



2012 M. VASARIO 1 D.

EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

nuomonė Nr. 01/2012

dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomos orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklės

„Orlaivių naudojimas – OPS (NCC ir NCO dalys)“

Turinys

Santrauka	3
Įvadas	4
I. Bendroji informacija	4
II. Nuomonės taikymo sritis	4
III. Konsultacijos	5
IV. Taisyklių numeravimo tvarka.....	8
Taikomas orlaivių naudojimo reglamentas	9
I. Taikymo sritis	9
II. Atsiliepimų apžvalga	9
III. Paaiškinimai	9
VI priedas. NCC dalis (A, H)	12
I. Taikymo sritis	12
II. Atsiliepimų apžvalga	13
III. Skirtumų apžvalga.....	14
IV. Siūlomų taisyklių rengimo užduočių sąrašas	14
V. NCC.GEN – A skyrius. Bendrieji reikalavimai.....	15
VI. NCC.OP – B skyrius. Veiklos procedūros.....	17
VII. NCC.POL – C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai.....	20
VIII. NCC.IDE – D skyrius. Prietaisai, duomenys, įranga	22
VI priedas. NCO dalis (A, H, S, B)	27
I. Taikymo sritis	27
II. Atsiliepimų apžvalga	29
III. Skirtumų apžvalga.....	30
V. NCO.GEN – A skyrius. Bendrieji reikalavimai.....	30
VI. NCO.OP – B skyrius. Veiklos procedūros	33
VII. NCO.POL – C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai	36
VIII. NCO.IDE – D skyrius. Prietaisai, duomenys, įranga.....	37
NCC IR NCO DALYSE VARTOJAMI AKRONIMAI IR SANTRUMPOS	42

Santrauka

Ši nuomonė apima šiuos dokumentus:

- taikomo orlaivių naudojimo reglamento pakeitimą, įskaitant I priedo *Terminų apibrėžtys* pakeitimus;
- VI priedą – NCC dalį (A, H), nekomercinių skrydžių sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais techninius reikalavimus;
- VII priedą – NCO dalį (A, H, S, B), nekomercinių skrydžių kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais (lėktuvais, sraigtasparniais, sklandytuvais ir balionais) techninius reikalavimus.

Remiantis valdančiosios tarybos kartu su Europos Komisija nustatytais principais, agentūros pasiūlyme reikalavimai suderinti su 6 priedo II dalies ir III dalies 3 skirsnio ICAO standartais, rekomenduojama praktika (SARP) ir jau paskelbta nuomone dėl CAT dalies.

Rengiant šiuos reikalavimus siekta šių tikslų:

- išlaikyti aukštą saugos lygį;
- prireikus užtikrinti taisyklių proporcingumą;
- užtikrinti vežėjų ir institucijų lankstumą ir veiksmingumą.

Ši nuomonė parengta išsamiai pasikonsultavus su institucijomis, asociacijomis, vežėjais ir aviacijos ekspertais.

Nuomonė dėl kito šio reglamento priedo – VIII priedo (SPO dalies) – ir kitų IV priedo (CAT dalies dėl sklandytuvų ir balionų) skirsnių bus paskelbta vėliau.

Ivadas

I. Bendroji informacija

1. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 216/2008¹ (toliau – pagrindinis reglamentas), kurį iš dalies keičia Reglamentas (EB) Nr. 1108/2009², nustatyta tinkama ir išsami bendrųjų techninių reikalavimų ir administracinių procedūrų nustatymo ir įgyvendinimo civilinės aviacijos srityje sistema.
2. Šios nuomonės tikslas – padėti Europos Komisijai nustatyti orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisykles.
3. Ši nuomonė priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) valdančiosios tarybos³ nustatytos tvarkos pagal pagrindinio reglamento 19 straipsnio nuostatas.

II. Nuomonės taikymo sritis

4. Šią nuomonę sudaro šie dokumentai:
 - taikomo orlaivių naudojimo reglamento pakeitimas, įskaitant I priedo *Terminų apibrėžtys* pakeitimus;
 - VI priedas – NCC dalis (A, H), nekomercinių skrydžių sudėtingais⁴ lėktuvais ir sraigatasparniais techniniai reikalavimai;

¹ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. *OL L 79, 2008 3 19, p. 1–49.*

² 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1108/2009, iš dalies keičiantis Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 nuostatas dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų bei panaikinantį Direktyvą 2006/23/EB. *OL L 309, 2009 11 24, p. 51–70.*

³ Valdančiosios tarybos sprendimas dėl agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka). EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 08-2007, 2007 6 13.

⁴ Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 3 straipsnio j punkte pateikta tokia sudėtingo varikliu varomo orlaivio (CMPA) apibrėžtis:

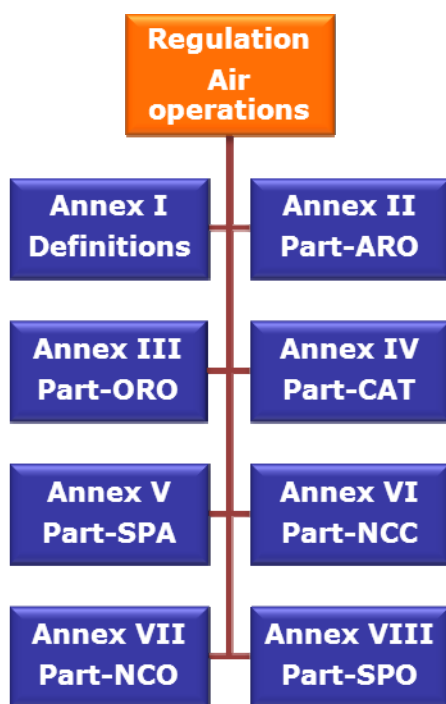
- j) sudėtingas varikliu varomas orlaivis – tai
 - i) lėktuvas:
 - kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 5 700 kg arba
 - kurio didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija viršija devyniolika arba
 - kuris sertifikuotas būti valdomas ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos, arba
 - kuris turi a) turboreaktyvinį (-ius) variklį (-ius) arba daugiau nei vieną turbosraigtinį variklį, arba
 - ii) sertifikuotas sraigatasparnis:
 - kurio maksimali sertifikuota kilimo masė yra didesnė nei 3 175 kg arba
 - kurio didžiausioji keleivių krėslų konfigūracija viršija devynis, arba
 - kuris sertifikuotas būti valdomas ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos,

- VII priedas – NCO dalis (A, H, S, B), nekomercinių skrydžių kitais nei sudėtingais orlaiviais (lėktuvais, sraigtasparniais, sklandytuvais ir balionais) techniniai reikalavimai.
5. Ši nuomonė neapima:
- III priedo – CAT dalies, komercinio oro transporto reikalavimų sklandytuvams, balionams ir skrydžiams iš A į A lėktuvais ir sraigtasparniais;
 - VIII priedo – SPO dalies, specialiųjų skrydžių (aviacijos darbams) techninių reikalavimų.

Nuomonė dėl šių kitų reikalavimų bus paskelbta vėliau.

6. Šios nuomonės dokumentai pagrįsti 2011 m. balandžio mėn. Europos Komisijos ir agentūros pasiūlyta persvarstyta taisyklių struktūra. Toliau pateiktoje diagramoje apžvelgiami Orlaivių naudojimo reglamento priedai.

1 diagrama. Orlaivių naudojimo reglamento priedai



III. Konsultacijos

7. Ši nuomonė pagrįsta:
- pranešimu apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) Nr. 2009-02, kuriame pateiktas orlaivių naudojimo įgyvendinimo taisyklių ir susijusių AMC bei rekomendacijų pasiūlymų projektas.
8. NPA Nr. 2009-02 EASA svetainėje (<http://www.easa.europa.eu>) paskelbtas 2009 m. sausio 30 d. Konsultacijų laikotarpis baigėsi 2009 m. liepos 31 d. Agentūra iš viso

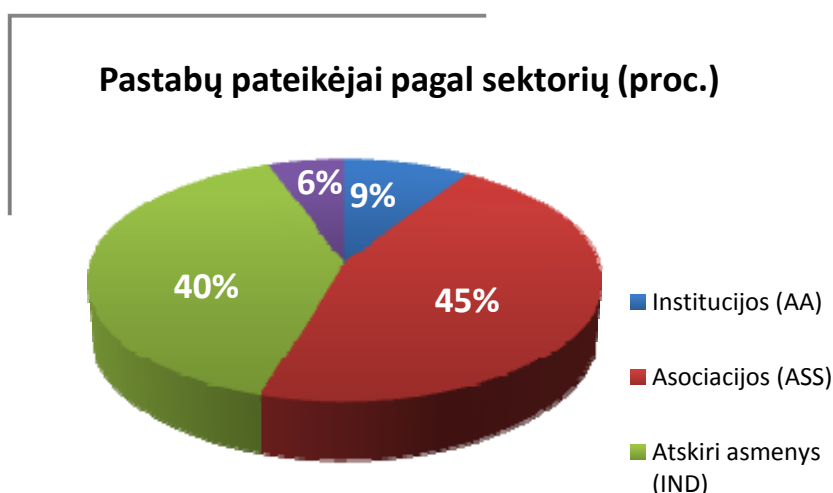
arba

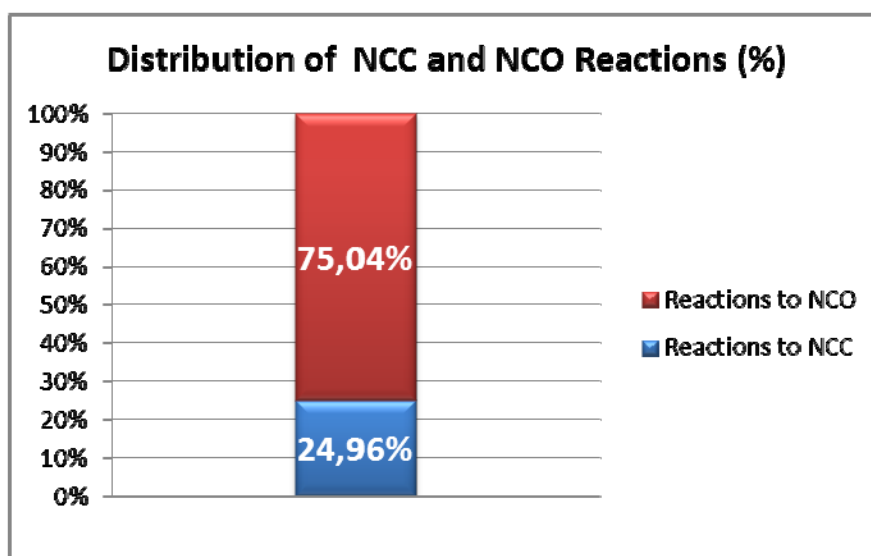
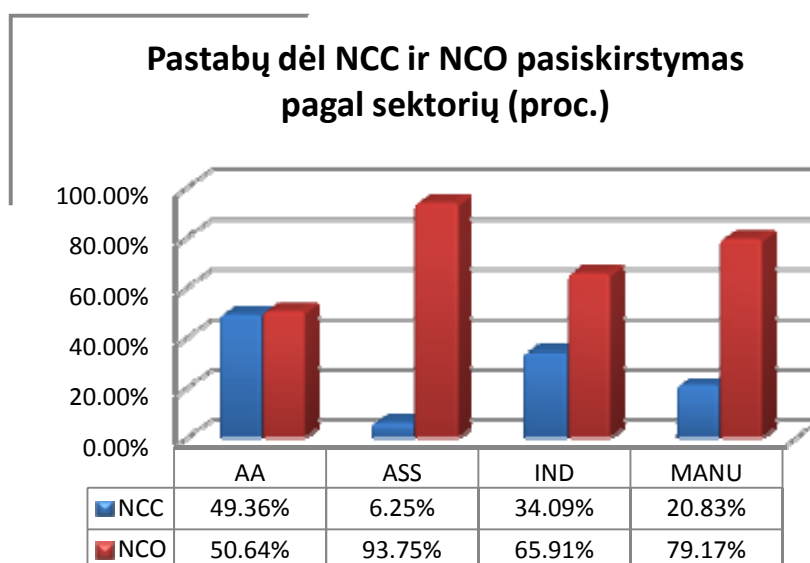
iii) orlaivis su keičiamos padėties sraigtu.

gavo 13 775 pastabas; iš jų maždaug 8 200 pastabų susijusios su šios nuomonės taikymo sritimi.

9. Pastabų santraukos, susiję atsakymai į jas ir pasiūlytas pataisytas taisyklių tekstas nuodugniai aptartas su šiomis keturiomis taisyklių rengimo peržiūros grupėmis:
 - RG01 (CAT), daugiausia dėmesio skiriant komercinio oro transporto skrydžių taisyklėms;
 - RG02 (SPO), daugiausia dėmesio skiriant specializuotų skrydžių taisyklėms;
 - RG03 (NCC), daugiausia dėmesio skiriant nekomercinių sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžių taisyklėms, ir
 - RG04 (NCO), daugiausia dėmesio skiriant nekomercinių kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių skrydžių taisyklėms.
10. NCC ir NCO dalių atsakymo į pastabas dokumento (CRD) tekstų projektus tikrino atitinkamai RG03 ir RG04.
11. Prieš paskelbdama CRD agentūra taip pat patikrino nuoseklumą su kitomis dalimis (CAT dalimi ir SPO dalies projektu).
12. Išsamiai pasikonsultavusi su institucijomis, asociacijomis ir vežėjais, agentūra 2011 m. rugpjūčio 31 d. paskelbė OPS II CRD. Atsiliepimų teikimo laikotarpis baigėsi 2011 m. spalio 31 d.
13. Atsiliepimų dėl CRD agentūra gavo iš 56 subjektų, įskaitant nacionalines institucijas, gamintojus, asociacijas ir asmenis. Iš viso gauta maždaug 600 pastabų; 30 proc. pastabų kartojasi.
14. Šie atsiliepimai apžvelgiami toliau pateiktose diagramose.

2 diagrama. Atsiliepimus pateikusių pastabų pateikėjų apžvalga



3 diagrama. NCC ir NCO dalių pastabų pasiskirstymas**4 diagrama. Pastabų dėl NCC ir NCO pasiskirstymas pagal sektorių**

15. Visi atsiliepimai įvertinti ir į juos atsakyta bei atsižvelgta rengiant šios nuomonės I, VI ir VII priedų pakeitimą.

IV. Taisyklių numeravimo tvarka

16. Atsižvelgiant į agentūros taisyklių rengimo gaires, įgyvendinimo taisyklėms taikyta tokia taisyklių numeravimo tvarka:

<Dalis>.<Skyrius>.<Skirsnis>.<Nr.>

Paaiškinimas:

<Dalis> – privaloma, iki keturių raidžių arba skaitmenų,
pvz., NCC, NCO,

<Skyrius> – privaloma, iki keturių raidžių arba skaitmenų,
pvz., GEN, OP, POL, IDE,

<Skirsnis> – privaloma, iki penkių raidžių arba skaitmenų,
pvz., MPA, A, H.

<Nr.> – privaloma, taisyklės numeris, trys skaitmenys pradedant 100, paskui numeriai paprastai rašomi kas 5 skaičius.

Taikomas orlaivių naudojimo reglamentas

I. Taikymo sritis

17. Taikomame orlaivių naudojimo reglamente nustatytos bendrosios dalių, kurias jis apima, taikymo sąlygos ir kaip išimtis pasiūlytos pereinamojo laikotarpio priemonės⁵. Jis rengtas kaip pakeitimų reglamentas ir jame atsižvelgta į Europos Komisijos padarytus pakeitimus, susijusius su pirminiu taikomu OPS reglamentu, paskelbtu EASA nuomonėje Nr. 04/2011.

II. Atsiliepimų apžvalga

18. Dėl taikomo OPS reglamento gautuose atsiliepimuose daugiausia pastabų pateikta dėl formuluočių nuoseklumo ir reikalauta paaiškinti kai kurias vietas.

III. Paaiškinimai

19. Pakeitimų reglamento 1 straipsnio 1–3 dalyse nustatyta reglamento taikymo sritis, apimanti visus nekomercinius skrydžius lėktuvais, sraigtasparniais, sklandytuvais ir balionais. Sudėtingų varikliu varomų lėktuvų ir sraigtasparnių naudotojai turės deklaruoti savo veiklą kompetentingai institucijai (1 straipsnio 6 dalies pirmas punktas). Susijusios deklaravimo ir organizacijų reikalavimų nuostatos jau paskelbtos EASA nuomonėje Nr. 04/2011.

20. Pasiūlyti du nauji priedai, kuriuose pateikti techniniai skrydžių procedūrų, naudojimo galimybių, įrangos ir keli bendrieji reikalavimai: VI priedas NCC dalis ir VII priedas NCO dalis (1 straipsnio 11 dalis). Susijusi taikymo sritis nustatyta pirmuose dviejuose 1 straipsnio 6 dalies punktuose. Be to, reikalaujama, kad nustatytoje oro erdvėje skraidantys arba mažesnius nei būtiniausi reikalavimai atitinkančius skrydžius vykdantys komerciniai ir nekomerciniai vežėjai turėtų specialųjį patvirtinimą. Su šia veikla ir patvirtinimais susijusios nuostatos pateiktos nuomonėje Nr. 04/2011 paskelbtoje SPA dalyje (skrydžiai, kuriems reikia specialiojo patvirtinimo). Dabar taikomame reglamente nustatyta susijusi taikymo sritis (1 straipsnio 4 ir 5 dalys).

21. Dėl patvirtintoms mokymo organizacijoms (ATO) taikytinų skrydžio reikalavimų nurodyta, kad skrydžio mokymo kursus ATO rengia pagal NCC arba NCO dalį, atsižvelgdama į tai, ar orlaivis yra sudėtingas varikliu varomas, ir neatsižvelgdama į tai, ar veikla yra komercinė, ar nekomercinė (1 straipsnio 6 dalies trečias punktas).

22. Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiami įvairūs nekomerciniams skrydžiams ir patvirtintoms mokymo organizacijoms taikytini OPS reikalavimai:

⁵ Išimtis – tam tikra pereinamojo laikotarpio priemonė, kuria valstybėms narėms suteikiama galimybė pasirinkti atidėti tam tikros nuostatos įgyvendinimo datą iki tam tikro teisės aktuose nustatyto laiko.

Veikla	Dalis	Orlaiviai	Paskelbta
Nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais orlaiviais	NCC dalis	Lėktuvai, sraigtasparniai	Paskelbta šioje nuomonėje
	SPA dalis	Lėktuvai, sraigtasparniai	Paskelbta nuomonėje Nr. 04/2011
	ORO dalis	Lėktuvai, sraigtasparniai	Paskelbta nuomonėje Nr. 04/2011
Nekomerciniai skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais (otCMPA)	NCO dalis	Lėktuvai, sraigtasparniai, balionai, sklandytuvai	Paskelbta šioje nuomonėje
	SPA dalis	Lėktuvai, sraigtasparniai, balionai, sklandytuvai	Paskelbta nuomonėje Nr. 04/2011
Patvirtintos mokymo organizacijos	ORA dalis	Visi	Paskelbta nuomonėje Nr. 03/2011
	NCO dalis	otCMPA: lėktuvai, sraigtasparniai, balionai, sklandytuvai	Paskelbta šioje nuomonėje
	NCC dalis	CMPA: lėktuvai, sraigtasparniai	Paskelbta šioje nuomonėje
	SPA dalis (visi vežėjai)	Lėktuvai, sraigtasparniai, balionai, sklandytuvai	Paskelbta nuomonėje Nr. 04/2011

23. 1 straipsnio 7 dalyje paaiškinti taikytini FTL reikalavimai. Kol kas nekomerciniams skrydžiams sudėtingais varikliu varomais orlaiviais toliau taikomos nacionalinės nuostatos. Atitinkamos įgyvendinimo taisyklės (IR) bus paskelbtos vėliau.
24. Pakeitimų reglamento 1 straipsnio 8 ir 9 dalyse pateiktos išimčių nuostatos. Pagrindinio reglamento 70 straipsnyje nustatyta vėliausia įgyvendinimo taisyklių taikymo data ir, nustačius, kad įgyvendinimo taisyklės pradedamos taikyti ne vėliau kaip 2012 m. balandžio 8 d., apriboti pereinamieji laikotarpiai. Europos Komisijos prašymu, siekiant pasinaudoti pereinamuoju laikotarpiu po 2012 m. balandžio 8 d., pasirinktas išimčių metodas. Nekomerciniams skrydžiams pasiūlyta bendroji dvejų metų išimtis.

25. 1 straipsnio 10 dalyje pateiktos papildomos terminų apibrėžtys; jos bus pridėtos prie I priedo apibrėžčių (jomis iš dalies keičiamos nuomonėje Nr. 04/2011 paskelbtos apibrėžtys). I priede pateiktos Orlaivių naudojimo reglamento prieduose vartojamų terminų apibrėžtys. Papildyme pateiktos terminų „vertikalaus nukreipimo artėjimo tūpti schema (APV)“ ir „leistinų meteorologinių sąlygų aerodromas“ apibrėžtys.
26. APV apibrėžtis iš I priedo AMC perkelta į pagrindinį priedą, nes šis terminas vartojamas NCC dalies įgyvendinimo taisyklėse. Tai nurodyta OPS II CRD, kur taip pat paaiškinta, kad ši apibrėžtis suderinta su ES-OPS apibrėžtimi, apimančia artėjimą tūpti iki ne mažesnio kaip 250 pėdų apsisprendimo aukščio (DH) ir esant ne mažesniai kaip 600 m kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotoliui (RVR). Taigi, suderinus su ES-OPS, skrydžius, vykdomus naudojantis radijo švyturio tikslumu su vertikaliaisiais orientyrais (LPV), kai DH yra iki 200 pėdų, reikėtų laikyti ne APV, bet CAT I skrydžiais.
27. Į OPS II CRD įtraukta leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo apibrėžtis. Reikalaujama tikrinti meteorologines sąlygas, kad būtų įsitikinta, jog bus galima saugiai nutūpti. Ši apibrėžtis pagrįsta ICAO 6 priedo I dalies E priede pateikta tinkamo atsarginio aerodromo apibrėžtimi. Nuspręsta, kad geriau vartoti ne terminą „tinkamas aerodromas“, bet „leistinų meteorologinių sąlygų aerodromas“, ypač todėl, kad pirmąjį terminą (angl. *suitable aerodrome*) vertėjams būtų sunku atskirti nuo termino *adequate aerodrome*. Dėl šių apibrėžčių atsiliepimų nepateikta.
28. Galiausiai 2 straipsnyje pateikti pakeitimų reglamento įsigaliojimo reikalavimai.

VI priedas. NCC dalis (A, H)**I. Taikymo sritis**

29. NCC dalį reikėtų aiškinti kartu su:

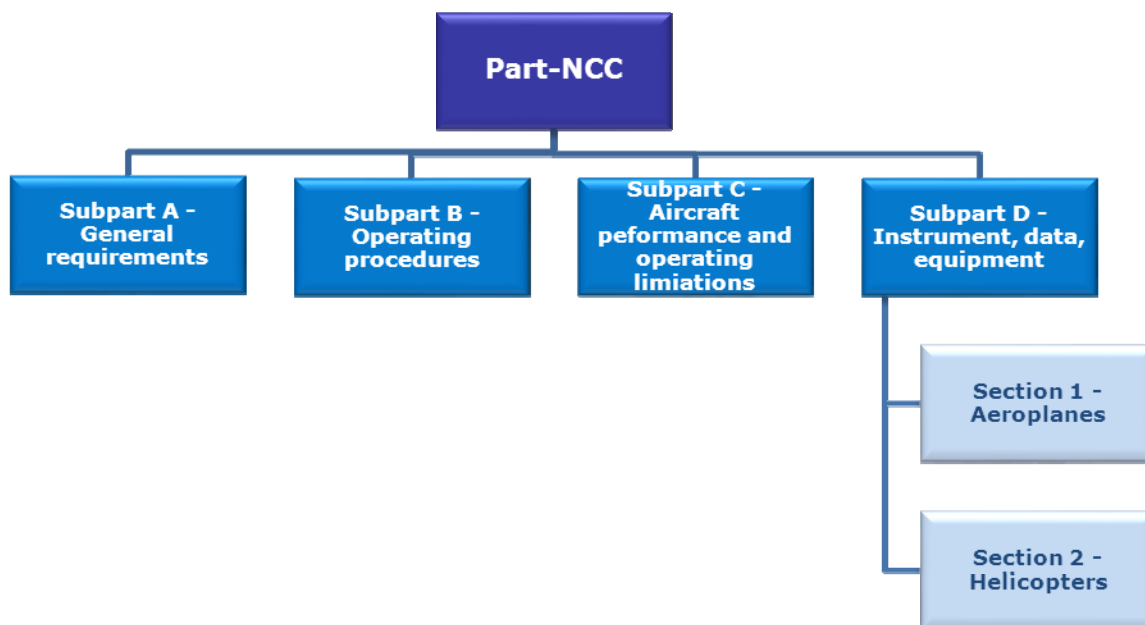
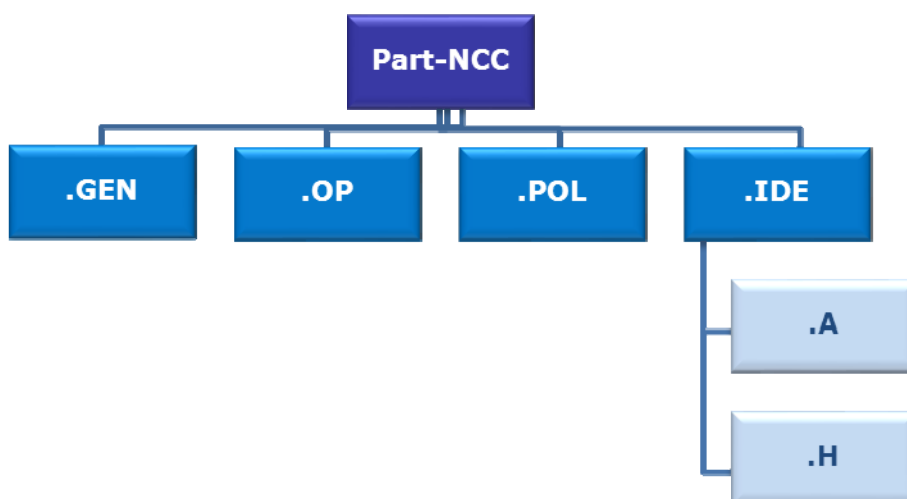
- taikomu orlaivių naudojimo reglamentu, ypač taikymo datų ir pereinamųjų laikotarpių atžvilgiu;
- I priedu – II–VIII prieduose vartojamų terminų apibrėžtimis;
- II priedu – ARO dalimi, kurioje pateikti, be kita ko, institucijų reikalavimai NCC naudotojams, susiję su priežiūros pareigomis, deklaracijų tvarkymu ir specialiųjų patvirtinimų sąrašo išdavimu;
- III priedu – ORO dalimi, kurioje, be kita ko, pateikti organizacijų reikalavimai NCC naudotojams, susiję su valdymo sistema, priimtinių laikymosi priemonių procedūra, vežėjams taikomais deklaracijos pateikimo reikalavimais, vadovo, žurnalų ir įrašų tvarkymu, skrydžio įgulos bei keleivių salono įgulos narių mokymo kursais ir – vėliau – skrydžio laiko apribojimų reikalavimais, ir
- V priedu – SPA dalimi, kurioje pateikti skrydžių, kuriems reikia specialiojo patvirtinimo, reikalavimai.

30. NCC dalyje pateikti sudėtingų lėktuvų ir sraigasparnių nekomercinių skrydžių techniniai reikalavimai. Ją sudaro keturi skyriai; vienas iš jų – dėl prietaisų, duomenų ir įrangos – suskirstytas į skirsnius, kuriuose pateiktos konkrečių orlaivių kategorijų taisyklės.

31. Skyrių struktūra panaši į pagrindinio reglamento IV priedo esminių reikalavimų ir ICAO 6 priedo struktūrą.

32. Nustatyta tokia taisyklių, visų pirma skirsnių, struktūra, kad ateityje kitų orlaivių kategorijų arba specialiųjų skrydžių reikalavimus būtų galima įtraukti nekeičiant esamo taisyklių teksto arba esamos struktūros. Reikėtų pažymėti, kad ateityje rengiant taisykles bus rengiami orlaivių su keičiamosios padėties sraigtu reikalavimai.

33. NCC dalies struktūra apžvelgta 5 ir 6 diagramose.

5 diagrama. NCC dalies struktūra. Antraštės**6 diagrama. NCC dalies struktūra. Taisyklių identifikatoriai**

34. NCC skrydžių taisyklės suderintos su ICAO 6 priedo II ir III dalimis; jas rengiant remtasi JAR-OPS 2 projektu.

II. Atsiliepimų apžvalga

35. Dėl NCC dalies gauta 150 pastabų iš 14 pastabų pateikėjų.
36. Apskritai pastabų pateikėjai pritarė šio skyriaus taisyklių struktūrai. Todėl agentūra paliko keturis skyrius, prireikus suskirstytus į skirsnius ir poskirsnius.
37. Keliose pastabose prašyta, jei taikoma, NCC taisykles suderinti su komercinėmis taisyklėmis. Agentūra pritarė, kad jas suderinus būtų galima didinti naudojimo, ypač susijusio su komerciniais ir nekomerciniais skrydžiais, saugą, ir prireikus į šį prašymą atsižvelgta. Daugiau informacijos pateikta įvairių tolesnių skirsnių paantraštinėse dalyse.

III. Skirtumų apžvalga**Skirtumai, palyginti su ICAO 6 priedu**

38. Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiami ICAO 6 priedo II ir III dalių 3 skirsnio standartai, kurie laikomi neperkeltais arba perkeltais taip, kad neužtikrinamas bent lygiavertis ICAO 6 priede nurodytas saugos lygis.

7 lentelė. Skirtumai, palyginti su ICAO 6 priedu

6 priedo I / III dalies nuoroda	ES EASA nuoroda	Skirtumo aprašymas
6 priedo II dalies 3.6.3.2.1.1 / 3.6.3.2.1.3 punktas ir III dalies III skirsnio 4.7.2.1 punktas	NCC.IDE.A.160 / NCC.I DE.H.160	CVR įgyvendinimo data taikoma 2016 1 1 arba vėliau išduotiems CofA.
6 priedo II dalies 3.6.3.1.2.2 / 3.6.3.1.2.3 ir III dalies III skirsnio 4.7.1.2.1 punktas	NCC.IDE.A.165 / NCC.I DE.H.165	FDR įgyvendinimo data taikoma 2016 1 1 arba vėliau išduotiems CofA.
6 priedo II dalies 3.6.3.1.2.5 punktas	NCC.IDE.A.165	Neįgyvendintas tam tikrų FDR parametrų didžiausias pavyzdžių ėmimo ir įrašymo intervalas.
6 priedo II dalies 3.6.3.3.1.2 punktas ir III dalies III skirsnio 4.7.3.1.1.1 punktas	NCC.IDE.A.170 / NCC.I DE.H.170	Neįgyvendintas modifikavimas siekiant įrašyti duomenų saito ryšį.

IV. Siūlomų taisyklių rengimo užduočių sąrašas

39. Konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis nustatyti keli klausimai, kurie – jei būtų įtraukti į šią nuomonę – būtų labai viršiję agentūros įgaliojimus perkelti esamų taisyklių turinį. Vis dėlto tie klausimai dokumentuoti ir jiems bus skiriamos atskiros taisyklių rengimo užduotys, kad būtų galima tinkamai pasikonsultuoti su suinteresuotosiomis šalimis ir įtraukti jas į procesą. Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiamos šios siūlomos taisyklių rengimo užduotys.

8 lentelė. Siūlomos taisyklių rengimo užduotys

Dalies, taisyklės nuoroda	Užmojis	Nuoroda į taisyklių rengimo programą
NCC.POL.105	Standartinių masių verčių persvarstymas	RMT.0.312 ir RMT.0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Parametrų sąrašo, įskaitant parametrų naudojimo galimybes, atnaujinimas	RMT.0.308 ir RMT.0.309
NCC.IDE.A.170 / NCC.IDE.H.170	Duomenų saito savirašių modifikavimas	RMT.0.294 ir RMT.0.295

V. NCC.GEN – A skyrius. Bendrieji reikalavimai

40. Šiame skyriuje pateikti bendrieji NCC skrydžių reikalavimai.

Bendroji informacija

41. Keliose pastabose pareikšta abejonių dėl atitinkamos trečiojoje šalyje registruoto orlaivio kompetentingos institucijos. Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 taikomas trečiojoje šalyje registruotiems ir Bendrijoje naudojamiems orlaiviams. Kompetentinga institucija nustatoma pagal du kriterijus:
42. – pagal pagrindinės verslo vietos kriterijų – verslo aviacijai ir valdomiems nekomerciniams skrydžiams ir
43. – pagal gyvenamosios vietos kriterijų – privatiems arba individualiems vežėjams.
44. Todėl NCC.GEN.100 taisyklė parengta pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalį.
45. Keliose pastabose prašyta paaiškinti NCC.GEN.130 taisyklės dėl nešiojamųjų elektroninių prietaisų (PED) turinį. Siekiant pateikti daugiau PED gairių, bus parengtos naujos AMC ir (arba) rekomendacijos.
46. Atsižvelgiant į tai, kad orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) laikomas galiojančiu tik pridėjus galiojantį tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą (ARC) ir kad konkrečiai minint CofA jau nurodoma, jog dabartinį ARC reikia pridėti prie CofA, siekiant nekartoti reikalavimo, ARC neįtrauktas į NCC.GEN.140 taisyklėje nurodytą dokumentą, kurį būtina turėti orlaivyje.
47. Daugelyje gautų pastabų prašyta NCC.GEN.150 taisyklėje pateikti daugiau išimčių, kad orlaivyje būtų galima turėti daiktų, paprastai laikomų pavojingaisiais krovniais. Agentūra abejoja dėl šių papildomų išimčių ir mano, kad nereikėtų numatyti daugiau išimčių, nei jau numatyta ICAO techninėse instrukcijose.

NCC.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

48. Pagal naujuosius rengimo principus įgyvendinimo taisyklėse nurodomi esminiai reikalavimai, pateikti pagrindinio reglamento IV priede, kur šie reikalavimai išsamiau aprašyti įgyvendinimo taisyklėse.

NCC.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas

49. Atsižvelgiant į gautas pastabas, ypač dėl reikalavimo mokyti naudotis radijo telefonu, sušvelnintas nuostatas numatyta taikyti aerodromui, kuriame nereikalaujama radijo ryšių. Šiuo pakeitimu reikalavimas taip pat suderintas su ICAO 6 priedo II dalimi.
50. Atsižvelgiant į kelias pastabas, rekomendacijos bus įtrauktos kaip gairės dėl įgūdžių ir žinių, reikalingų siekiant laikytis naudojimo standartų, kuriais užtikrinamas saugus lėktuvo judėjimas aerodrome.

NCC.GEN.125 Sraigto įjungimas

51. Tekste aprašytos sraigto įjungimo skrydžio ir techninės priežiūros reikmėms sąlygos; tekstas suderintas su CAT dalies CAT.GEN.MPA.130 taisykle.

NCC.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

52. Tekste reikalaujama nesinaudoti PED, galinčiais turėti neigiamos įtakos orlaiviui; tekstas suderintas su CAT dalies CAT.GEN.MPA.135 taisykle.

NCC.GEN.150 Pavojingųjų krovinių vežimas

53. Šiame reikalavime aprašytos aplinkybės, kuriomis galima vežti pavojinguosius krovinius neturint patvirtinimo pagal SPA.DG skyrių. Tai taikoma, pvz., keleivių arba įgulos narių bagaže vežamiems daiktams, paprastai laikomiems pavojingaisiais krovinių.
54. Reikalavimas pranešti apie nedeklaruotus arba netinkamai deklaruotus pavojinguosius krovinius panaikintas, nes jis laikomas nesvarbiu ir netinkamu nekomerciniams skrydžiams.
55. Kaip nurodyta pranešime apie pasiūlytą pakeitimą, agentūra pateikia dinaminę nuorodą į ICAO technines instrukcijas. Nuoroda konkrečiai aprašoma įgyvendinimo taisyklėse. Šiose taisyklėse techninių instrukcijų ištraukos paprastai nepateikiamos. Pakartojami tik techninių instrukcijų reikalavimai, kuriuose nurodyta konkreti vežėjo atsakomybė.
56. Terminas „techninės instrukcijos“ apibrėžtas I priede (jis paskelbtas nuomonėje Nr. 04/2011).

VI. NCC.OP – B skyrius. Veiklos procedūros

57. Šiame skyriuje pateikti NCC skrydžių veiklos procedūrų reikalavimai.

Bendroji informacija

58. LVTO reikalavimai suderinti su CAT ir SPA dalių pasiūlymu, kuriame reikalaujama SPA dalies patvirtinimo kiekvieno kilimo žemiau 400 m. atveju.
59. Daugelis suinteresuotųjų šalių pareiškė abejonių dėl NCC.OP.155 ir NCC.OP.156 taisyklių, susijusių su atsarginių paskirties aerodromų parinkimu lėktuvams ir sraigtasparniams. Kaip nurodyta pastabose, taisyklės tikslas nėra reikalauti, kad paskirties ir atsarginis aerodromas kartu atitiktų leistinas meteorologines sąlygas. Šiose taisyklėse nurodyta, kad reikia parinkti tokį atsarginį aerodromą, kuris atitiktų taikytinus meteorologinius reikalavimus, jei meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome prastesnės už būtiniausius reikalavimus.
60. Atsižvelgiant į gautas pastabas dėl DA(H) naudojimo netikslojo artėjimo tūpti skrydžio metu, kai taikoma nenutrūkstamo priartėjimo tūpti žemėjimo metodika ir nutraukto artėjimo tūpti atveju gali būti skrendama žemiau MDA(H), prie NCC.OP.111 taisyklės bus pridėta AMC, siekiant geriau paaikškinti vežėjo pareigą parengti procedūras, kuriomis būtų galima užtikrinti, kad skrydžio ratu ir (arba) nutraukto artėjimo tūpti atveju nebūtų skrendama žemiau MDA / MDH.

NCC.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

61. Taisyklė supaprastinta – nurodomas tik skrydžio iki artimiausio tinkamo atsarginio aerodromo laikas.
62. Reikėtų pažymėti, kad sraigtasparnių skrydžių laikas neapibrėžtas ir manoma, kad vežėjas turėtų nustatyti parinkimo kriterijus skrydžių vykdymo vadove. Agentūra ketina izoliuotą aerodromą tiksliau apibrėžti vėliau rengdama taisykles.

NCC.OP.110 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Bendrosios nuostatos***NCC.OP.111 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. NPA, APV, CAT I skrydžiai******NCC.OP.112 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu lėktuvais******NCC.OP.113 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu sausumoje sraigtasparniais***

63. NCC.OP.110 taisyklė griežtesnė nei ICAO 6 priedo II dalies 3.4.2.7 punktas. NCC dalyje reikalaujama, kad vežėjas nustatytų aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus, o 6 priedo II dalyje iš vežėjo tereikalaujama užtikrinti, kad įgulos vadas laikytųsi valstybės, kurioje yra aerodromas, nustatytų naudojimo būtiniausių reikalavimų.

64. Dabar taisyklės tekstas ir struktūra geriau suderinti su atitinkamu CAT dalies CAT.OP.MPA.110 taisyklės reikalavimu.

NCC.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros

65. Ši taisyklė skirta vežėjui; joje nustatyta, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui. Teksto nuostatos grindžiamos ICAO 6 priedo II ir III dalių rekomendacijomis.

NCC.OP.125 Mažiausieji absoliutieji kliūčių perskridimo aukščiai. IFR skrydžiai

66. Ši taisyklė suderinta su 6 priedo II dalies 3.4.2.6 punktu. Šia taisykle siekiama, kad vežėjas nustatytų mažiausiųjų skrydžio aukščių nustatymo metodą, o remdamasis šiuo metodu įgulos vadas (PIC) nustatytų mažiausius absoliučiuosius kiekvieno skrydžio aukščius.

NCC.OP.135 Bagažo ir krovinių laikymas

67. Ši taisyklė pagrįsta ICAO 6 priedo II ir III dalių reikalavimu. Taisyklės tekstas suderintas su CAT dalies CAT.OP.MPA.160 taisykle.

NCC.OP.140 Keleivių instruktažas

68. Šioje taisyklėje pateiktas keleivių instruktažo temų sąrašas.

NCC.OP.145 Pasirengimas skrydžiui

69. Atsižvelgiant į gautas pastabas, rekomendacijos bus įtrauktos kaip gairės dėl galimybės naudoti skrydžio planą (OFP), siekiant laikytis pasirengimo skrydžiui reikalavimo. ICAO taip pat neįpareigoja naudoti OFP vykdant nekomercinius skrydžius.

NCC.OP.150 Atsarginis kilimo aerodromas. Lėktuvai

NCC.OP.151 Atsarginis paskirties aerodromas. Lėktuvai

NCC.OP.152 Atsarginis paskirties aerodromas. Sraigtasparniai

70. Atsarginio aerodromo reikalavimas padalytas į tris konkrečius reikalavimus. Pagal ICAO 6 priedo II dalies 3 skirsnį ir III dalies III skirsnį atsarginius kilimo aerodromus reikalaujama nustatyti tik lėktuvams. Be to, nurodyta, kad šie reikalavimai taikytini tik skrydžiams, vykdomiems taikant skrydžių pagal prietaisus taisyklės (IFR).
71. Atsarginio paskirties aerodromo tekstas padalytas į konkrečius orlaiviams skirtus reikalavimus. Tekste nustatytas lėktuvų skrydžių meteorologinių sąlygų galiojimo laikotarpis. ICAO 6 priede ir NPA tekste tik nurodytas pakankamas laikotarpis prieš numatytą atvykimo laiką ir po jo, o šiame tekste, kaip ir CAT dalyje, šis laikotarpis apibrėžtas kaip viena valanda prieš numatytą atvykimo laiką ir viena valanda po jo.

72. Kad būtų aiškiau ir nuosekliau, NCC.OP.152 taisyklės a punktas iš dalies pakeistas – įtrauktas reikalavimas paskirties aerodrome taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, nes taisyklėje buvo nurodyti būtiniausi artėjimo tūpti pagal prietaisus reikalavimai.
73. Nustatytas ir su a punkto reikalavimu suderintas sraigasparnių skrydžiams naudojamam izoliuotam aerodromui taikytinas galiojimo laikotarpis – nuo 2 valandų prieš numatytą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo.

NCC.OP.155 Degalų papildymas keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

74. Taisyklė suderinta su CAT dalies CAT.OP.MPA.195 taisykle. Tekste aviacinis benzinas (AVGAS) atskiriamas pirmiausia nuo plataus diapazono degalų ir nuo kitų tipų degalų. Siekta, kad ši taisyklė būtų griežtesnė nei ICAO 6 priedo II dalis, ir – saugos sumetimais – neleidžiama papildyti orlaivio degalų aviaciniu benzinu (AVGAS), plataus diapazono degalais arba šių degalų tipų mišiniu keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant.

NCC.OP.160 Naudojimas ausinėmis

75. Ši taisyklė pagrįsta ICAO 6 priedo II ir III dalimis. Taisyklėje nurodytos sąlygos, kada ausinės galima naudoti kaip pagrindiniu ryšio su oro eismo paslaugomis (ATS) įrenginiu. Tekstas suderintas su atitinkamu CAT dalies CAT.OP.MPA.215 taisyklės reikalavimu.

NCC.OP.165 Keleivių vežimas

76. Siekiant aiškumo ir nuoseklumo, vietoj termino „asmenys“ vartojamas terminas „keleiviai“, o vietoj „saugos diržas“ – „suvaržymo įtaisas“. Be to, tekste numatyta galimybė viename orlaivio krėsle sėdėti keliems žmonėms, kad viename krėsle galėtų sėdėti vienas suaugusysis su vienu kūdikiu. Ši teksto dalis suderinta su CAT.OP.MPA.225 taisykle.

NCC.OP.185 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros

NCC.OP.190 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros

77. Su ledu susijusioms procedūroms numatyti du reikalavimai: pirmasis susijęs su antžeminėmis, o antrasis – su skrydžio procedūromis. Tekstas suderintas su atitinkamais CAT dalies CAT.OP.MPA.250 ir CAT.OP.MPA.255 taisyklių reikalavimais.

NCC.OP.200 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

78. Daugelyje pastabų prašyta pašalinti specialųjį reikalavimą neimituoti IFR dirbtinėmis priemonėmis keleiviams esant orlaivyje. Vis dėlto agentūra mano, kad tokių situacijų imitavimas keleiviams esant orlaivyje susijęs su sauga, todėl šį reikalavimą paliko.

79. Kadangi NCC dalis taikytina patvirtintoms mokymo organizacijoms, vykdančioms mokomuosius skrydžius sudėtingais orlaiviais, ir yra gauta pastabų, taisyklė sušvelninta, kad neįprastas situacijas ir IFR dirbtinėmis priemonėmis būtų galima imituoti vykdam mokomuosius skrydžius orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCC.OP.205 Degalų apskaita skrydžio metu

80. Atsižvelgiant į kelias pastabas ir siekiant nuoseklumo, pašalintas NCC taisyklių tekste neapibrėžtas terminas „galutinės degalų atsargos“. Dabar taisyklės tekste nurodytas mažiausiojo degalų kiekio reikalavimas lėktuvams ir sraigtasparniams. Šia taisykle siekiama užtikrinti, kad nutūpus likęs degalų kiekis būtų ne mažesnis nei degalų atsargos, reikalaujamos NCC.OP.130 ir NCC.OP.131 taisyklėse.

NCC.OP.220 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

81. ACAS naudojimo reikalavimai suderinti su Reglamentu 1332/2011.

NCC.OP.230 Artėjimo tūpti pradžia ir tęsimas

82. Šia taisykle siekiama užtikrinti, kad vežėjas neskristų žemiau 1 000 pėdų, jei pranešti būtiniausi reikalavimai mažesni už nustatytuosius aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus.

VII. NCC.POL – C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai

Bendroji informacija

83. Šiame skyriuje pateiktos nekomerciniams skrydžiams sudėtingais lėktuvais ir sraigtasparniais naudojamų orlaivių naudojimo galimybių ir naudojimo apribojimų taisyklės.
84. Šiose taisyklėse nustatyti naudojimo apribojimų, masės ir centruotės, bendrieji naudojimo galimybių reikalavimai ir specialieji naudojimo galimybių reikalavimai konkrečioms skrydžio fazėms.
85. Kai kurie pastabų pateikėjai prašė išbraukti tuos reikalavimus, kuriais pakartojami kai kurie SERA A dalies reikalavimai. Jie neišbraukti, nes SERA A dalis taikoma tik ES oro erdvei, todėl nurodyti Aviacijos taisyklių reikalavimus būtina siekiant į taikymo sritį taip pat įtraukti skrydžius, vykdomus už ES oro erdvės ribų.
86. Kiti pastabų pateikėjai reikalavo, ypač dėl lėktuvų, tiksliau nustatyti tūpimo charakteristikų kriterijus ir gaires. Juos nustatyti taisyklių lygmeniu, kaip padaryta CAT dalyje, būtų neproporcinga nekomercinių skrydžių atžvilgiu, todėl agentūra svarsto galimybę kriterijus ir gaires įtraukti AMC ir (arba) rekomendacijų lygmeniu.
87. Keli pastabų pateikėjai reikalavo visoje NCC dalyje išbraukti nuorodas į 1, 2 arba 3 naudojimo galimybių klasės sraigtasparnius, nes naudojimo galimybių klasės apibrėžtos ir svarbios tik CAT dalies skrydžiams, o tokių naudojimo galimybių

reikalavimų NCC arba net NCO dalyje nenustatyta. Taisyklės atitinkamai pakeistos nustatant alternatyvius sraigtasparnių naudojimo galimybių kriterijus.

NCC.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai

88. Taisyklės tekstas nekeistas, tik, palyginti su NPA ir CRD tekstu, padaryti nedideli redakciniai patobulinimai.

NCC.POL.105 Masė ir centruotė, krova

89. Lėktuvų ir sraigtasparnių masės ir centruotės reikalavimai palikti kartu, nes nustatyti tik keli šių orlaivių klasių skirtumai. Galutinis tekstas kaip galima labiau suderintas su CAT dalimi. Vis dėlto neįtraukti keli CAT reikalavimai ir, siekiant reikiamo lankstumo bei atsižvelgti į įvairias veiklos aplinkybes, pagerinta įgyvendinimo taisyklių ir AMC (arba rekomendacijų) lygmenų pusiausvyra.
90. Orlaivio svėrimo reikalavimai palikti. Rengdama būsimas taisykles, agentūra gali apsvarstyti, ar jie nesutampa su tinkamumo skraidyti reikalavimais, ir parengti specialią jiems suderinti skirtą taisyklių rengimo užduotį.
91. Periodiško orlaivių svėrimo iš naujo nuostata išbraukta, nes svėrimo iš naujo sąlygos tinkamai aprašytos naujame a punkte.
92. Atsižvelgiant į pastabas, kuriose reikalaujama suteikti daugiau tikrumo, standartinių masių vertės perkeltos į taisyklių lygmenį. Standartinėms masių vertėms taip pat bus skirtos būsimos taisyklių rengimo užduotys RMT.0312 ir RMT.0313.
93. AMC lygmeniu taip pat pateikta svėrimo įrangos tikslumo lentelė.

NCC.POL.110 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai

NCC.POL.111 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Sušvelninimas

94. Pagrindiniai masės ir centruotės sistemos bei dokumentų elementai palikti įgyvendinimo taisyklių lygmeniu.
95. Tekstas reformuluotas siekiant aiškiau nurodyti tikslą ir įtraukiant atskirą taisyklę, kurioje nustatyta speciali sraigtasparniams taikytina sušvelninta nuostata.
96. Rekomendacijose bus išsamiau aprašytos įvairios naudotinos kompiuterizuotos masės ir centruotės sistemos.

NCC.POL.120 Kilimo masės apribojimai. Lėktuvai

97. Ši taisyklė įtraukta siekiant geriau paaiškinti saugos tikslą masės apribojimo atžvilgiu ir suderinti su 6 priedo II dalies 3.5.2.6 punktu.

NCC.POL.125 Kilimas. Lėktuvai

98. Iš dalies pakeistame tekste atsižvelgiama į tai, kad ne visų lėktuvų orlaivio skrydžių vadove (AFM) nustatytas V1, taip pat geriau atskiriami daugiamotoriai lėktuvai,

kurių orlaivio skrydžių vadove grynoji kilimo trajektorija nustatyta, ir daugiamotoriai lėktuvai, kurių grynoji kilimo trajektorija nenustatyta.

NCC.POL.130 Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Lėktuvai

99. Iš dalies pakeistame tekste nurodyta, kad, atsižvelgiant į naudojimo galimybes, reikėtų apsvarstyti galimybę skristi į tinkamą aerodromą, ir įtraukta galimybė skristi į skrydžių erdvės dalį, leidžiamą pagal NCC.OP.100 taisyklę.

NCC.POL.135 Tūpimas. lėktuvai

100. Į iš dalies pakeistą tekstą įtraukta galimybė tūpti pagal NCC.OP.100 taisyklę leidžiamoje skrydžių erdvės dalyje.

VIII.NCC.IDE – D skyrius. Prietaisai, duomenys, įranga

Bendroji informacija

101. Šiame skyriuje pateikti NCC skrydžių prietaisų, duomenų ir įrangos reikalavimai. Jį sudaro du skirsniai:

- 1 skirsnis. *Lėktuvai*;
- 2 skirsnis. *Sraigtašparniai*.

102. Apskritai, rengiant tekstą, rezultatais pagrįstus tikslus, jei įmanoma, siekta palikti taisyklių lygmeniu, o sistemos ir (arba) įrangos specifikacijas bei laikymosi priemonės pateikti AMC lygmeniu.

103. Įrangos reikalavimai atskirti nuo vien skrydžio, pvz., įrangos naudojimo, reikalavimų, į kuriuos deramai atsižvelgiama NCC.OP skyriuje.

104. Kiekviename skirsnyje išlaikyta nuosekli taisyklių numeracija, tuo pačiu lėktuvų ir sraigtašparnių klausimu taisyklėms suteikiama tas pats numeris ir ta pati antraštė. Jei taisyklė skirta tik lėktuvams, jos numeris numeruojant sraigtašparnių taisykles praleidžiamas, ir atvirkščiai.

105. Skrydžiams, kai įranga sugedusi arba kai jos trūksta, nustatytas naujas reikalavimas (NCC.IDE.A.105 / NCC.IDE.H.105 Būtiniausia skrydžio įranga).

106. Pirmoji pirminio reikalavimo dėl skrydžio įrangos apledėjimo sąlygomis dalis išbraukta, nes ją jau apima esminių reikalavimų 2 skirsnio a punkto 5 papunktis.

107. Atsižvelgiant į 21 dalies reikalavimus, paaiškinti patvirtinimo reikalavimai. Įtrauktos papildomos nuostatos siekiant užtikrinti, kad pagal NCC dalį nereikalaujami instrumentai ir įranga, kurių nereikia patvirtinti pagal 21 dalį, nebūtų naudojami saugos funkcijoms ir neturėtų įtakos tinkamumui skraidyti. Be to, paaiškintas įrangos tinkamumo skraidyti patvirtinimo reikalavimų trečiojoje šalyse registruotiems orlaiviams taikymas ir pridėtos rekomendacijos. Atsižvelgiant į pastabas, išsamiau paaiškintos patvirtintos ir nepatvirtintos įrangos nuostatos.

NCC.IDE.A.105 / NCC.IDE.H.105 Būtinausia skrydžio įranga

108. Šioje dalyje numatyta galimybė, gavus specialų konkrečiu atveju suteiktą kompetentingos institucijos patvirtinimą, naudoti orlaivį laikantis ne MEL, bet MMEL apribojimų. Tai dera su atitinkama CAT dalies nuostata.

NCC.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

109. Iš buvusios OPS.CAT.407 taisyklės NPA nuostatos perimtas specialus atsarginių lydžių saugiklių reikalavimas lėktuvams. Tai dera su ICAO 6 priedo II dalies 2.4.2.2 punktu. Kaip ir CAT.IDE skyriuje, atitinkamas reikalavimas sraigtasparniams nepasiūlytas.

NCC.IDE.A.120 / NCC.IDE.H.120 ir NCC.IDE.A.125 / NCC.IDE.H.125 Skrydžiai pagal VFR / IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

110. Pasiūlytos taisyklės parengtos laikantis pagrindinės prielaidos, kad skrydžių pagal vizualiųjų skrydžių taisyklės (VFR) taisyklėse bus nustatytos vizualiosios meteorologinės sąlygos (VMC) ir kad skrydžius meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) reikės vykdyti pagal IFR.

111. Priimtinoje laikymosi priemonėse bus nurodytos kitos vietos skrydžių ir konkrečių prietaisų laikymosi priemonės.

NCC.IDE.A.130 / NCC.IDE.H.130 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

112. Kaip patarė ekspertai, įtraukiant griežtesnį nei ICAO 6 priedas reikalavimą dėl autopiloto, kuriame įdiegtas bent aukščio ir krypties palaikymo režimas, atsižvelgta į vienintelio piloto skrydžių skrydžio įgulos darbo krūvį.

NCC.IDE.A.135 Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)

113. Pasiūlytas tekstas dera su NPA-OPS 39B išvadų projektu. TAWS funkcijų specifikacijos pašalintos, nes jos yra įtrauktos į A ir B klasių apibrėžtis. TAWS standartui nurodyti pridėtos rekomendacijos.

NCC.IDE.A.140 / NCC.IDE.H.140 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

114. ACAS įrangos reikalavimas supaprastintas ir suderintas su Reglamentu 1332/2011.

***NCC.IDE.A.160 / NCC.IDE.H.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis
NCC.IDE.A.165 / NCC.IDE.H.165 Skrydžio duomenų savirašis***

115. Nors pagal ICAO 6 priedo II dalį tokios įrangos tam tikrą laiką jau reikalauta, siekiant pakankamai anksti pramonės atstovams pranešti, kad šio reikalavimo reikia laikytis, pasiūlytos NCC įgyvendinimo datos. Todėl pasiūlyta nustatyti, kad

orlaiviuose, kurių tinkamumo pažymėjimai (CofA) išduoti 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, įrašymas būtų privalomas.

NCC.IDE.A.180 / NCC.IDE.H.180 Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai

116. Įtrauktas specialus krėslų, diržų ir suvaržymo sistemų reikalavimas. Siekiant esamų projektavimo sprendimų lankstumo, taip pat pateikta liemens suvaržymo (UTR) apibrėžtis. Peržiūrėjus pastabas paaiškėjo, kad terminas „saugos diržas“ vartojamas nenuosekliai. Nors, atrodo, paprastai manoma, kad saugos diržą sudaro saugos diržas ir du perpetiniai diržai, kai kurie lėktuvai gali neatitikti taikytinų reikalavimų. Keliose dėl NPA gautose pastabose prašoma leisti lėktuvuose, kuriuose neįmanoma įrengti keturių taškų diržo, naudoti skrydžio įgulos kabinos stebėtojų krėslų saugos diržus su įstrižu perpetiniu diržu. Atsižvelgiant į naujausius orlaivių vidaus dizaino pokyčius, tokį pat aukštą tų stebėtojų krėslų saugos lygį galima užtikrinti įvairiais liemens suvaržymo sistemos projektavimo sprendimais.
117. Keliose pastabose dėl CRD prašyta nustatyti UTR reikalavimo skrydžio įgulos krėslams taikymo pradžios datą. Tokia data nenustatyta, nes, remiantis rekomendacijomis, šios taisyklės tikslas yra gerinti saugos standartus, taip pat esamų orlaivių.

NCC.IDE.A.195 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai

118. Dabar šioje dalyje nurodyta procentinė keleivių, kuriuos reikia aprūpinti deguonimi, dalis, nes ICAO SARP reikalavimas tiesiog tiekti deguonį daliai keleivių buvo neįgyvendinamas.

NCC.IDE.A.200 / NCC.IDE.H.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai / sraigtasparniai

119. Šie reikalavimai performuluoti atsižvelgiant į ICAO SARP. Hermetiškų sraigtasparnių nuostatos panaikintos (kaip ir CAT.IDE skyriuje). Trumpo įskridimo į 13 000–16 000 pėdų aukštį sušvelninimams reikės taikyti pagrindinio reglamento 14 straipsnį. Šios tolesnės išimtys nedera su ICAO SARP ir, kad būtų galima patvirtinti, jos turėtų būti pagrįstos specialiomis lengvinamomis priemonėmis (pvz., naudotojo patirtimi, piloto fiziologiniu prisitaikymu prie tam tikrų aukščių). Be to, paprastai jį būtų galima taikyti tik tam tikruose regionuose (t. y. kalnuotose vietovėse).

NCC.IDE.A.205 / NCC.IDE.H.205 Rankiniai gesintuvai

120. Parengta speciali rankinių gesintuvų taisyklė. Nuostatos, kuriomis įpareigojama naudoti gesinimo medžiagą *Halon*, pašalintos siekiant laikytis Reglamento (EB) Nr. 1005/2009⁶, kuriame ją naudoti bus uždrausta. Į taisyklę įtrauktas bendrasis

⁶ 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1005/2009 dėl ozono sluoksnį ardantių medžiagų. *OL L 286, 2009 10 31, p. 1.*

saugos tikslas užtikrinti ugnies gesinimo medžiagos veiksmingumą. Todėl pereinamuoju laikotarpiu leidžiama toliau naudoti *Halon*.

Virš vandens ir atviroje jūroje naudojamų sraigtasparnių įrangos reikalavimai

121. Kadangi tokio tipo CAT ir NCC skrydžių saugos klausimai panašūs, siekiant suderinti su atitinkamomis CAT.IDE skyriaus taisyklėmis patikrinti ir reformuluoti šie reikalavimai:

- NCC.IDE.H.225 Gelbėjimosi liemenės,
- NCC.IDE.H.226 Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai,
- NCC.IDE.H.227 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens,
- NCC.IDE.H.230 Gelbėjimosi įranga,
- NCC.IDE.H.231 Papildomi reikalavimai sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje prieštaringoje zonoje,
- NCC.IDE.H.232 Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga,
- NCC.IDE.H.235 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens.

122. Ypač pažymėtina, kad:

- dauguma šių reikalavimų atitinka ICAO 6 priedo II dalį;
- už ICAO griežtesni reikalavimai nustatyti NCC.IDE.H.226 ir NCC.IDE.H.231 taisyklėse, kuriose, atsižvelgiant į CAT.IDE skyrių, paisoma esamų tyrimų rezultatų ir ankstesnių JAA NPA dėl išgyvenimo trukmės šaltame vandenyje.

123. Gauta pastabų, kad nurodyti reikalavimai nekomercinių skrydžių atžvilgiu neproporcingi. Į jas atsižvelgta rengiant reikalavimus, susijusius su ilgesniais sraigtasparnių skrydžiais virš vandens ir tūpimu ant vandens. Vis dėlto reikalavimams, susijusiems su skrydžiais atviroje jūroje, išlaikytas aukštesnis įrangos saugos standartas.

124. Be to, atsižvelgiant į gautas pastabas paaiškinta, kad gelbėjimosi liemenių nebūtina laikyti tam tikrose vietose, kuriose jos būtų lengvai prieinamos naudoti, bet asmenys, kuriems jos skirtos, gali apsivilkti jas iš anksto.

NCC.IDE.A.240 / NCC.IDE.H.240 Ausinės

125. Suderinant su NCC.OP.165 taisyklės skrydžio reikalavimu dėl ausinių naudojimo, be vien ICAO reikalavimų, nustatytas specialus ausinių įrangos reikalavimas.

NCC.IDE.A.250 / NCC.IDE.H.250 Navigacijos įranga

126. Atsižvelgiant į ICAO 6 priedo II dalies 3.7.1 punktą, nustatyti šie papildomi reikalavimai:

- galimybė palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo tikslais ir
- galimybė bet kuriuo skrydžio metu gauti meteorologinę informaciją.

NCC.IDE.A.260 Elektroninių navigacijos duomenų valdymas

127. Šios taisyklės a punkte nurodytas bendrasis tikslas, o atitinkamoje AMC nurodyta, kad jei elektroniniai duomenys navigacijos reikmėms naudojami kaip pagrindinės navigacijos priemonės, reikia patvirtinimo rašto (LoA). Visoms kitoms SPA skrydžių reikmėms reikia patvirtinimo. Tai paaiškinta b punkte.

VI priedas. NCO dalis (A, H, S, B)**I. Taikymo sritis**

128. NCO dalį reikėtų aiškinti kartu su:

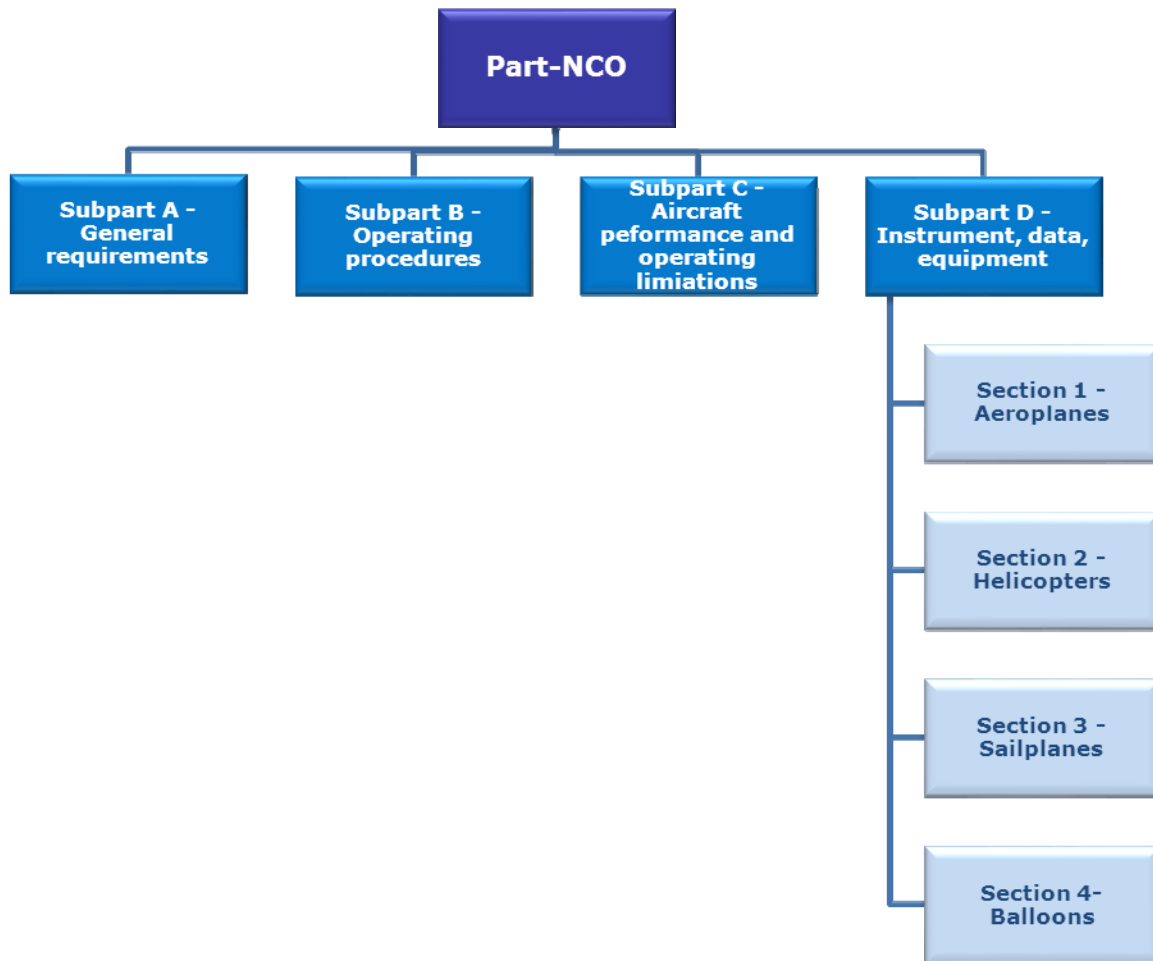
- taikomu orlaivių naudojimo reglamentu, ypač taikymo datų ir pereinamųjų laikotarpių atžvilgiu;
- I priedu – II–VIII prieduose vartojamų terminų apibrėžtimis;
- II priedu – ARO dalimi, kurioje pateikti, be kita ko, institucijų reikalavimai NCO naudotojams, susiję su priežiūros pareigomis ir specialiųjų patvirtinimų sąrašu, ir
- V priedu – SPA dalimi, kurioje pateikti skrydžių, kuriems reikia specialiojo patvirtinimo, reikalavimai.

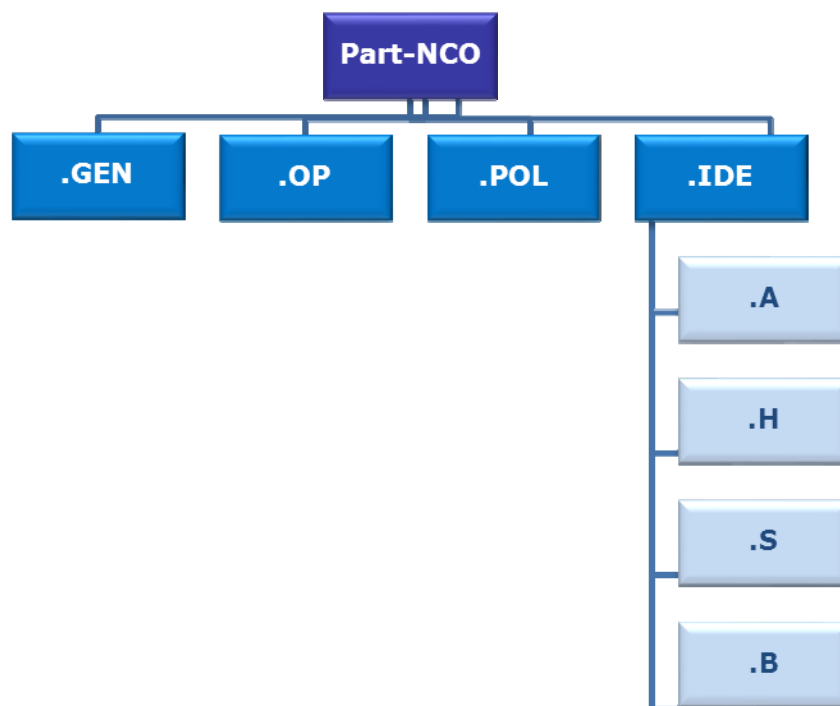
129. NCO dalyje pateikti nekomercinių kitų nei sudėtingų varikliu varomų lėktuvų, sraigtasparnių, sklandytuvų ir balionų skrydžių techniniai reikalavimai. Ją sudaro keturi skyriai, pagal prietaisus, duomenis ir įrangą suskirstyti į skirsnius, kuriuose pateiktos konkrečių orlaivių kategorijų taisyklės.

130. Skyrių struktūra panaši į pagrindinio reglamento IV priedo esminių reikalavimų ir ICAO 6 priedo struktūrą.

131. Nustatyta tokia taisyklių, visų pirma skirsnių, struktūra, kad ateityje kitų orlaivių kategorijų arba specialiųjų skrydžių reikalavimus būtų galima įtraukti nekeičiant esamo taisyklių teksto arba esamos struktūros. Reikėtų pažymėti, kad ateityje rengiant taisykles bus rengiami dirizablių, pririštųjų balionų ir nepilotuojamų aviacinių sistemų reikalavimai.

132. NCO dalies struktūra apžvelgta 7 ir 8 diagramose.

7 diagrama. NCO dalies struktūra. Antraštės

8 diagrama. NCO dalies struktūra. Taisyklių identifikatoriai**II. Atsiliepiamų apžvalga**

133. Dėl NCO dalies gauta 450 pastabų iš 50 pastabų pateikėjų.

134. Apskritai pastabų pateikėjai reikalavo NCO dalyje nustatyti švelnesnius reikalavimus nei nustatyti NCC dalyje. Dauguma siūlė nustatyti daugiau švelnesnių nuostatų lengviesiems ir itin lengviems orlaiviams, ypač įrangos atžvilgiu.

135. RG04 pateikė bendrą atsiliepimą, siekdama atkreipti dėmesį į prieštarigus klausimus, dėl kurių nepavyko sutarti per posėdžius, taip pat į kitus per posėdį aptarto teksto ir galutinės CDR versijos skirtumus, nustatytus agentūrai tikrinant OPS dalių nuoseklumą. Nors agentūra ir sutinka su kiekviename prašyme pateiktais argumentais, pažymėtina, kad reikėtų išlaikyti bendrosios aviacijos saugos, proporcingumo ir atitikties ICAO SARP pusiausvyrą. Toliau pristatomi konkretūs klausimai.

136. Keliose pastabose prašyta atkurti tam tikras iš pradžių pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2009-2b nustatytas švelnesnes nuostatas, pvz., akrobatiniams skrydžiams. Dauguma šių nuostatų iš NCO dalies išbrauktos, nes bus įtrauktos į SPO dalį.

137. Viena valstybė narė atkreipė dėmesį į tai, kad įvairiose NCO dalies vietose vartojamas terminas „MOPSC“ (didžiausioji eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija), bet jo vartoti netinka, nes nereikalaujama NCO skrydžių vykdyti pagal skrydžių vykdymo vadovą, kuriame nustatoma MOPSC. Šis terminas pakeistas terminu „didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija“.

III. Skirtumų apžvalga**Skirtumai, palyginti su ICAO 6 priedu**

138. Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiami ICAO 6 priedo II dalies 2 skirsnio ir III dalies 3 skirsnio standartai, kurie laikomi neperkeltais arba perkeltais taip, kad neužtikrinamas bent lygiavertis ICAO 6 priede nurodytas saugos lygis.

7 lentelė. Skirtumai, palyginti su ICAO 6 priedu

6 priedo I / III dalies nuoroda	ES EASA nuoroda	Skirtumo aprašymas
6 priedo III dalies III skirsnio 4.3.2.1 punkto b papunktis	NCO.IDE.H.175 c punkto 2 papunktis	Gelbėjimosi plaustų vežimą nustato įgulos vadas įvertinęs planuojamo skrydžio riziką.

V. NCO.GEN – A skyrius. Bendrieji reikalavimai

139. Šiame skyriuje pateikti bendrieji NCO skrydžių reikalavimai.

Bendroji informacija

140. Keliose pastabose pareikšta abejonių dėl atitinkamos trečiojoje šalyje registruoto orlaivio kompetentingos institucijos. Reglamentas (EB) Nr. 216/2008 taikomas trečiojoje šalyje registruotiems ir Sąjungoje naudojamiems orlaiviams. Kompetentinga institucija nustatoma pagal orlaivio registracijos valstybę. Jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, taikomas vežėjo įsisteigimo arba gyvenamosios vietos valstybės kriterijus. Iš tikrųjų vežėjas gali būti subjektas (aviacijos klubas) arba fizinis asmuo, todėl nustatant kompetentingą instituciją reikia atsižvelgti į abi aplinkybes: kur yra įsisteigęs subjektas arba kur gyvena pilotas. NCO.GEN.100 taisyklė parengta pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalį.

141. Keliose gautose pastabose nurodyta, kad dėl ribotos vietos kai kurių NCO orlaivių pilotų kabinose reikėtų dar labiau sušvelninti NCO.GEN.135 taisyklę dėl dokumentų, vadovų ir informacijos, kuriuos reikia turėti skrydžio metu. Pažymėtina, kad NCO.GEN.135 taisyklėje jau numatyta galimybė, jei skrydžio išvykimo ir atvykimo vieta yra ta pati, daugumą reikalaujamų dokumentų laikyti aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.

142. Keliose pastabose prašyta paaiškinti NCO.GEN.125 taisyklės dėl nešiojamųjų elektroninių prietaisų (PED) turinį. Siekiant pateikti daugiau PED gairių bus parengtos naujos AMC ir (arba) rekomendacijos.

143. Kelių suinteresuotųjų šalių pastabose prašyta reikalauti patvirtinti MEL, nors pagal NCO.GEN.155 taisyklę MEL neprivalomas. Agentūra mano, kad būtiniausios įrangos sąrašą, jei jis nustatytas, turi kontroliuoti kompetentinga institucija arba, jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, – registracijos valstybė. Būtiniausios įrangos sąraše numatytos taisyklių išimtys, kurias reikia tinkamai prižiūrėti.
144. Atsižvelgiant į gautas pastabas dėl NCO.GEN.135 a punkto 1 papunkčio, bus parengta AMC, kurioje bus nurodyta, kaip laikytis reikalavimo vykdant balionų skrydžius AFM turėti orlaivyje.
145. Atsižvelgiant į tai, kad orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) laikomas galiojančiu tik pridėjus galiojantį tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą (ARC) ir kad konkrečiai minint CofA jau nurodoma, jog dabartinį ARC reikia pridėti prie CofA, siekiant nekartoti reikalavimo, ARC neįtrauktas į NCO.GEN.135 taisyklėje nurodytą dokumentą, kurį būtina turėti orlaivyje.
146. Daugelyje gautų pastabų prašyta NCO.GEN.140 taisyklėje pateikti daugiau išimčių, kad orlaivyje būtų galima turėti daiktų, paprastai laikomų pavojingaisiais krovniais. Agentūra abejoja dėl šių papildomų išimčių ir mano, kad nereikėtų numatyti daugiau išimčių, nei jau numatyta ICAO techninėse instrukcijose.

NCO.GEN.101 Laikymosi priemonės

147. ORO dalis netaikytina NCO vežėjams, todėl įtrauktas naujas taisyklės tekstas, kuriame nurodyta, kad vežėjai gali taikyti laikymosi priemones, alternatyvias agentūros priimtosioms. Šioms alternatyvioms laikymosi priemonėms nereikia išankstinio kompetentingos institucijos patvirtinimo.

NCO.GEN.102 Turistiniai motorizuotieji sklandytuvai ir motoriniai sklandytuvai

148. Šiame reikalavime siekiama paaikškinti turistiniams motorizuotiesiems sklandytuvams taikytinas taisykles, nes kartais jie naudojami kaip sklandytuvai, o kartais – kaip lėktuvai.

NCO.GEN.105 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

NCO.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Balionai

149. Pagal naujuosius rengimo principus įgyvendinimo taisyklėse nurodomi esminiai reikalavimai, pateikti pagrindinio reglamento IV priede, kur šie reikalavimai išsamiau aprašyti įgyvendinimo taisyklėse.
150. Papildomos baliono PIC pareigos nustatytos atskirame reikalavime.
151. Siekiant užtikrinti, kad kritinėmis skrydžio fazėmis būtų vykdoma tik su sauga susijusi veikla, įtrauktas naujas reikalavimas, į kurį įtraukta kritinės skrydžio fazės sąvoka.

NCO.GEN.115 Lėktuvų riedėjimas

152. Paskirti asmenis, turinčius teisę vairuoti lėktuvą žeme, dabar pavesta vežėjui.

153. Atsižvelgiant į gautas pastabas, ypač dėl reikalavimo mokytis naudotis radijo telefonu, numatytos švelnesnės nuostatos dėl aerodromų, kuriuose nereikalaujama radijo ryšių. Šiuo pakeitimu reikalavimas taip pat suderintas su ICAO 6 priedo II dalimi.

154. Atsižvelgiant į kelias pastabas bus įtrauktos rekomendacijos kaip gairės dėl įgūdžių ir žinių, reikalingų siekiant laikytis naudojimo standartų, kuriais užtikrinamas saugus lėktuvo judėjimas aerodrome.

NCO.GEN.120 Sraigto įjungimas

155. Tekste aprašytos sraigto įjungimo skrydžio ir techninės priežiūros reikmėms sąlygos; tekstas suderintas su CAT dalies CAT.GEN.MPA.130 taisykle.

NCO.GEN.125 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

156. Tekste reikalaujama nesinaudoti PED, galinčiais turėti neigiamos įtakos orlaiviui; tekstas suderintas su CAT dalies CAT.GEN.MPA.135 taisykle.

NCO.GEN.130 Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą

157. Atsižvelgiant į gautas pastabas, numatyta sušvelninti reikalavimo visada turėti avarinės įrangos sąrašą nuostatas. Šio reikalavimo nereikia laikytis, jei orlaivis kyla ir tupia tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.

NCO.GEN.140 Pavojingųjų krovinių vežimas

158. Šiame reikalavime aprašytos aplinkybės, kuriomis galima vežti pavojinguosius krovinius neturint patvirtinimo pagal SPA.DG skyrių. Tai taikoma, pvz., keleivių bagaže vežamiems daiktams, paprastai laikomiems pavojingaisiais krovniais.

159. Reikalavimas pranešti apie nedeklaruotus arba netinkamai deklaruotus pavojinguosius krovinius panaikintas, nes jis laikomas nesvarbiu nekomerciniams skrydžiams.

160. Kaip nurodyta pranešime apie pasiūlytą pakeitimą, agentūra pateikia dinaminę nuorodą į ICAO technines instrukcijas. Nuoroda konkrečiai aprašoma įgyvendinimo taisyklėse. Šiose taisyklėse techninių instrukcijų ištraukos paprastai nepateikiamos. Pakartojami tik techninių instrukcijų reikalavimai, kuriuose nurodyta konkreti vežėjo atsakomybė.

161. Terminas „techninės instrukcijos“ apibrėžtas I priede (jis paskelbtas nuomonėje Nr. 04/2011).

NCO.GEN.145 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą

162. Agentūra mano, kad būtina nustatyti įpareigojimą NCO skrydžius vykdančiam vežėjui įgyvendinti kompetentingos institucijos paskelbtas saugos priemones ir

privalomą agentūros paskelbtą saugos informaciją, pvz., tinkamumo skraidyti nurodymus.

NCO.GEN.155 Būtiniausias įrangos sąrašas

163. Iš esmės NCO skrydžių MEL parengti nereikia. Vis dėlto galima pasirinkti jį parengti savanoriškai. Tokiu atveju reikia, kad MEL patvirtintų kompetentinga institucija. Trečiojoje šalyje registruoto orlaivio MEL turi patvirtinti registracijos valstybė.

VI. NCO.OP – B skyrius. Veiklos procedūros

164. Šiame skyriuje pateikti NCO skrydžių veiklos procedūrų reikalavimai.

Bendroji informacija

165. LVTO reikalavimai suderinti su CAT ir SPA dalių pasiūlymu, kuriame reikalaujama SPA dalies patvirtinimo kiekvieno kilimo žemiau 400 m. atveju.

166. Daugelyje gautų pastabų prašyta pakeisti naudojimo būtiniausių reikalavimų apskaičiavimo metodą ir jį labiau pritaikyti NCO veiklai. Pažymėtina, kad šis su CAT ir NCC dalimis suderintas metodas įtrauktas į rekomendacijas (GM3-NCO.OP.110), todėl šiame skyriuje nurodytas tik susipažinti. Įgulos vadas gali taikyti kitus metodus.

167. Kai kurios suinteresuotosios šalys prašė, kad agentūra pašalintų NCO.OP.125 / NCO.OP.126 taisyklės reikalavimą pridėti papildomai kuro tais atvejais, kai skrendant maršrutu sumažėja hermetiškumas arba sugenda vienas variklis. Remdamasi 2 skirsnio a punkto 7 papunkčio esminiu reikalavimu, kad vežėjai turėtų degalų atsargų ypatingiems atvejams, agentūra mano, kad šios sąlygos yra šių ypatingų atvejų dalis ir svarbios skrydžio saugai užtikrinti. Todėl šis NCO reikalavimas paliktas ir suderintas su NCC reikalavimu.

168. Keliose gautose pastabose prašyta pakeisti NCO.OP.165 taisyklę, kad būtų galima pradėti VFR skrydį, net jei meteorologinės sąlygos pakeliui į paskirties aerodromą nesuderinamos su VFR taisyklėmis, jei alternatyvus maršrutas į vieną arba kelis atsarginius aerodromus atitinka reikiamas VFR sąlygas. Įgyvendinus šį prašymą susijusio reikalavimo lygis nesiektų ICAO nustatyto saugos lygio. Agentūra neketina nustatyti mažesnių reikalavimų nei nustatytieji ICAO ir negalėjo rasti įtikinamų saugos argumentų, kad būtų galima leisti tokius skrydžius.

169. Daugelis suinteresuotųjų šalių pareiškė abejonių dėl NCC.OP.155 ir NCC.OP.156 taisyklių, susijusių su atsarginių paskirties aerodromų parinkimu lėktuvams ir sraigtasparniams. Kaip nurodyta pastabose, taisyklės tikslas nėra reikalauti, kad paskirties ir atsarginis aerodromas kartu atitiktų leistinas meteorologines sąlygas. Šiose taisyklėse nurodyta, kad būtina parinkti tokį atsarginį aerodromą, kuris atitiktų taikytinus meteorologinius reikalavimus, jei meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome prastesnės už būtiniausių reikalavimus.

170. Keliose gautose pastabose prašyta pakeisti NCO.OP.135 taisyklės a punkto 11 papunktį dėl įgulos vado naudotinos meteorologinės informacijos ir pašalinti

žodžius „oro navigacijos“. ICAO 6 priedo II dalies reikalavimas pagrįstas dabartiniais tinkamais žemėlapiais, iš tikrųjų susijusiais su ICAO 4 priede pateikta oro navigacijos žemėlapių apibrėžtimi. Vis dėlto pagal šį reikalavimą vežėjams nedraudžiama naudoti kitų esamų žemėlapių, bet juos reikia naudoti tik kartu su dabartiniais oro navigacijos žemėlapiais, nes jie yra vieninteliai žemėlapiai, kuriuose pateikiama visa reikiama oro navigacijos informacija.

171. Atsižvelgiant į gautas pastabas dėl DA(H) naudojimo netikslojo artėjimo tūpti skrydžio metu, kai taikoma nenutrūkstamo priartėjimo tūpti žemėjimo metodika ir nutraukto artėjimo tūpti atveju gali būti skrendama žemiau MDA(H), prie NCC.OP.111 taisyklės bus pridėta AMC, siekiant geriau paaiškinti vežėjo pareigą parengti procedūras, kuriomis būtų galima užtikrinti, kad skrydžio ratu / nutraukto artėjimo tūpti atveju nebūtų skrendama žemiau MDA / MDH.

NCO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

172. Taisyklė supaprastinta – nurodomas tik skrydžio iki artimiausio tinkamo atsarginio aerodromo laikas.
173. Reikėtų pažymėti, kad sraigtasparnių skrydžių laikas neapibrėžtas ir manoma, kad vežėjas turėtų nustatyti parinkimo kriterijus skrydžių vykdymo vadove. Manoma, kad, atsižvelgiant į sraigtasparnių charakteristikas, specialios izoliuoto aerodromo apibrėžties įtraukti nereikia.

NCO.OP.110 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Lėktuvai ir sraigtasparniai

174. Šiame reikalavime siekiama atsižvelgti į NCO skrydžius ir užtikrinti proporcingumo principą.
175. Nereikalaujama, kad vežėjas nustatytų aerodromo būtiniausius reikalavimus; jis gali naudotis esamais komerciniais naudojimo būtiniausiais reikalavimais. Tekstas suderintas su ICAO 6 priedo II dalies 2 skirsniu.

NCO.OP.111 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. NPA, APV, CAT I skrydžiai

NCO.OP.112 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu lėktuvais

NCO.OP.113 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais

176. Šie reikalavimai suderinti su NCC taisykle.

NCO.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai, sraigtasparniai ir motoriniai sklandytuvai

177. Tekstas suskirstytas į konkreitiems orlaiviams skirtas taisykles. Lėktuvų, sraigtasparnių, motorinių sklandytuvų ir balionų triukšmo mažinimo procedūrų taisyklės skirtos įgulos vadui; jomis siekiama užtikrinti, kad pirmenybė būtų

teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui. Tekstas pagrįstas ICAO 6 priedo II ir III dalių rekomendacijomis.

NCO.OP.125 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

NCO.OP.126 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

178. Tekstas suskirstytas į konkrečius orlaiviams skirtas taisykles ir suderintas su ICAO 6 priedo II ir III dalimis.

179. Atsižvelgiant į gautas pastabas, nustatytos švelnesnės taisyklės lėktuvams, kylantiems ir tupiantiems tame pačiame aerodrome ir liekantiems aerodromo matymo zonoje. Šiuo atveju degalų kiekis sumažintas: be grįžti į aerodromą reikalingų degalų reikia turėti dar tiek, kad pakaktų skristi 10 minučių.

NCO.OP.130 Keleivių instruktažas

180. Tekstas pritaikytas NCO skrydžiams numatant, kad instruktažą reikia rengti prieš skrydį arba jo metu.

NCO.OP.135 Pasirengimas skrydžiui

181. Atsižvelgiant į gautas pastabas, rekomendacijos bus įtrauktos kaip gairės dėl galimybės naudoti skrydžio planą (OFP), kad būtų galima laikytis pasirengimo skrydžiui reikalavimo. ICAO taip pat neįpareigoja naudoti OFP vykdant nekomercinius skrydžius.

NCO.OP.140 Atsarginis paskirties aerodromas. Lėktuvai

NCO.OP.141 Atsarginis paskirties aerodromas. Sraigtasparniai

182. Atsarginio paskirties aerodromo tekstas padalytas į konkrečius orlaiviams skirtus reikalavimus.

183. Kad būtų aiškiau ir nuosekliau, NCO.OP.141 taisyklės a punktas iš dalies pakeistas – įtrauktas reikalavimas paskirties aerodrome taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, nes taisyklėje buvo nurodyti būtiniausi artėjimo tūpti pagal prietaisus reikalavimai.

184. Nustatytas sraigtasparnių skrydžiams taikytinas meteorologinių sąlygų galiojimo laikotarpis izoliuotame paskirties aerodrome. Jis suderintas su a punkto reikalavimu, kuriame nurodytas laikotarpis nuo 2 valandų prieš numatytą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo.

NCO.OP.145 Degalų papildymas keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant

185. Atsižvelgiant į kelias pastabas, vėl numatyta galimybė papildyti degalus keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant ir taikyti tokius pat apribojimus, kokie taikomi NCC skrydžiams.

NCO.OP.170 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros**NCO.OP.175 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros**

186. Su ledu susijusioms procedūroms numatyti du reikalavimai: pirmasis susijęs su antžeminėmis, o antrasis – su skrydžio procedūromis. Tekstas suderintas su esminiais reikalavimais (IV priedo 2.a.5 punktu); jame nustatyta PIC pareiga.

NCO.OP.185 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

187. Daugelyje pastabų prašyta pašalinti specialųjį reikalavimą neimituoti IFR dirbtinėmis priemonėmis keleiviams esant orlaivyje. Vis dėlto agentūra mano, kad tokių situacijų imitavimas keleiviams esant orlaivyje susijęs su sauga, todėl šį reikalavimą paliko.

188. Vis dėlto, kadangi NCO dalis taikytina patvirtintoms mokymo organizacijoms, vykdančioms mokomuosius skrydžius kitais nei sudėtingais orlaiviais, ir yra gauta pastabų, taisyklė sušvelninta, kad neįprastas situacijas ir IFR dirbtinėmis priemonėmis būtų galima imituoti vykdant mokomuosius skrydžius orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCO.OP.190 Degalų apskaita skrydžio metu

189. Atsižvelgiant į kelias pastabas ir siekiant nuoseklumo, pašalintas NCO taisyklių tekste neapibrėžtas terminas „galutinės degalų atsargos“, o siekiant paaiškinti reikalavimą nurodyti lėktuvų ir sraigtasparnių degalų reikalavimai. Šia taisykle siekiama užtikrinti, kad nutūpus likęs degalų kiekis būtų ne mažesnis nei degalų atsargos, reikalaujamos NCO.OP.125 ir NCO.OP.126 taisyklėse.

NCO.OP.200 Žemės artumo nustatymas

190. Remiantis ICAO 6 priedo II dalimi, TAWS turi būti įrengta tik kai kuriuose NCO lėktuvuose. Todėl šiame reikalavime aptariamas skrydžio reikalavimas dėl TAWS naudojimo. Šis tekstas suderintas su NCC dalimi.

NCO.OP.205 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)

191. Šis reikalavimas įtrauktas siekiant užtikrinti, kad įrengta ACAS būtų naudojama pagal Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011.

VII. NCO.POL – C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai**Bendroji informacija**

192. Šiame skyriuje pateiktos nekomerciniams skrydžiams kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais naudojamų orlaivių naudojimo galimybių ir naudojimo apribojimų taisyklės.

NCO.POL.100 Naudojimo apribojimai

193. NPA tekstas perkeltas į naują taisyklės tekstą ir įtrauktas vienas papildomas punktas dėl užrašų, sąrašų ir prietaisų ženklų indikatorių, kuriais rodomi šie naudojimo apribojimai.

NCO.POL.105 Svėrimas. Lėktuvai ir sraigtašparniai

194. Daugelyje pastabų pabrėžta, kad šis reikalavimas turėtų būti ne OPS taisyklėse, bet M dalies taisyklėse. Orlaivio svėrimo reikalavimai šiame reglamente palikti siekiant išvengti teisės aktų spragų, nes šiuo metu šie reikalavimai į M dalį neįtraukti. Šį klausimą būtų galima spręsti rengiant būsimas taisykles.

195. Periodiško orlaivių svėrimo iš naujo nuostata išbraukta, nes svėrimo iš naujo sąlygos tinkamai aprašytos naujame a punkte.

VIII.NCO.IDE – D skyrius. Prietaisai, duomenys, įranga

196. Šiame skyriuje pateikti NCO skrydžių prietaisų, duomenų ir įrangos reikalavimai. Jį sudaro keturi skirsniai:

- 1 skirsnis. *Lėktuvai*,
- 2 skirsnis. *Sraigtašparniai*,
- 3 skirsnis. *Sklandytuvai*,
- 4 skirsnis. *Balionai*.

197. Apskritai, rengiant šį tekstą, rezultatais pagrįsti tikslai palikti ten, kur praktiška, t. y. taisyklių lygmeniu, o sistemų arba įrangos specifikacijos ir laikymosi priemonės pateiktos AMC lygmeniu.

198. Įrangos reikalavimai atskirti nuo vien skrydžio, pvz., įrangos naudojimo, reikalavimų, į kuriuos deramai atsižvelgiama NCO.OP skyriuje.

199. Kiekviename skirsnyje išlaikyta nuosekli taisyklių numeracija, tuo pačiu lėktuvų ir sraigtašparnių klausimu taisyklėms suteikiama tas pats numeris ir ta pati antraštė. Jei taisyklė skirta tik lėktuvams, jos numeris numeruojant sraigtašparnių taisykles praleidžiamas, ir atvirkščiai.

200. Skrydžiams, kai įranga sugedusi arba kai jos trūksta, nustatytas naujas reikalavimas (NCO.IDE.A.105 / NCO.IDE.H.105 Būtiniausia skrydžio įranga).

201. Kadangi sklandytuvų ir balionų reikalavimuose nuorodos į ICAO nebuvo, šių dviejų orlaivių kategorijų įrangos ir prietaisų reikalavimai parengti padedant ekspertams ir remiantis esamais nacionaliniais standartais ir teisės aktais.

NCO.IDE.A.100 / NCO.IDE.H.100 / NCO.IDE.S.100 / NCO.IDE.B.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

202. Atsižvelgiant į 21 dalies reikalavimus, paaiškinti patvirtinimo reikalavimai. Įtrauktos papildomos nuostatos siekiant užtikrinti, kad pagal NCO dalį nereikalaujami

instrumentai ir įranga, kurių nereikia patvirtinti pagal 21 dalį, nebūtų naudojami saugos funkcijoms ir neturėtų įtakos tinkamumui skraidyti. Be to, paaiškintas įrangos tinkamumo skraidyti patvirtinimo reikalavimų trečiosiose šalyse registruotiems orlaiviams taikymas. Šiuo tikslu pridėtos rekomendacijos. Atsižvelgiant į pastabas, išsamiau paaiškintos patvirtintos ir nepatvirtintos įrangos nuostatos.

NCO.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

203. Iš buvusios OPS.CAT.407 taisyklės NPA nuostatos perimtas specialus atsarginių lydžių saugiklių reikalavimas lėktuvams. Tai dera su ICAO 6 priedo II dalies 2.4.2.2 punktu. Kaip ir CAT.IDE bei NCC.IDE skyriuose, atitinkamas reikalavimas sraigtasparniams nepasiūlytas.

NCO.IDE.A.120 / NCO.IDE.H.120 ir NCO.IDE.A.125 / NCO.IDE.H.125 Skrydžiai pagal VFR / IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

204. Pasiūlytos taisyklės parengtos laikantis pagrindinės prielaidos, kad skrydžių pagal VFR taisyklėse bus nustatytos VMC ir kad skrydžius meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus reikės vykdyti pagal IFR.

205. Suderinant su CAT.IDE skyriumi, pridėta vietos skrydžių AMC, kurioje nurodytos lėktuvų kai kurių prietaisų papildomos reikalavimų laikymosi priemonės.

206. Prie sąlygų, kuriomis vykdamas skrydžius pagal VFR reikalaujama naudoti papildomą įrangą, pridėta sraigtasparniams taikytina matomumo žemiau 1 500 m sąlyga.

207. Pridėta AMC, kurioje nurodytos magnetinės krypties matavimo ir rodymo priemonės.

208. Suderinant su ICAO 6 priedu įtrauktas reikalavimas dėl priemonių, kuriomis vykdamas tam tikrus skrydžius pagal VFR galima išvengti oro greičio rodymo sistemos gedimo. Atsižvelgiant į pastabas paaiškinta, kad toks reikalavimas netaikomas VFR skrydžiams naktį, bet taikomas tik tokiais sąlygomis, kai nenaudojant papildomų prietaisų orlaivio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje ir kai matomumas yra mažesnis nei 1 500 m.

209. Pridėta AMC dėl priemonių, kuriomis galima išvengti oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

NCO.IDE.H.126 Papildoma įranga vienintelio piloto skrydžiams pagal IFR

210. Remiantis esamais stabilumo gerinimo sertifikavimo reikalavimais ir Jungtinės Karalystės AAIB orlaivių avarijų ataskaitoje Nr. AAIB 4/97 pateikta saugos rekomendacija, pasiūlyta įtraukti autopiloto, kuriame įdiegtas bent aukščio ir krypties palaikymo režimas, reikalavimą sraigtasparniams, skrendantiems pagal IFR.

NCO.IDE.A.140 / NCO.IDE.H.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai
NCO.IDE.S.125 Krėslai ir suvaržymo sistemos

211. Įtrauktas specialus krėslų, diržų ir suvaržymo sistemų reikalavimas. Siekiant esamų projektavimo sprendimų lankstumo, taip pat pateikta liemens suvaržymo (UTR) apibrėžtis. Peržiūrėjus pastabas paaiškėjo, kad terminas „saugos diržas“ vartojamas nenuosekliai. Nors, atrodo, paprastai manoma, kad saugos diržą sudaro saugos diržas ir du perpetiniai diržai, kai kurie lėktuvai gali neatitikti taikytinų reikalavimų. Keliose gautose pastabose prašoma leisti lėktuvuose, kuriuose neįmanoma įrengti keturių taškų diržo, naudoti saugos diržus su įstrižu perpetiniu diržu. Visų pirma manoma, kad vykdant NCO skrydžius naudojama liemens suvaržymo sistema su perpetiniu diržu (pvz., krėslas su įstrižu perpetiniu diržu) atitinka skrydžio įgulos krėslas reikalavimus.
212. Keliose pastabose dėl CRD prašyta nustatyti UTR reikalavimo skrydžio įgulos krėslams taikymo pradžios datą. Tokia data nenustatyta, nes, remiantis rekomendacijomis, šios taisyklės tikslas yra gerinti saugos standartus, taip pat esamų orlaivių. Be to, galimybė naudoti įstrižus saugos diržus vykdant NCO ir taip laikytis reikalavimo suteikia pakankamai lankstumo.

Su deguonimi susiję įrangos reikalavimai

213. Daug pastabų pateikta ir tartasi dėl šių taisyklių:
- NCO.IDE.A.150 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai, ir
 - NCO.IDE.A.155 / NCO.IDE.H.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai ir (arba) sraigasparniai.
214. Agentūra gavo kelias pastabas, kuriose siūloma sušvelninti šias taisykles dėl NCO remiantis dabartine veiklos praktika kai kuriose valstybėse narėse ir ICAO SARP (daugiausia 6 priedo II dalies 2.2.3.8 punktu).
215. 04 peržiūros grupė pateikė įrodymų, kad Europoje neužregistruota avarių dėl deguonies trūkumo žemiau 14 000 pėdų, ir taip pat išreiškė abejonių dėl saugos taikant apribojimą išlaikyti orlaivį žemesniame skrydžio lygyje skrendant per debesis ir apledėjimo sąlygomis, kai orlaivyje neįrengta deguonies tiekimo įranga.
216. Agentūra peržiūrėjo visas pastabas bei šiuo klausimu gautą informaciją ir atkreipia dėmesį į šiuos aspektus:
- reikalavimai hermetiškiems sraigasparniams išbraukti, kaip CAT.IDE ir NCC.IDE skyriuose, nes ES hermetiški sraigasparniai nenaudojami;
 - reikalavimai nehermetiškiems sraigasparniams atitinka ICAO 6 priedo III dalies III skirsnio 2.9 punktą, kuriame reikalaujama turėti deguonies skrendant ilgiau nei 30 minučių 10 000–13 000 pėdų aukštyje ir bet kokį laikotarpį – didesniame nei 13 000 pėdų aukštyje;
 - dabartinis pasiūlytas lėktuvams taikytinas tekstas paliktas suderintas su NCC.IDE skyriaus reikalavimais ir reikalavimai specialiai yra aukštesni nei dabartinių ICAO standartų; iš tikrųjų ICAO standartuose sprendimas paliekamas įgulos vado nuožiūra, todėl teoriškai skristi be deguonies galima

bet kokiame aukštyje; manoma, kad to nepakanka, nes orlaivio naudotojas dalijasi oro erdve su kitais oro eismo dalyviais; taigi dėl piloto hipoksijos gali susidaryti pavojingų situacijų, dėl kurių gali kilti nepageidautinas pavojus trečiosioms šalims;

- agentūra ypač atsižvelgė į tai, kad žmogaus fiziologija dėl vykdomo skrydžio pobūdžio (komercinio ar nekomercinio) arba orlaivio sudėtingumo nesikeičia; todėl pasiūlytame tekste įgyvendintas ICAO 6 priedo II dalies 2.A priede pateiktas turinys ir reikalaujama turėti papildomos deguonies, kaip numatyta ir CAT bei NCC dalyse;
- agentūra taip pat atsižvelgė į šiuo klausimu atliktą ICAO vertinimą, pristatytą 2008 m. redakcijos dokumente Nr. 8984 su paskutiniais pakeitimais; šiame dokumente konkrečiai aprašytos hipoksijos pasekmės įvairiame aukštyje, iš kurių matyti, kad reikalavimas būtinas;
- pripažįstama, kad daug skraidymo tam tikruose kalnuotuose regionuose patirties įgiję pilotai gali būti fiziologiškai prisitaikę prie tokių aukščių; vis dėlto remiantis pirmiau nurodytais medicinos tyrimais agentūrai taip pat kyla abejonių dėl tokių skrydžių saugos, kai deguonies trūkumas gali lemti pažintinių funkcijų sutrikimą arba (dalinį) piloto nepajėgumą; be to, deguonies trūkumas gali turėti neigiamą poveikį atitinkamų sveikatos sutrikimų turintiems keleiviams;
- švelnesnę taisyklę reikės taikyti remiantis pagrindinio reglamento 14 straipsniu; vertinant reikėtų atsižvelgti į specialias lengvinančias aplinkybes (pvz., naudotojo patirtį, piloto fiziologinį prisitaikymą prie tam tikrų aukščių); be to, paprastai tai būtų įmanoma tik tam tikruose regionuose (t. y. kalnuotose vietovėse).

217. Be to, nurodyta keleivių, kuriuos hermetiškuose lėktuvuose reikia aprūpinti deguonimi, dalis.

NCO.IDE.A.160 / NCO.IDE.H.160 ir NCO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai

218. Nuostatos dėl rankinių gesintuvų, kuriomis įpareigojama naudoti gesinimo medžiagą *Halon*, pašalintos siekiant laikytis Reglamento (EB) Nr. 1005/2009, kuriame ją naudoti bus uždrausta. Į taisyklę įtrauktas bendrasis saugos tikslas užtikrinti ugnies gesinimo medžiagos veiksmingumą. Todėl pereinamuoju laikotarpiu leidžiama toliau naudoti *Halon*.

219. Agentūra apsvairstė peržiūros grupės pasiūlymą ir kitas gautas pastabas, kuriose prašoma netaikyti reikalavimo turėti gesintuvą lengvuose lėktuvuose ir sraigtasparniuose (jei jų didžiausioji kilimo masė yra mažesnė nei 2 000 kg). Vis dėlto nustačius tokią išimtį NCO taisyklės neatitiktų 6 priedo II dalies (2.4.2.2 punktu) ir III dalies III skirsnio (4.1.3.1 punktu). Agentūra taip pat atsižvelgė į tai, kad pagal naujausią 6 priedo papildymą tik dvi valstybės narės kreipėsi dėl skirtumo, palyginti su ICAO standartu, todėl darė prielaidą, kad dauguma valstybių narių šią taisyklę savo nacionalinės teisės aktuose įgyvendino. Todėl ši taisyklė palikta.

220. Vis dėlto šis reikalavimas negalioja turistiniams motorizuotiesiems sklandytuvams (TMG) ir sklandytuvams dėl šių priežasčių:

- pilotų kabinoje labai nedaug vietos, o kai kurių tipų orlaiviuose jos visai nėra arba
- gesintuvą būtų galima pritvirtinti tik už piloto galvos, o tai galėtų kelti pavojų piloto saugai.

***NCO.IDE.A.170 / NCO.IDE.H.170 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT)
NCO.IDE.S.135 ir NCO.IDE.B.130 Skrydis virš vandens***

221. Remdamasi gautomis pastabomis agentūra apsvarstė galimybę tam tikruose mažuose lėktuvuose vietoj avarinio radiolokacinio siųstuvo naudoti asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB) ir patvirtino, kad tai užtikrina lygiavertį saugos lygį. Taip pat pridėtos AMC ir rekomendacijos dėl PLB. Nors lygiavertis saugos lygis užtikrinamas, jis skirsis nuo ICAO 6 priedo SARP dėl ELT. Taip pat dar paaiškinta, kad asmeninius radiolokacinius švyturius galima naudoti vietoj avarinių radiolokacinių siųstuvų, kuriuos, jei pageidaujama, mažuose orlaiviuose ir toliau galima naudoti.

NCO.IDE.H.175 Skrydis virš vandens

222. Be to, atsižvelgiant į gautas pastabas, paaiškinta, kad gelbėjimosi liemenių nebūtina laikyti tam tikrose lengvai prieinamose vietose, bet asmenys, kuriems jos skirtos, gali jas apsivilkti iš anksto.

NCO.IDE.S.110 Skrydžio žiburiai

223. Dėl sklandytuvų šis reikalavimas išbrauktas, nes FCL dalyje šios kategorijos orlaivių skrydžių naktį kvalifikacijos nėra.

NCC IR NCO DALYSE VARTOJAMI AKRONIMAI IR SANTRUMPOS**- tik orientaciniai -**

AAC	aviaciniai administraciniai ryšiai
AAD	nustatyto absoliučiojo aukščio nuokrypis
AAL	virš aerodromo lygio
AC	kintamoji srovė
ACAS II	II susidūrimų vengimo borto sistema
ADF	automatinis krypties ieškiklis
ADG	oru varomas generatorius
ADS	automatinė priklausomoji apžvalga
ADS-B	automatinė priklausomoji apžvalga ir transliavimas
ADS-C	automatinė priklausomoji apžvalga pagal sutartį
AeMC	aviacijos medicinos centras
AEO	veikiant visiems varikliams
AFCS	automatinė skrydžio valdymo sistema
AFM	orlaivio naudojimo vadovas
AFN	orlaivio skrydžio pranešimas
AFN	ATS priemonių pranešimas
AGL	virš žemės lygio
AHRS	erdvinės padėties ir kurso rodymo pamatinė sistema
AIS	oro navigacijos informacijos tarnyba
ALS	artėjimo tūpti žiburių sistema
ALSF	artėjimo tūpti žiburių sistema su paeiliui užsidegančiais žiburiais
AMC	priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės
AMSL	virš vidutinio jūros lygio
ANP	tikroji navigacijos charakteristika
AOC	oro vežėjo pažymėjimas
APCH	artėjimas tūpti
APU	pagalbinė jėgainė
APV	vertikalaus nukreipimo artėjimo tūpti schema
AR	ATS maršrutas
AR	reikia leidimo
AR	institucijų reikalavimai

ARA	artėjimas tūpti pagal borto radiolokatorių
ASC	Skrydžių saugos komitetas
ASDA	turimasis nutrauktojo kilimo nuotolis
ATC	skrydžių valdymas
ATO	patvirtinta mokymo organizacija
ATPL	oro transporto piloto licencija
ATQP	alternatyvi mokymo ir kvalifikacijos programa
ATS	oro eismo paslaugos
AVGAS	aviacinis benzinas
AVTAG	plataus diapazono degalai
B-RNAV	pagrindinės zonos navigacija
BALS	pagrindinė artėjimo tūpti žiburių sistema
CAP	dispečerio prieigos parametrai
CDFA	nenutrūkstamas priartėjimo tūpti žemėjimas
CDL	nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašas
CFIT	suartėjimo su žeme valdomasis skrydis
CG	sunkio centras
cm	centimetras
CM	konfigūracijos / konteksto valdymas
CMA	nuolatinės stebėsenos požiūris
CMV	konvertuotas meteorologinis matomumas
CMPA	sudėtingas varikliu varomas orlaivis
CofA	tinkamumo skraidyti pažymėjimas
CPA	artimiausias artėjimo tūpti taškas
CPDLC	dispečerio ir piloto duomenų saito ryšiai
CPL	komercinės aviacijos piloto licencija
CRM	įgulos išteklių valdymas
CRT	atsakymo į pastabas priemonė
CVR	pilotų kabinos pokalbių savirašis
DA	apsisprendimo aukštis
D-ATIS	aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo sistema, kuriai naudojamas duomenų saitas
DC	nuolatinė srovė
DCL	leidimas išskristi
DDM	moduliacijos gylio skirtumas
D-FIS	skrydžių informacijos paslauga naudojant duomenų saitą
DGOR	pavojingųjų krovinių įvykio ataskaita

DH	apsisprendimo aukštis
DME	nuotolio matavimo įranga
D-OTIS	aerodromo rajono informacijos operatyviojo perdavimo sistema, kuriai naudojamas duomenų saitas
DR	apsisprendimo atstumas
DSTRK	pageidaujamas kelias
EASP	Europos aviacijos saugos programa
EK	Europos Komisija
EFB	elektroninė skrydžio valdymo įranga
EFIS	elektroninė skrydžio prietaisų sistema
EGT	išmetamųjų dujų temperatūra
ELT(AD)	avarinis radiolokacinis siųstuvas (įsijungiantis automatiškai)
ELT(AF)	avarinis radiolokacinis siųstuvas (automatinis fiksuotasis)
ELT(AP)	avarinis radiolokacinis siųstuvas (automatinis nešiojamasis)
ELT(S)	gelbėjimosi avarinis radiolokacinis siųstuvas
EPE	padėties klaidos įvertis
EPR	variklio slėgio laipsnis
EPU	padėties netikrumo įvertis
ERA	maršruto atsarginis (aerodromas)
ESSG	Europos SAFA valdymo grupė
ETOPS	padidinto nuotolio skrydžiai dviejų variklių lėktuvais
ETSO	Europos techninių standartų reikalavimas
EUROCAE	Europos civilinės aviacijos įrangos organizacija
EVS	sustiprinto matomumo sistema
FAA	Federalinė aviacijos administracija
FAF	priartėjimo tūpti kontrolinis taškas
FAK	pirmosios pagalbos vaistinė
FALS	visa artėjimo tūpti žiburių sistema
FANS	būsima oro navigacijos sistema
FAP	priartėjimo tūpti taškas
FATO	priartėjimo tūpti ir kilimo rajonas
FDM	skrydžio duomenų stebėseną
FDR	skrydžio duomenų savirašis
FFS	viso realaus skrydžio treniruoklis
FI	lakūnas instruktorius
FL	skrydžio lygis
FM	dažnio modulatorius

FMS	skrydžio valdymo sistema
FOR	regėjimo laukas
FOV	matymo laukas
FSTD	realaus skrydžio treniruoklis
ft	pėda
FTD	skrydžio mokymo įtaisas
g	gramas
g	sunkis
GBAS	antžeminė išplėstinė sistema
GCAS	susidūrimų su žeme vengimo sistema
GIDS	antžeminė ledo aptikimo sistema
GLS	GBAS tępimo sistema
GM	rekomendacijos
GNSS	pasaulinė navigacijos palydovų sistema
GPS	globalinė padėties nustatymo sistema
GPWS	žemės artumo įspėjimo sistema
HEMS	avarinės medicinos tarnybos sraigtasparnis
HF	aukštasis dažnis
HI/MI	didelis intensyvumas / vidutinis intensyvumas
HIALS	didelio intensyvumo artėjimo tūpti žiburių sistema
HLL	sraigtasparnių denio apribojimų sąrašas
HoT	laukimo laikas
hPa	hektopaskalis
HUD	kolimatorinis indikatorius
HUDLS	kolimatorinio valdymo tępimo sistema
IAF	pradinio artėjimo tūpti kontrolinis taškas
IALS	tarpinė artėjimo tūpti žiburių sistema
ICAO	Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija
IF	tarpinis kontrolinis taškas
IFR	skrydžių pagal prietaisus taisyklės
IGE	žemės poveikis
ILS	tūpimo pagal prietaisus sistema
IMC	meteorologinės sąlygos pagal prietaisus
inHg	gyvsidabrio coliai
INS	inercinė navigacijos sistema
IORS	pranešimo apie įvykius vidaus sistema
IP	tarpinis taškas

IR	įgyvendinimo taisyklė
IRNAV/IAN	integruotoji zonos navigacija
IRS	inercinė pamatinė sistema
ISA	tarptautinė standartinė atmosfera
IV	intraveninis
JAA	Jungtinė aviacijos administracija
JAR	Jungtiniai aviacijos reikalavimai
JET 1 / A / A1	žibalas
JET B	plataus diapazono degalai
JIP	bendroji įgyvendinimo procedūra
JP-4	plataus diapazono degalai
km	kilometras
kN	kiloniutonas
KSS	Ktitorovo, Simino, Sindalovskiio formulė
kt	mazgas
LAT/LONG	platuma / ilguma
LED	šviesos diodas
LIFUS	skrydis maršrutu prižiūrint
LNAV	šoninė navigacija
LoA	susitarimo dokumentas
LOC	kurso radijo švyturys
LOE	oro linijų įvertinimas
LOFT	oro linijų skrydžio mokymas
LOS	ribotų kliūčių paviršius
LOUT	žemiausioji naudojimo temperatūra
LP	kurso radijo švyturio naudojimo galimybės
LPV	šoninis tikslusis artėjimas tūpti naudojant vertikalaus nukreipimo schemą
LRNS	tolimojo veikimo navigacijos sistema
LVO	skrydžiai prasto matomumo sąlygomis
LVP	prasto matomumo procedūros
LVTO	prasto matomumo kilimas
m	metras
MALS	vidutinio intensyvumo artėjimo tūpti žiburių sistema
MALSF	vidutinio intensyvumo artėjimo tūpti žiburių sistema su paeiliui užsidegančiais žiburiais
MALSR	vidutinio intensyvumo artėjimo tūpti žiburių sistema su kilimo ir tūpimo tako rodymo žiburiais

MAPt	nutraukto tūpimo taškas
MCTOM	maksimali sertifikuota kilimo masė
MDA	mažiausias absoliutusias žemėjimo aukštis
MDA/H	mažiausias absoliutusias / santykinis žemėjimo aukštis
MDH	mažiausias žemėjimo aukštis
MEA	mažiausias saugus absoliutusias maršruto aukštis
MEL	būtiniausios įrangos sąrašas
METAR	aerodromo meteorologinis pranešimas
MGA	mažiausias saugus absoliutusias tinklo aukštis
MHz	megahercas
MID	vidurinis taškas
ml	mililitras
MLS	mikrobangė tūpimo sistema
MMEL	pagrindinis būtiniausios įrangos sąrašas
MNPS	būtiniausios navigacijos charakteristikų specifikacijos
MOC	būtinusias kliūčių perskridimas
MOCA	mažiausias absoliutusias kliūčių perskridimo aukštis
MOPS	būtinusių veiksmingumo reikalavimų standartas
MORA	mažiausias absoliutusias maršruto aukštis
MPSC	didžiausioji keleivių kėslų konfigūracija
mSv	milisivertas
NADP	išvykimo triukšmo mažinimo procedūra
NALS	nėra artėjimo tūpti žiburių sistemos
NAV	navigacija
NDB	nekryptinis švyturys
N _F	laisvaeigės turbinos greitis
NM	jūrmylė
NOTAM	pranešimas lakūnui
NPA	netikslus artėjimas tūpti
NVG	naktinio matymo akiniai
OAT	išorinio oro temperatūra
OCH	kliūčių perskridimo aukštis
OCL	vandenyno perskridimas
ODALS	visakryptė artėjimo tūpti žiburių sistema
OEI	neveikiant vienam varikliui
OFS	paviršius be kliūčių
OGE	nesant žemės poveikio

OIP	nukrypimo pradžios taškas
OM	skrydžių vykdymo vadovas
ONC	skrydžių navigacijos žemėlapis
OSD	tinkamumo naudoti duomenys
otCMPA	kitas nei sudėtingas varikliu varomas orlaivis
PAPI	tikslojo artėjimo tūpti trajektorijos indikatorius
PAR	tikslojo artėjimo tūpti radiolokatorius
PBE	apsauginė kvėpavimo įranga
PBN	nustatytų charakteristikų navigacija
PCDS	darbuotojų vežimo prietaisų sistema
PDP	iš anksto nustatytas taškas
PNR	grįžimo (negrįžimo) taškas
POH	piloto skrydžių vykdymo vadovas
PRM	riboto judumo asmuo
QFE	atmosferos slėgis aerodromo lygyje (arba ties kilimo ir tūpimo tako slenksčiu)
QNH	nulinio aukščio klausimas, atmosferos slėgis jūriniame aukštyje
R/T	radijas / telefonija
RA	sprendžiamasis patarimas
RAT	avarinė aviacinė turbina
RCC	gelbėjimo koordinavimo centras
RCF	sumažintas degalų ypatingajam atvejui kiekis
RCLL	kilimo ir tūpimo tako ašinės linijos žiburiai
RFC	maršruto įrenginių žemėlapis
RNAV	zonos navigacija
RNAV 5	B-RNAV, pagrindinės zonos navigacija
RNP	būtinoji navigacijos charakteristika
RNPX	X būtinoji navigacijos charakteristika
ROD	žemėjimo sparta
RTCA	Oreivystės radiotechnikos komisija
RTZL	kilimo ir tūpimo tako tūpimo zonos žiburiai
RVR	kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis
RVSM	sumažintas vertikaliojo skirstymo minimumas
SACA	Bendrijos orlaivio saugos įvertinimas
SAFA	Užsienio orlaivio saugos įvertinimas
SAE ARP	Automobilių inžinierių draugijos Aviacijos ir kosmoso rekomenduojama praktika
SALS	paprasta artėjimo tūpti žiburių sistema

SALSF	trumpojo artėjimo tūpti žiburių sistema su paeiliui užsidegančiais žiburiais
SAp	nusistovėjęs artėjimas tūpti
SAP	sistemos prieigos parametrai
SAR	paieška ir gelbėjimas
SBAS	palydovinė išplėstinė sistema
SCP	specialių kategorijų keleiviai
SID	standartinis išskridimas pagal prietaisus
SMS	saugos valdymo sistema
SPECI	atrinktasis specialusis aviacijos pranešimas
SRA	artėjimas tūpti pagal apžvalgos radiolokatorių
SRE	apžvalgos radiolokatorius
SSALF	supaprastinta trumpo artėjimo tūpti žiburių sistema su paeiliui užsidegančiais žiburiais
SSALR	supaprastinta trumpo artėjimo tūpti žiburių sistema su kilimo ir tūpimo taką rodančiais žiburiais
SSALS	supaprastinta trumpo artėjimo tūpti žiburių sistema
SSP	valstybės saugos programa
SSR	antrinis stebėjimo radiolokatorius (barometrinio aukščio pranešimo sistema)
STC	papildomas tipo pažymėjimas
SVS	realaus skrydžio matomumo sistema
TA	eismo patarimas
TAC	aerodromo rajono artėjimo tūpti žemėlapis
TAFS	aerodromo prognozės
TAS	tikrasis oro greitis
TAWS	įspėjimo apie vietovės reljefą sistema
TCAS	oro eismo pavojaus ir susidūrimų vengimo sistema
TCCA	<i>Transport Canada Civil Aviation</i>
TDP	kilimo apsisprendimo taškas
TDZ	tūpimo zona
THR	slenkstis
TODA	turimasis kilimo nuotolis
TORA	turimasis riedos ilgis
TRI	tipo kvalifikacijos instruktorius
TSE	suminė sistemos paklaida
TVE	suminė vertikalioji paklaida
TWIP	aerodromo rajono meteorologinė informacija pilotams

UMS	naudojimo stebėsenos sistema
UTC	suderintasis pasaulinis laikas
UTR	liemens suvaržymas
V _{AT}	rodomas oro greitis ties slenksčiu
VDF	VHF krypties ieškiklis
VFR	vizualiųjų skrydžių taisyklės
VHF	labai aukštas dažnis
VIS	matomumas
VMC	vizualiosios meteorologinės sąlygos
V _{MO}	didžiausias skrydžio greitis
VNAV	vertikaliąją navigaciją
VOR	visakryptis VHF radijo švyturys
V _{S1G}	1 g smukos greitis
V _{SO}	leidimosi greitis
V _Y	geriausia aukštėjimo sparta
WAC	pasaulio oro navigacijos žemėlapis
WXR	meteorologinis radiolokatorius
ZFT	nulinis skrydžio laikas
ZFTT	nulinio skrydžio laiko mokymas

Kelnas, 2012 m. vasario 1 d.

P. GOUDOU
Vykdomasios direktorius