.

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

185. Kuna laekus mitmeid märkusi, on taastatud võimalus tankida õhusõidukit reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal, kusjuures kehtivad samad piirangud kui NCC-osas.

NCO.OP.170 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid**NCO.OP.175 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal**

186. Jäätumisprotseduure käsitlevaid nõudeid on kaks: esimene hõlmab maapealseid protseduure ja teine protseduure lennu ajal. See on kooskõlas oluliste nõuetega (IV lisa 2.a.5) ning seab kohustuse kaptenile.

NCO.OP.185 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

187. Paljudes märkustes paluti jätta välja erinõue mitte simuleerida lennu instrumentaallennureeglite järgi kunstlike vahenditega, kui pardal on reisijaid. Amet leiab jätkuvalt, et selliste olukordade simuleerimine reisijate pardal viibides on ohutuse seisukohalt problemaatiline, mistõttu on see nõue säilitatud.

188. Kuna aga NCO-osa kohaldatakse mittekeerukate õhusõidukitega õppelende korraldavatele sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele, ning arvestades laekunud märkusi, on lisatud leevendus lubamaks kunstlike vahenditega simuleerida lennu instrumentaallennureeglite järgi õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

NCO.OP.190 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

189. Tulenevalt mitmetest märkustest ning järjepidevuse huvides on NCC eeskirjade tekstis määratlemata „lõpliku kütusevaru“ mõiste välja jäetud ja lisatud nõude selgitamiseks viide lennukite ja kopterite kütusenõudele. Eeskirja eesmärk on tagada, et maandumisjärgne kütusejääk ei oleks väiksem NCC.OP.125 ja NCC.OP.126 nõuete kohasest kütusevarust.

NCO.OP.200 Maapinna ohtliku läheduse tuvastamine

190. ICAO 6. lisa II osa kohaselt on TAWS-süsteem nõutav üksnes osal mitteäriilises lennutegevuses kasutatavatel mittekeerukatel mootorõhusõidukitel. Seepärast käsitleb antud nõue TAWSi kasutamisega seotud käitamisenõuet. Tekst on NCC-osaga ühtlustatud.

NCC.OP.205 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

191. See nõue on lisatud tagamaks, et ACASi olemasolu korral kasutatakse seda vastavalt määrusele (EL) nr 1332/2011.

VII. NCO.POL: C-alajagu – Õhusõiduki suutlikkus ja käitamispääringud**Üldist**

192. See alajagu sisaldab suutlikkuse ja käitamispääringutega seotud eeskirju mittekeerukate õhusõidukitega toimuvaks mitteäriiliseks lennutegevuseks.

NCO.POL.100 Käitamispiirangud

193. Uue eeskirja tekstis on taasesitatud muudatusettepaneku teate tekst ja lisatud üks lõik neid käitamispiiranguid sisaldavate siltide, loetelude ja määteriistade märgistuse kohta.

NCO.POL.105 Kaalumine – lennukid ja kopterid

194. Paljudes märkustes rõhutati, et see nõue ei peaks sisalduma OPSi eeskirjades, vaid olema käsitletud M-osa eeskirjades. Õhusõidukite kaalumise nõuded on säilitatud käesolevas määruses, et vältida õiguslike lünkade teket tulenevalt nende praegusest puudumisest M-osas. Seda teemat võidakse käsitleda tulevaste normatiivülesannete raames.

195. Õhusõidukite korrapärase ülekaalumise säte on välja jäetud, kuna uues alapunktis a kirjeldatakse ülekaalumise tingimusi juba piisavalt.

VIII:NCO.IDE: D-alajagu – Määteriistad, andmed, seadmed

196. See alajagu sisaldab määteriistade, andmete ja seadmete nõudeid mittekeerukate mootorõhusõidukitega toimuvaks mitteäriks lennutegevuseks. Alajagu koosneb neljast jaotisest:

- 1. jaotis – Lennukid;
- 2. jaotis – Kopterid.
- 3. jaotis – Purilennukid;
- 4. jaotis – Õhupallid;

197. Tekst on koostatud üldiselt, jättes tulemuspõhised eesmärgid sobivasse kohta, st eeskirjade tasandile, ning esitades süsteemide/seadmete spetsifikatsioonid ja täitmisviisid täitmise vastuvõetavate viiside tasandil.

198. Nõuded seadmetele eraldatai puhtalt käitamise, st seadmete kasutamisega seotud nõuetest, mida on piisavalt käsitletud alajaos NCO.OP.

199. Eeskirjade numeratsioon on kõikides jaotistes järjepidev, samateemalistele lennukite ja kopterite eeskirjadele on määratud samad numbrid ja pealkirjad. Üksnes lennukitega seonduva eeskirja puhul jäeti see number kopterite osas vahele ja vastupidi.

200. Lisatud on uus nõue (NCO.IDE.A/H.105 Lennu minimaalvarustus), et käsitleda lende rikkis või puuduva varustusega.

201. Kuna purilennukite ja õhupallide osas ICAOle viidata ei saanud, koostati nõuded nende kahe õhusõidukikategooria varustusele ja määteriistadele koostatud ekspertide abiga ning olemasolevate siseriiklike standardite ja eeskirjade põhjal.

NCO.IDE.A/H/S/B.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

202. Sertifitseerimisnõudeid on täpsustatud vastavalt 21. osa nõuetele. Lisatud on täiendavad sätted tagamaks, et mõõteriistu ja seadmeid, mida NCO-osas ei nõuta ja mis ei vaja 21. osa kohast sertifitseerimist, ei kasutataks seoses ohutusfunktsioonidega ja need ei mõjutaks lennukõlblikkust. Lisaks on täpsustatud varustuse sertifitseerimise lennukõlblikkusnõuete kolmandates riikides registreeritud õhusõidukitele kohaldatavust. Lisatud on sellekohane juhendmaterjal. Märkustest tulenevalt on täpsustatud sertifitseeritud ja sertifitseerimata varustust käsitlevaid sätteid.

NCO.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

203. Endisest muudatusettepaneku teate OPS.CAT.407 sättest on lennukitele lisatud eraldi elektrisüsteemi varukaitsmete nõue. See on vastavuses ICAO 6. lisa II osa punktiga 2.4.2.2. Kopteritele samaväärset nõuet ei kavandata, nagu ka CAT.IDE ja NCC.IDE puhul.

NCO.IDE.A/H.120 ja 125 Lennud visuaallennureeglite (VFR) / instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

204. Kavandatavad eeskirjad on välja töötatud lähtuvalt üldisest eeldusest, et visuaallennureeglitega (VFR) kehtestatakse visuaallennuilma tingimused (VMC) ning et lennud instrumentaallennuilma tingimustes (IMC) peavad toimuma instrumentaallennureeglite järgi.

205. Lisatud on nõuete täitmise vastuvõetavad viisid kohalikeks lendudeks vastavalt CAT.IDE-alajaole, sätestades mõningatele lennukite mõõteriistadele täiendavad nõuete täitmise viisid.

206. Kopterite osas on visuaallennureeglite järgi toimuvate lendude lisaseadmete nõuetele lisatud alla 1500 m nähtavuse tingimus.

207. On lisatud magnetsuuna mõõtmise ja kuvamise vahendite nõuete täitmise vastuvõetav viis.

208. Lisatud on nõue õhkkiiruse mõõtmise süsteemi häirete vältimise kohta teatavatel ICAO 6. lisa kohaselt visuaallennureeglite järgi toimuvatel lendudel. Märkusi arvestades on täpsustatud, et seda nõuet ei kohaldata öistel lendudel visuaallennureeglite järgi, vaid üksnes tingimustes, kus õhusõidukit ei ole lisamõõteriistadeta võimalik soovitud lennutrajektoril hoida ning nähtavus on alla 1500 m.

209. Lisatud on nõuete täitmise vastuvõetav viis kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

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

210. On tehtud ettepanek lisada instrumentaallennureeglite järgi lendavatele ühe piloodiga kopteritele vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloodi nõue, mis põhineb olemasolevatel lennupüsivusega seotud sertifitseerimistingimustel ning Ühendkuningriigi AAIB õhusõidukiõnnetuse aruandes AAIB 4/97 esitatud ohutussoovitusel.

NCO.IDE.A/H.140 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid***NCO.IDE.S.125 Istmed ja turvasüsteemid***

211. Lisatud on eraldi nõue istmete, turvavööde ja turvasüsteemide kohta. Esitatud on ka „torso ülaosa turvasüsteemi“ määratlus, et võimaldada paindlikkust olemasolevate disainilahenduste jaoks. Märkuste läbivaatusest nähtus selgelt, et „rakmete“ mõiste kasutus ei ole ühtne. Ehkki üldine arusaam näib olevat, et rakmed koosnevad turvavööst ja kahest õlarihmast, ei pruugi hulk lennukid olla kohaldatavate nõuetega vastavuses. Laekus mitmeid märkusi sooviga lubada lennukites kasutada turvavööd diagonaalse õlarihmaga, juhul kui neljapunktirihmade paigaldamine ei ole otstarbekas. Eelkõige mitteärilises lennutegevuses mittekeerukate õhusõidukitega loetakse ühe õlarihmaga torso ülaosa turvasüsteem (st diagonaalse õlarihmaga turvavöö) lennumeeskonna istmete nõudele vastavaks.

212. Märkuste vastusdokumendi kohta esitatud märkustes nõuti paaril juhul torso ülaosa turvasüsteemide lennumeeskonna istmetel kasutuselevõtu alguskuupäeva määramist. Seda heaks ei kiidetud, kuna lisaks ohutussoovituste andmisele on eeskirja eesmärk ka olemasolevate õhusõidukite ohutusstandardite tõstmine. Lisaks pakub mittekeerukate õhusõidukitega toimivas mitteärilises lennutegevuses diagonaalrihmade kasutamise võimalus piisavalt paindlikkust.

Varustustaseme nõuded seoses hapnikuga

213. Palju märkusi ja arutelusid põhjustasid järgmised eeskirjad:

- NCO.IDE.A.150 Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid; ja
- NCO.IDE.A/H.155 Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid/kopterid.

214. Ametile laekus mitmeid märkusi, milles soovitati neid nõudeid mittekeerukate õhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse puhul leevendada, lähtudes mõningate liikmesriikide senistest käitamistavadest ning ICAO SARPidest (eelkõige 6. lisa II osa punktist 2.2.3.8).

215. Töörühm RG04 esitas tõendid, et Euroopas ei ole registreeritud hapniku puudumise tõttu toimunud õnnetusi kõrgusel alla 14 000 jala, ning väljendas ühtlasi ohutumuret seoses nõudega hoida pilvedes ja jäätumistingimustes lendavat õhusõidukit väikestel kõrgustel, juhul kui hapnik puudub.

216. Amet vaatas kõik selle teema kohta laekunud märkused ja materjalid läbi ning juhtis tähelepanu järgmisele:

- Nõuded rõhusüsteemiga kopteritele on välja jäetud, nagu ka alajagudest CAT.IDE ja NCC.IDE, kuna ELis rõhusüsteemiga koptereid kasutusel ei ole.
- Nõuded rõhusüsteemita kopteritele on kooskõlas ICAO 6. lisa III osa III jaotise punktiga 2.9, milles nõutakse hapniku pardalolekut üle 30-minutilistel lendudel kõrgusvahemikus 10 000 kuni 13 000 jalga ning mis tahes kestusega lendudel kõrgusel üle 13 000 jala.
- Lennukite osas on ettepaneku praegune tekst ühtlustatud NCC.IDE nõuetega ning on olemasolevatest ICAO standarditest tahtlikult rangem. Nimelt tugineb ICAO standard täielikult õhusõiduki kapteni hinnangule, mistõttu teoreetiliselt on võimalik lennata hapnikuta mis tahes kõrgusel. Seda nõuet peetakse ebapiisavaks, kuna need õhusõidukid jagavad õhuruumi muu lennuliiklusega. Piloodi hüpoksia võib seetõttu põhjustada ohtlikke olukordi, millega kaasneb lubamatu oht kolmandatele isikutele.
- Amet võttis eelkõige arvesse, et inimese füsioloogia on sama olenemata lennutegevuse liigist (äriline või mitteäriline) ja õhusõiduki keerukusest. Seetõttu rakendatakse kavandatava tekstiga ellu ICAO 6. lisa II osa liite 2.A sisu ning nõutakse lisahapniku pardalolekut sarnaselt CAT-osale ja NCC-osale.
- Amet on teadlik ka ICAO selleteemalistest hinnangutest, mis on esitatud dokumendi 8984 viimati 2008. aastal muudetud versioonis. Dokument sisaldab eelkõige hapnikuvaeguse mõju kirjeldust eri kõrgustel ning põhjendab antud nõude vajalikkust.
- On teada, et piloodid, kellel on pikaajaline lennukogemus teatavates mägipiirkondades, võivad olla nende kõrguste jaoks füsioloogiliselt kohastunud. Eespool nimetatud meditsiinilisi uuringuid arvesse võttes on ametil samas ohutusmuresid seoses lendudega, kus hapniku puudumine võib piloodil kaasa tuua kognitiivse häire või (osalise) töövõimetuse. Lisaks võib hapnikuvaegus kahjustada eelnevate terviseprobleemidega reisijaid.
- Leevendusi tuleb menetleda vastavalt algmääruse artiklile 14 ning need peaksid põhinema erilistel riskivähendusmeetmetel (nt käitaja kogemus, piloodi füsioloogiline kohastumus teatavatel kõrgustel). Lisaks peaks see olema üldjuhul võimalik üksnes teatavates regioonides (st mägipiirkondades).

217. Täiendavalt on sätestatud reisijate osakaal, kellele tuleb rõhusüsteemiga lennukites hapnikuarustus tagada.

NCO.IDE.A/H. 160 ja NCO.IDE.B. 125 Käsitulekustutid

218. Käsitulekustutite sätted halooni kohustusliku kasutamise kohta kustutusainena jäeti välja tulenevalt määrusest (EÜ) nr 1005/2009, millega selle kasutamine keelatakse. Eeskiri sisaldab tulekustutusaine tõhususega seotud üldist ohutuseesmärki. See võimaldab jätkata halooni kasutamist üleminekuajaperioodil.

219. Amet hindas koos teiste laekunud märkustega töörühma ettepanekut vabastada kerglennukid ja -kopterid (maksimaalse stardimassiga alla 2000 kg) tulekustuti pardaloleku nõudest. Sellise erandi korral aga ei vastaks mittekeerukate õhusõidukitega toimuva mitteärilise lennutegevuse eeskirjad 6. lisa II osale (2.4.2.2) ja III osa III jaotisele (4.1.3.1). Lisaks võttis amet arvesse, et vastavalt 6.

lisa uusimale saadaolevale täiendusele teatasid vaid kaks liikmesriiki erinevusest võrreldes ICAO standardiga, ning eeldas seetõttu, et enamik liikmesriike on selle eeskirja oma siseriiklikesse eeskirjadesse üle võtnud. Seepärast on kõnealune eeskiri säilitatud.

220. Nimetatud nõudest on siiski vabastatud mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukid ning seda järgmistel põhjustel:

- kabiini ruum on piiratud ning mõnedel tüüpidel puudub kabiinis vaba ruum täielikult; või
- tulekustuti saaks paigaldada üksnes piloodi pea taha ning see võiks ohustada piloodi turvalisust.

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

NCO.IDE.S.135 ja NCO.IDE.B.130 Lendamine veekogu kohal

221. Laekunud märkustest lähtudes analüüsis amet võimalust kasutada teatavates väikestes õhusõidukites avariimajaka asemel isiku raadiomajakat (PLB) ning veendus, et see tagab samaväärse ohutustaseme. Lisatud on vastavad isiku raadiomajakatega seotud nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja juhendmaterjal. Ehkki tagatud on samaväärne ohutustase, erineb see ICAO 6. lisa avariimajakatega seotud standarditest ja soovituslikest tavadest. Samuti on täpsustatud, et isiku raadiomajakad on alternatiiviks avariimajakatele ning nende kasutamist väikestes õhusõidukites võib soovi korral jätkata.

NCO.IDE.H.175 Lendamine veekogu kohal

222. Lisaks on laekunud märkustest lähtudes täpsustatud, et päästevestid ei pea tingimata olema paigutatud teatavatesse kohest kasutuselevõttu võimaldavatesse kohtadesse, vaid isikud, kellele need on kasutamiseks ette nähtud, võivad neid ise seljas kanda.

NCO.IDE.S.110 Lennuvalgustus

223. See nõue on purilennukite osas välja jäetud, kuna kõnealuse õhusõidukikategooria jaoks ei ole FCL-osaga öölennapädevust ette nähtud.

NCC-OSAS JA NCO-OSAS KASUTATUD AKRONÜÜMID/LÜHENDID**- üksnes informatsiooniks -**

AAC	lennunduse haldusteade (aeronautical administrative communication)
AAD	kõrvalekalle määratud kõrgusest (assigned altitude deviation)
AAL	kõrgus lennuväljast (above aerodrome level)
AC	vahelduvvool (alternating current)
ACAS II	õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem II (airborne collision avoidance system II)
ADF	automaatpeilingaator (automatic direction finder)
ADG	õhkgeneraator (air driven generator)
ADS	automaatne sõltuv seire (automatic dependent surveillance)
ADS-B	automaatne sõltuv seire – saade (automatic dependent surveillance – broadcast)
ADS-C	automaatne sõltuv seire – ühendus (automatic dependent surveillance – contract)
AeMC	lennundusmeditsiinikeskus (aero-medical centre)
AEO	kõikide mootorite töötades (all engines operating)
AFCS	automaatne lennujuhtimissüsteem (automatic flight control system)
AFM	lennukäsiraamat (aircraft flight manual)
AFN	lennuteatis (aircraft flight notification)
AFN	lennuliiklusteenistuse teenuste teatis (ATS Facilities Notification)
AGL	kõrgus maapinnast (above ground level)
AHRS	suuna ja positsiooni määramise süsteem (attitude heading reference system)
AIS	aeronavigatsiooniteabe teenistus (aeronautical information service)
ALS	lähenemistulede süsteem (approach lighting system)
ALSF	lähenemistulede süsteem järjestuses vilkuvate tuledega (approach lighting system with sequenced flashing lights)
AMC	nõuete täitmise vastuvõetavad viisid (acceptable means of compliance)
AMSL	kõrgus keskmisest merepinnast (above mean sea level)
ANP	tegelik navigatsioonivõime (actual navigation performance)
AOC	lennuettevõtja sertifikaat (air operator certificate)

APCH	lähenemine (approach)
APU	abijõuallikas (auxiliary power unit)
APV	vertikaalse skeemiga lähenemine (approach procedure with vertical guidance)
AR	lennuliiklusteenistuse antud marsruut (ATS route)
AR	nõutav luba (authorisation required)
AR	nõuded asutustele (authority requirements)
ARA	pardaradaritega lähenemine (airborne radar approach)
ASC	lennuohutuskomisjon (air safety committee)
ASDA	olemasolev kiirendus-pidurdusdistsants (accelerate-stop distance available)
ATC	lennujuhtimine (air traffic control)
ATO	sertifitseeritud koolitusorganisatsioon (approved training organisation)
ATPL	liinipiloodi luba (airline transport pilot licence)
ATQP	alternatiivne koolitus- ja kvalifikatsiooniprogramm (alternative training and qualification programme)
ATS	lennuliiklusteenistus (air traffic services)
AVGAS	lennukibensiin (aviation gasoline)
AVTAG	reaktiivkütus (wide-cut fuel)
B-RNAV	üldine areaalnavigatsioon (basic area navigation)
BALS	lähenemistulede baassüsteem (basic approach lighting system)
CAP	lennujuhi ligipääsu parameetrid (controller access parameters)
CDFA	pideva laskumisega lõpplähenemine (continuous descent final approach)
CDL	varustatuse muudatuste loetelu (configuration deviation list)
CFIT	kokkupõrge maa- või veepinnaga (controlled flight into terrain)
CG	raskuskese (centre of gravity)
cm	sentimeeter
CM	konfiguratsioon/kontekstjuhtimine (configuration/context management)
CMA	pideva seire põhimõte (continuous monitoring approach)
CMV	teisendatud meteoroloogiline nähtavus (converted meteorological visibility)
CMPA	keerukas mootorõhusõiduk (complex motor-powered aircraft)
CofA	lennukõlblikkussertifikaat (certificate of airworthiness)
CPA	lähim lähenemispunkt (closest point of approach)
CPDLC	lennujuhi-piloodi andmeside (controller pilot data link communications)
CPL	ametipiloodi luba (commercial pilot licence)

CRM	meeskonna koostöövõime (crew resource management)
CRT	märkustele vastamise vahend (comment response tool)
CVR	kabiini helisalvesti (cockpit voice recorder)
DA	otsusekõrgus (decision altitude)
D-ATIS	andmeühenduse automaatne terminaliinfosüsteem (Data Link - Automatic Terminal Information Service)
DC	alalisvool (direct current)
DCL	väljumisluba (departure clearance)
DDM	modulatsioonisügavuse erinevus (difference in depth of modulation)
D-FIS	andmeside-lennuinfoteenus (data link flight information service)
DGOR	ohtlike kaupade leidmise aruanne (dangerous goods occurrence report)
DH	otsusekõrgus (decision height)
DME	kaugusmõõteseadmed (distance measuring equipment)
D-OTIS	andmesideühendus - käitamise terminaliinfosüsteem (Data Link - Operational Terminal Information Service)
DR	otsusevahemik (decision range)
DSTRK	soovitav rada
EASP	Euroopa lennundusohutusprogramm (European Aviation Safety Programme)
EK	Euroopa Komisjon
EFB	elektrooniline lennukott (electronic flight bag)
EFIS	elektrooniliste lennuinstrumentide süsteem (electronic flight instrument system)
EGT	väljalaskegaaside temperatuur (exhaust gas temperature)
ELT(AD)	avariimajakas (automaatselt käivituv) (emergency locator transmitter (automatically deployable))
ELT(AF)	avariimajakas (automaatne fikseeritud) (emergency locator transmitter (automatic fixed))
ELT(AP)	avariimajakas (automaatne portatiivne) (emergency locator transmitter (automatic portable))
ELT(S)	pääste-avariimajakas (survival emergency locator transmitter)
EPE	arvestuslik positsioneerimisviga (estimate of position error)
EPR	mootori surveaste (engine pressure ratio)
EPU	arvestuslik positsioneerimislünk (estimate of position uncertainty)
ERA	varulennuväli marsruudil (en-route alternate (aerodrome))
ESSG	Euroopa SAFA ekspertide juhtrühm (European SAFA Steering Group)
ETOPS	kahemootoriliste lennukite lennud suurendatud kaugustele (extended range operations with two-engined aeroplanes)

ETSO	Euroopa tehnilised normatiivid (European technical standards order)
EUROCAE	Euroopa Tsiviillennunduse Seadmete Organisatsioon (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	laiendatud võimalustega nähtavuse süsteem (enhanced vision system)
FAA	USA Föderaalne Lennuamet (Federal Aviation Administration)
FAF	lõpplähenemistähis (final approach fix)
FAK	käsiapteek (first-aid kit)
FALS	lähenemistulede täissüsteem (full approach lighting system)
FANS	tulevane aeronavigatsioonisüsteem (future air navigation system)
FAP	lõpplähenemispunkt (final approach point)
FATO	lähenemis- ja stardisirge ala (final approach and take-off area)
FDM	lennuandmete jälgimine (Flight Data Monitoring)
FDR	pardaregistraator (flight data recorder)
FFS	lennu täisimitaator (full flight simulator)
FI	lennuinstruktor (flight instructor)
FL	lennutasand (flight level)
FM	sagedusmodulaator (frequency modulator)
FMS	lennujuhtimissüsteem (flight management system)
FOR	arvestusala (field of regard)
FOV	vaateväli (field of view)
FSTD	lennutreeningseade (flight simulation training device)
ft	jalga (feet)
FTD	lennuelementide imitaator (flight training device)
g	gramm
g	gravitatsioon
GBAS	maapealne korrigeerimissüsteem (ground-based augmentation system)
GCAS	õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ground collision avoidance system)
GIDS	maapinna jäätumise tuvastussüsteem (ground ice detection system)
GLS	GBAS-maandumissüsteem (GBAS landing system)
GM	juhendmaterjal (guidance material)
GNSS	globaalne navigatsioonisatelliitide süsteem (global navigation satellite system)
GPS	globaalne positsioneerimissüsteem (global positioning system)
GPWS	maapinna ohtliku läheduse hoiatussüsteem (ground proximity warning system)

HEMS	kopteri kiirabilennud (helicopter emergency medical service)
HF	kõrgsageduslik (high frequency)
HI/MI	suure/keskmise tugevusega (high intensity / medium intensity)
HIALS	suure valgustugevusega lähenemistulede süsteem (high intensity approach lighting system)
HLL	kopteriteki piirangute loend (helideck limitations list)
HoT	kehtivusaeg (hold-over time)
hPa	hektopaskal
HUD	lennuinfo pseudokuvar (head-up display)
HUDLS	lennuinfo täppispseudokuvar (head-up guidance landing system)
IAF	lähenemise algustähis (initial approach fix)
IALS	lähenemistulede vahesüsteem
ICAO	Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon (International Civil Aviation Organisation)
IF	vahetähis (intermediate fix)
IFR	instrumentaallennureeglid (instrument flight rules)
IGE	pinnalhõljumine (in ground effect)
ILS	instrumentaalmaandumissüsteem (instrument landing system)
IMC	instrumentaallennuilm (instrument meteorological conditions)
inHg	tolli elavhõbedasammast (inches of mercury)
INS	inertsiaalnavigatsioonisüsteem (inertial navigation system)
IORS	sisene juhtumitest teatamise kord (internal occurrence reporting system)
IP	vahepunkt (intermediate point)
IR	rakenduseeskiri (implementing rule)
IRNAV/IAN	integreeritud areaalnavigatsioon (integrated area navigation)
IRS	inertsnavigatsioonisüsteem (inertial reference system)
ISA	rahvusvaheline standardatmosfäär (international standard atmosphere)
IV	veenisisesi (intra-venous)
JAA	Ühinenud Lennuametid (Joint Aviation Authorities)
JAR	ühtsed lennundusnõuded (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	petrool
JET B	reaktiivkütus (wide-cut fuel)
JIP	ühine rakendusprotseduur (Joint Implementing Procedure)
JP-4	reaktiivkütus (wide-cut fuel)
km	kilomeeter
kN	kilonjuuton

KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovski valem
kt	sõlm
LAT/LONG	laiuskraad/pikkuskraad
LED	valgusdiod
LIFUS	liinilend järelevalve all (line flying under supervision)
LNAV	lateraalnavigatsioon
LoA	kinnituskiri (letter of agreement)
LOC	lokalisator (localiser)
LOE	liinilennukontroll (line oriented evaluation)
LOFT	liinilennuõpe (line oriented flight training)
LOS	piiratud takistustega pind (limited obstacle surface)
LOUT	madalaim käitamistemperatuur (lowest operational use temperature)
LP	lokalisatori suutlikkus (localiser performance)
LPV	vertikaalse skeemiga lateraalne täppislähenemine (lateral precision with vertical guidance approach)
LRNS	suure tegevusraadiusega navigatsioonisüsteem (long range navigation system)
LVO	lennud halva nähtavusega (low visibility operations)
LVP	halva nähtavuse protseduurid (low visibility procedures)
LVTO	startimine halva nähtavusega (low visibility take-off)
m	meeter
MALS	keskmise valgustugevusega lähenemistulede süsteem (medium intensity approach lighting system)
MALSF	keskmise valgustugevusega lähenemistulede süsteem järjestuses vilkuvate tuledega (medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights)
MALSR	keskmise valgustugevusega lähenemistulede süsteem raja positsioneerimistuledega (medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights)
MAPt	katkestatud lähenemise punkt (missed approach point)
MCTOM	maksimaalne sertifitseeritud stardimass (maximum certificated take-off mass)
MDA	minimaalne laskumiskõrgus maapinnast (minimum descent altitude)
MDA/H	minimaalne suhteline laskumiskõrgus
MDH	minimaalne laskumiskõrgus (minimum descent height)
MEA	minimaalne ohutuskõrgus marsruudil (minimum safe en-route altitude)
MEL	minimaalvarustuse loetelu (minimum equipment list)
METAR	lennuvälja ilmateade (meteorological aerodrome report)

MGA	minimaalne ohutuskõrgus rastris (minimum safe grid altitude)
MHz	megaherts
MID	mediaanpunkt (midpoint)
ml	milliliiter
MLS	mikrolaine-maandumissüsteem (microwave landing system)
MMEL	minimaalvarustuse põhiloetelu (master minimum equipment list)
MNPS	navigatsioonitäpsuse miinimumnõuded (minimum navigation performance specifications)
MOC	minimaalne kaugus takistustest (minimum obstacle clearance)
MOCA	minimaalne kõrgus takistustest (minimum obstacle clearance altitude)
MOPS	käitamissuutlikkuse miinimumstandard (minimum operational performance standard)
MORA	minimaalne kõrgus väljaspool marsruuti (minimum off-route altitude)
MPSC	suurim lubatud reisijakohtade arv (maximum passenger seating configuration)
mSv	millisiivert
NADP	väljumisel müra vähendav protseduur (noise abatement departure procedure)
NALS	lähenemistulede süsteem puudub (no approach lighting system)
NAV	navigatsioon
NDB	suunata majakas (non-directional beacon)
N _F	vabaturbiini kiirus (free power turbine speed)
NM	meremiil
NOTAM	teatis lenduritele (Notice to Airmen)
NPA	mittetäppislähenemine (non-precision approach)
NVG	öönägemisprillid (night vision goggles)
OAT	välisõhu temperatuur (outside air temperature)
OCH	takistusteta kõrguse piir (obstacle clearance height)
OCL	ookeaniluba (oceanic clearance)
ODALS	ringsuunaline lähenemistulede süsteem (omnidirectional approach lighting system)
OEI	ühe mittetöötava mootoriga (one-engine-inoperative)
OFS	takistustevaba pind (obstacle-free surface)
OGE	õhushõljumine (out of ground effect)
OIP	lähenemise suunapunkt (offset initiation point)
OM	lennutegevuskäsiraamat (operations manual)
ONC	lennunavigatsioonikaart (operational navigation chart)

OSD	käitamisobivuse andmed (operational suitability data)
otCMPA	mittekeerukad mootorõhusõidukid (other-than-complex motor-powered aircraft)
PAPI	lähenemistrajektoori täppisindikaator (precision path approach indicator)
PAR	täppislähenemisradar (precision approach radar)
PBE	hingamisteede kaitsevahendid (protective breathing equipment)
PBN	võimepõhine navigeerimine (performance-based navigation)
PCDS	isikuveoseadme süsteem (personnel carrying device system)
PDP	etteantud punkt (predetermined point)
PNR	tagasipöördumispunkt (point of no return)
POH	piloodi käsiraamat (pilot's operating handbook)
PRM	liikumispuudega isik (person with reduced mobility)
QFE	atmosfäärirõhk lennuvälja kõrgusel (või lennuraja lävel) (atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold))
QNH	atmosfäärirõhk merepinna kõrgusel (question nil height)
R/T	raadiotelefonside (radio/telephony)
RA	vahemaa eristamise signaal (resolution advisory)
RAT	kõrgrõhuturbiin (ram air turbine)
RCC	päästekoordinatsioonikeskus (rescue coordination centre)
RCF	vähendatud ettenägematute juhtude kütus (reduced contingency fuel)
RCLL	raja telgjoone tuled (runway centreline lights)
RFC	marsruudi tehniline kaart (route facility chart)
RNAV	areaalnavigatsioon (area navigation)
RNAV 5	B-RNAV, üldine areaalnavigatsioon
RNP	nõutud navigatsioonitäpsus (required navigation performance)
RNPX	nõutud navigatsioonitäpsus X (required navigation performance X)
ROD	laskumiskiirus (rate of descent)
RTCA	lennunduse raadiotehnikakomitee (Radio Technical Commission for Aeronautics)
RTZL	raja maandumistsooni tuled (runway touchdown zone lights)
RVR	nähtavus rajal (runway visual range)
RVSM	vähendatud kõrgushajutusmiinimum (reduced vertical separation minima)
SACA	ühenduse õhusõidukite ohutushindamine (safety assessment of community aircraft)
SAFA	välisriikide õhusõidukite ohutushindamine (safety assessment of foreign aircraft)

SAE ARP	sõidukiinseneride ühingu lennunduse soovitatav tava (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	lihtne lähenemistulede süsteem (simple approach lighting system)
SALSF	lühike lähenemistulede süsteem järjestuses vilkuvate tuledega (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SAP	stabiliseeritud lähenemine (stabilised approach)
SAP	süsteemile ligipääsu parameetrid (system access parameters)
SAR	otsing ja pääste (search and rescue)
SBAS	satelliidipõhine korrigeerimissüsteem (satellite-based augmentation system)
SCP	reisijate erikategooriad (special categories of passenger)
SID	standardne instrumentaalväljumine (standard instrument departure)
SMS	ohutusjuhtimise süsteem (safety management system)
SPECI	erivalikuga lennuilmateade (aviation selected SPECIAL aviation report)
SRA	seireradaritega lähenemine (surveillance radar approach)
SRE	seireradarielement (surveillance radar element)
SSALF	lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem järjestuses vilkuvate tuledega (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SSALR	lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem raja positsioneerimistuledega (simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights)
SSALS	lihtsustatud lühike lähenemistulede süsteem (simplified short approach lighting system)
SSP	riiklik ohutusprogramm (State Safety Programme)
SSR	sekundaarseireradar (rõhkkõrgust mõõtev) (secondary surveillance radar) (pressure-altitude-reporting)
STC	tüübisertifikaadi lisa (supplemental type certificate)
SVS	sünteesnägemissüsteem (synthetic vision system)
TA	liiklusteade (traffic advisory)
TAC	terminali lähenemiskaart (terminal approach chart)
TAFS	lennuvälja prognoosid (aerodrome forecasts)
TAS	tegelik õhkkiirus (true airspeed)
TAWS	reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (terrain awareness warning system)
TCAS	liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteem (traffic alert and collision avoidance system)
TCCA	Kanada transpordiministeeriumi tsiviillennundusamet (Transport Canada Civil Aviation)
TDP	stardi otsusepunkt (take-off decision point)

TDZ	maandumistsoon (touchdown zone)
THR	künnis (threshold)
TODA	olemasolev stardidistants (take-off distance available)
TORA	olemasolev hoovõtudistants (take-off run available)
TRI	tüübipädevusinstruktor (type rating instructor)
TSE	süsteemi koguviga (total system error)
TVE	vertikaalne koguviga (total vertical error)
TWIP	terminali ilmateave pilootidele (terminal weather information for pilots)
UMS	kasutusseire süsteem (usage monitoring system)
UTC	koordineeritud maailmaaeg (coordinated universal time)
UTR	torso ülaosa turvasüsteem (upper torso restraint)
V _{AT}	mööteriistakiirus läve kohal (indicated airspeed at threshold)
VDF	VHF-peilingaator (VHF direction finder)
VFR	visuaallennureeglid (visual flight rules)
VHF	ülikõrgsagedus (very high frequency)
VIS	nähtavus (visibility)
VMC	visuaaltingimused (visual meteorological conditions)
V _{MO}	maksimaalne lennukiirus (maximum operating speed)
VNAV	vertikaalnavigatsioon (vertical navigation)
VOR	ringsuunalised VHF-raadioseadmed (VHF omnidirectional radio range)
V _{S1G}	1 g varisemiskiirus (1 g stall speed)
V _{SO}	varisemiskiirus (stalling speed)
V _Y	parimat tõusukiirust võimaldav kiirus (best rate of climb speed)
WAC	maailma lennukaart (world aeronautical chart)
WXR	ilmaradar (weather radar)
ZFT	lennusimulaatoril sooritatav (zero flight time)
ZFTT	lennusimulaatoril läbiviidav koolitus (zero flight time training)

Köln, 1. veebruar 2012

P. GOUDOU
Tegevdirektor