



**Europos
agentūra**

aviacijos

saugos

**Komisijos reglamento
dėl orlaivių naudojimo skrydžiams – OPS projekto VI priedas**

NCC dalis – IR

Turinys

NCC dalis – IR	8
A skyrius. Bendrieji reikalavimai	8
NCC.GEN.100 Kompetentinga institucija	8
NCC.GEN.105 Įgulos pareigos	8
NCC.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai	9
NCC.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis	11
NCC.GEN.115 Bendra kalba	11
NCC.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas	11
NCC.GEN.125 Sraigto įjungimas	12
NCC.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai	12
NCC.GEN.135 Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą	12
NCC.GEN.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu	12
NCC.GEN.145 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas	13
NCC.GEN.150 Pavojingųjų krovinių vežimas	14
B skyrius. Skrydžių procedūros	15
NCC.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis	15
NCC.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai	15
NCC.OP.110 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Bendrosios nuostatos	15
NCC.OP.111 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. NPA, APV, CAT I skrydžiai	16
NCC.OP.112 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu lėktuvais	17
NCC.OP.113 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais	18

VI priedas 'NCC dalis

NCC.OP.115	Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros	18
NCC.OP.120	Triukšmo mažinimo procedūros	19
NCC.OP.125	Mažiausiasis absoliutusias kliūčių perskridimo aukštis. IFR skrydžiai	19
NCC.OP.130	Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai	19
NCC.OP.131	Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai	20
NCC.OP.135	Bagazo ir krovinių laikymas	20
NCC.OP.140	Keleivių instruktažas	21
NCC.OP.145	Pasirengimas skrydžiui	21
NCC.OP.150	Kilimo atsarginiai aerodromai. Lėktuvai	22
NCC.OP.151	Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai	22
NCC.OP.152	Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai	23
NCC.OP.155	Degalų papildymas keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant.....	23
NCC.OP.160	Naudojimasis ausinėmis	23
NCC.OP.165	Keleivių vežimas.....	24
NCC.OP.170	Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga.....	24
NCC.OP.175	Rūkymas orlaivyje	24
NCC.OP.180	Meteorologinės sąlygos	25
NCC.OP.185	Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros	25
NCC.OP.190	Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros	25
NCC.OP.195	Kilimo sąlygos	26
NCC.OP.200	Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu.....	26
NCC.OP.205	Degalų apskaita skrydžio metu.....	26
NCC.OP.210	Papildomo deguonies naudojimas	26
NCC.OP.215	Žemės artumo nustatymas	26
NCC.OP.220	Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)	27
NCC.OP.225	Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos	27

VI priedas 'NCC dalis

NCC.OP.230	Artejimo tūpti pradžia ir tęsimas	27
C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai		28
NCC.POL.100	Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai	28
NCC.POL.105	Masė ir centruotė, krova	28
NCC.POL.110	Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai	30
NCC.POL.111	Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Švelnesnės nuostatos	31
NCC.POL.115	Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos	31
NCC.POL.120	Kilimo masės apribojimai. Lėktuvai	32
NCC.POL.125	Kilimas. Lėktuvai	32
NCC.POL.130	Skrydis maršrutu neveikiant vienam varikliui. Lėktuvai	33
NCC.POL.135	Tūpimas. Lėktuvai	33
D skyrius. Prietaisai, duomenys ir įranga.....		34
1 skirsnis. Lėktuvai.....		34
NCC.IDE.A.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos	34
NCC.IDE.A.105	Būtiniausia skrydžio įranga.....	35
NCC.IDE.A.110	Atsarginiai lydieji saugikliai	35
NCC.IDE.A.115	Skrydžio žiburiai	35
NCC.IDE.A.120	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga	36
NCC.IDE.A.125	Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga	37
NCC.IDE.A.130	Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga	38
NCC.IDE.A.135	Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)	38
NCC.IDE.A.140	Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)	38
NCC.IDE.A.145	Orlaivio meteorologinė įranga.....	39
NCC.IDE.A.150	Skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį papildoma įranga	39
NCC.IDE.A.155	Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema	39

VI priedas 'NCC dalis

NCC.IDE.A.160	Pilotų kabinos pokalbių savirašis.....	39
NCC.IDE.A.165	Skrydžio duomenų savirašis	40
NCC.IDE.A.170	Duomenų saito įrašymas	41
NCC.IDE.A.175	Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis	41
NCC.IDE.A.180	Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai	42
NCC.IDE.A.185	Ženkilai „Prisisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“	42
NCC.IDE.A.190	Pirmosios pagalbos vaistinėle	43
NCC.IDE.A.195	Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai	43
NCC.IDE.A.200	Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai	44
NCC.IDE.A.205	Rankiniai gesintuvai	44
NCC.IDE.A.206	Avariniai kirviai ir laužtuvai	44
NCC.IDE.A.210	Įsilaužimo vietų ženklavimas	45
NCC.IDE.A.215	Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT).....	45
NCC.IDE.A.220	Skrydis virš vandens	45
NCC.IDE.A.230	Gelbėjimosi įranga	46
NCC.IDE.A.240	Ausinės	47
NCC.IDE.A.245	Radio ryšio įranga	47
NCC.IDE.A.250	Navigacijos įranga	47
NCC.IDE.A.255	Atsakiklis	48
NCC.IDE.A.260	Elektroninių navigacijos duomenų valdymas.....	48
2 skirsnis. Sraigtasparniai		49
NCC.IDE.H.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos	49
NCC.IDE.H.105	Būtiniausia skrydžio įranga.....	50
NCC.IDE.H.115	Skrydžio žiburiai	50
NCC.IDE.H.120	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga	50

VI priedas 'NCC dalis

NCC.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga	51
NCC.IDE.H.130 Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga	52
NCC.IDE.H.145 Orlaivio meteorologinė įranga.....	52
NCC.IDE.H.150 Papildoma skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį įranga	53
NCC.IDE.H.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema	53
NCC.IDE.H.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis.....	53
NCC.IDE.H.165 Skrydžio duomenų savirašis	54
NCC.IDE.H.170 Duomenų saito įrašymas	54
NCC.IDE.H.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis	55
NCC.IDE.H.180 Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai	55
NCC.IDE.H.185 Ženkilai „Prisisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“	56
NCC.IDE.H.190 Pirmosios pagalbos vaistinėle	56
NCC.IDE.H.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai	56
NCC.IDE.H.205 Rankiniai gesintuvai	56
NCC.IDE.H.210 Įsilaužimo vietų ženklavimas	57
NCC.IDE.H.215 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT).....	57
NCC.IDE.H.225 Gelbėjimosi liemenės	57
NCC.IDE.H.226 Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai	58
NCC.IDE.H.227 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens	59
NCC.IDE.H.230 Gelbėjimosi įranga	59
NCC.IDE.H.231 Papildomi reikalavimai sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje priešiškoje zonoje	60
NCC.IDE.H.232 Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga	60
NCC.IDE.H.235 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens	61
NCC.IDE.H.240 Ausinės	61

VI priedas 'NCC dalis

NCC.IDE.H.245	Radijo ryšio įranga	61
NCC.IDE.H.250	Navigacijos įranga	61
NCC.IDE.H.255	Atsakiklis	62

NCC dalis – IR

A skyrius. Bendrieji reikalavimai

NCC.GEN.100 Kompetentinga institucija

Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba kurioje jis gyvena, paskirta institucija.

NCC.GEN.105 Įgulos pareigos

- a) Įgulos narys privalo tinkamai vykdyti savo pareigas:
 - 1) susijusias su orlaivio ir jame esančiųjų sauga ir
 - 2) nurodytas skrydžių vykdymo vadove nustatytose instrukcijose ir procedūrose.
- b) Kritinėmis skrydžio fazėmis arba tuomet, kai įgulos vadas mano, kad saugos sumetimais tai būtina, įgulos narys sėdi jam nustatytoje darbo vietoje ir negali vykdyti jokios veiklos, išskyrus tą, kuri būtina saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.
- c) Skrydžio metu skrydžio įgulos narys, būdamas savo darbo vietoje, segi saugos diržą.
- d) Skrydžio metu visą laiką bent vienas kvalifikuotas skrydžio įgulos narys lieka prie valdymo prietaisų.
- e) Įgulos narys negali dirbti orlaivyje:
 - 1) jei žino arba įtaria, kad yra pervargęs, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008¹ IV priedo 7.f punkte, arba kitais atžvilgiais jaučiasi taip blogai, kad dėl to gali kilti pavojus skrydžiui, arba
 - 2) jei vartojo psichoaktyviųjų medžiagų, alkoholio arba tokį poveikį jaučia dėl kitų priežasčių, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.g punkte.

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). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009 11 24, p. 51).

VI priedas 'NCC dalis

- f) Daugiau nei vienam vežėjui dirbantis įgulos narys:
- 1) saugo asmeninius įrašus apie skrydžio, tarnybos ir poilsio laiką, kaip nurodyta Reglamento (ES) Nr. xxx/XXXX III priedo (ORO dalis) FTL skyriuje, ir
 - 2) pateikia kiekvienam vežėjui duomenis, kurių reikia veiklai pagal taikytinus FTL reikalavimus planuoti.
- g) Įgulos narys praneša įgulos vadui apie:
- 1) visus gedimus, triktis, veikimo sutrikimus arba defektus, kurie, jo nuomone, gali turėti įtakos orlaivio tinkamumui skraidyti arba naudojimo saugai, įskaitant avarines sistemas, ir
 - 2) visus incidentus, dėl kurių kilo arba galėtų kilti grėsmė skrydžių saugai.

NCC.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

- a) Įgulos vadas atsako už:
- 1) orlaivio ir visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą naudojant orlaivį, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.c punkte;
 - 2) skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;
 - 3) užtikrinimą, kad visų instrukcijų, skrydžių procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi pagal skrydžių vykdymo vadovą ir taip, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punkte;
 - 4) skrydžio pradėjimą tik jam įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:
 - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;
 - ii) orlaivis yra tinkamai registruotas;
 - iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCC.IDE.A.105 arba NCC.IDE.H.105 taisyklėje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama būtiniausios įrangos sąraše (MEL) arba lygiaverčiame dokumente;
 - iv) orlaivio masė ir svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentacijoje nustatytų ribų;
 - v) visas rankinis bagažas, lėktuvo bagažo skyriuje vežamas bagažas ir kroviniai yra tinkamai pakrauti ir pritvirtinti;
 - vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;

VI priedas 'NCC dalis

- vii) kiekvienas skrydžio įgulos narys turi galiojančią licenciją pagal Reglamentą (EB) Nr. 1178/2011² ir
 - viii) skrydžio įgulos nariai tinkamai kvalifikuoti ir atitinka kompetencijos bei naujumo reikalavimus;
- 5) skrydžio nepradėjimą, jei kuris nors skrydžio įgulos narys dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;
 - 6) skrydžio netęsimą už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei kurio nors skrydžio įgulos nario gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;
 - 7) apsisprendimą priimti orlaivį su neatitikimais pagal taikytiną nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba būtiniausios įrangos sąrašą (MEL);
 - 8) naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techninės būklės žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai ir
- 9) užtikrinimą, kad skrydžio duomenų savirašiai:
- i) nebūtų išaktyvinti arba išjungti skrydžio metu ir
 - ii) įvykus avarijai arba incidentui, apie kurią privaloma pranešti:
 - A) nebūtų specialiai ištrinti;
 - B) pasibaigus skrydžiui būtų iškart išaktyvinami ir
 - C) būtų pakartotinai suaktyvinami tik pritarus tyrimo institucijai.
- b) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.
 - c) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.
 - d) Vykdamas daugianarės įgulos skrydį, įgulos vadas, nepaisydamas a punkto 6 papunkčio nuostatos, gali tęsti skrydį už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo, jei taikomos reikiamos lengvinamosios procedūros.

² 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros. *OLL 311, 2011 11 25, p. 1.*

VI priedas 'NCC dalis

- e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą ir imtis veiksmų, įgulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtinais esant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytoms aplinkybėms. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, skrydžių procedūrų ir metodų.
- f) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir informuoja paskirtąją vietos instituciją.
- g) Įgulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, kurios metu buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

NCC.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis

- a) Įgulos vadas laikosi valstybių, kuriose vykdomi skrydžiai, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų.
- b) Kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.a punkte, įgulos vadas turi būti susipažinęs su teisės aktais, taisyklėmis ir procedūromis, susijusiomis su pareigų vykdymu, nustatytomis teritorijoms, kurios bus kertamos, aerodromams arba skrydžių erdvės dalims, kuriomis bus naudojamos, ir atitinkama oro navigacijos įranga.

NCC.GEN.115 Bendra kalba

Vežėjas užtikrina, kad visi įgulos nariai galėtų tarpusavyje bendrauti bendra kalba.

NCC.GEN.120 Lėktuvų riedėjimas

Vežėjas užtikrina, kad lėktuvas į aerodromo judėjimo zoną galėtų riedėti tik tuo atveju, jei prie valdymo prietaisų esantis žmogus:

- a) yra tinkamai kvalifikuotas pilotas arba
- b) yra paskirtas vežėjo ir:
 - 1) yra išmokytas vairuoti lėktuvą žeme;
 - 2) jei reikia radijo ryšių, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;
 - 3) įgijo žinių apie aerodromo schemą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus, instrukcijas, terminiją ir procedūras, ir
 - 4) geba laikytis lėktuvo naudojimo standartų, būtinų lėktuvo judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.

NCC.GEN.125 Sraigto įjungimas

Sraigtasparnio sraigtas įjungiamas tik skrydžio tikslu, kai prie valdymo prietaisų yra kvalifikuotas pilotas.

NCC.GEN.130 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai

Vežėjas nė vienam asmeniui neleidžia orlaivyje naudotis nešiojamaisiais elektroniniais prietaisais (PED), galinčiais turėti neigiamos įtakos orlaivio sistemų ir įrangos veikimui.

NCC.GEN.135 Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą

Vežėjas visada turi sąrašus su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu

- a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus arba kopijas:
- 1) AFM arba jam lygiavertį (-ius) dokumentą (-us);
 - 2) registracijos pažymėjimo originalą;
 - 3) tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
 - 4) triukšmo pažymėjimą;
 - 5) Reglamento (ES) Nr. xxx/XXXX III priedo (ORO dalies) ORO.DEC.100 taisyklėje nurodytą deklaraciją;
 - 6) jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;
 - 7) jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;
 - 8) trečiosios šalies atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);
 - 9) orlaivio kelionės žurnalą arba jam lygiavertį dokumentą;
 - 10) jei taikoma, užpildyto ATS skrydžio plano informaciją;
 - 11) siūlomo skrydžio maršruto ir visų maršrutų, kuriais pagrįstai galima tikėtis, kad skrydis bus nukreiptas, naujausius ir tinkamus oro navigacijos žemėlapius;
 - 12) perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją;

VI priedas 'NCC dalis

- 13) informaciją apie paieškos ir gelbėjimo tarnybas numatyto skrydžio zonoje;
 - 14) naujausias įgulos narių pareigoms svarbias ir įgulos nariams lengvai prieinamas skrydžių vykdymo vadovo dalis;
 - 15) MEL arba CDL;
 - 16) atitinkamus pranešimus lakūnams (NOTAM) ir oro navigacijos informacijos tarnybų (AIS) instruktažų dokumentus;
 - 17) atitinkamą meteorologinę informaciją;
 - 18) jei taikoma, krovinio ir (arba) keleivių deklaracijas, ir
 - 19) bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti skrydžiui arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.
- b) Jei a punkto 2–8 papunkčiuose nurodyti dokumentai prarandami arba pavagiami, skrydį galima tęsti tol, kol orlaivis pasiekia paskirties arba kitą vietą, kurioje galima gauti pakaitinius dokumentus.

NCC.GEN.145 Skrydžio duomenų savirašio įrašų saugojimas, pateikimas ir naudojimas

- a) Įvykus avarijai arba incidentui, apie kurį privaloma pranešti, orlaivio naudotojas originalius savirašiu įrašytus duomenis saugo 60 dienų, nebent tyrimą atliekanti institucija nurodo kitaip.
- b) Siekdamas, kad savirašiai būtų visada naudingi, vežėjas atlieka funkcines skrydžio duomenų savirašio (FDR), pilotų kabinos pokalbių savirašio (CVR) ir duomenų saito įrašų patikras ir vertinimus.
- c) Vežėjas saugo įrašus FDR veikimo laikotarpi, kaip reikalaujama pagal NCC.IDE.A.165 arba NCC.IDE.H.165 taisyklę; tik FDR tikrinimo ir priežiūros tikslais patikros metu galima ištrinti iki 1 valandos trukmės seniausiai įrašytą medžiagą.
- d) Vežėjas laiko ir nuolat atnaujina dokumentus, kuriuose pateikta informacija, būtina neapdorotiems FDR duomenims ir inžineriniais vienetais išreikštus parametrus paversti.
- e) Kompetentingos institucijos nurodymu vežėjas pateikia bet kurį išsaugotą skrydžio savirašio įrašą.
- f) Nepažeidžiant taikytinų nacionalinės baudžiamosios teisės aktų:
 - 1) kitais nei avarijos arba incidento, apie kurį privaloma pranešti, tyrimo tikslais CVR įrašai gali būti naudojami tik jei tam pritaria visi susiję įgulos nariai bei techninės priežiūros darbuotojai ir
 - 2) kitais nei avarijos arba incidento, apie kurį privaloma pranešti, tyrimo tikslais FDR arba duomenų saito įrašai naudojami tik jei tokie įrašai yra:

VI priedas 'NCC dalis

- i) vežėjo naudojami tik tinkamumo skraidyti arba techninės priežiūros reikmėms;
- ii) pateikiami nenurodžius tapatybės duomenų arba
- iii) atskleidžiami laikantis saugių procedūrų.

NCC.GEN.150 Pavojingųjų krovinių vežimas

- a) Pavojingieji kroviniai skraidinami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais *Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis* (ICAO dok. 9284-AN/905), įskaitant jų papildymus ir bet kuriuos kitus priedus arba pataisas.
- b) Pavojinguosius krovinius gali vežti tik pagal Reglamento (EB) Nr. xxx/XXXX V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:
 - 1) jiems netaikomos techninės instrukcijos pagal minėtų instrukcijų 1 dalį arba
 - 2) juos veža keleiviai, igulos nariai arba jie vežami bagažo skyriuje pagal techninių instrukcijų 8 dalį.
- c) Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad būtų imtasi visų pagrįstų priemonių siekiant išvengti netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.
- d) Vežėjas suteikia darbuotojams visą būtiną informaciją, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas, kaip reikalaujama techninėse instrukcijose.
- e) Vežėjas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie bet kokias su pavojingaisiais krovinių susijusias avarijas ar incidentus.
- f) Vežėjas pasirūpina, kad keleiviai būtų informuoti apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.
- g) Vežėjas užtikrina, kad pranešimai, kuriuose pateikiama informacija apie pavojingųjų krovinių vežimą, būtų teikiami krovinių priėmimo vietose, kaip reikalaujame techninėse instrukcijose.

B skyrius. Skrydžių procedūros

NCC.OP.100 Naudojimas aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis

Vežėjas naudojasi tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurios tinka atitinkamam orlaivių tipui ir skrydžiui.

NCC.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai

Rinkdamasis atsarginius aerodromus ir sprenddamas dėl degalų naudojimo tvarkos vežėjas aerodromą laiko izoliuotu, jei skrydis iki artimiausio tinkamo paskirties atsarginio aerodromo trunka ilgiau nei:

- a) 60 minučių skrendant lėktuvais su stūmokliniais varikliais arba
- b) 90 minučių skrendant lėktuvais su turbininiais varikliais.

NCC.OP.110 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Bendrosios nuostatos

- a) Vežėjas nustato skrydžiams, vykdomiems taikant skrydžių pagal prietaisus taisykles (IFR), taikytinus aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus kiekvienam naudotinam išvykimo, paskirties ir atsarginiam aerodromui. Šie būtiniausi reikalavimai:
 - 1) turi būti ne mažesni nei tie, kuriuos nustato valstybė, kurioje yra aerodromas, išskyrus tos valstybės konkrečiai patvirtintus atvejus;
 - 2) vykdamas skrydžius prasto matomumo sąlygomis turi būti patvirtinti kompetentingos institucijos pagal Reglamento (ES) Nr. xxx/XXXX V priedo (SPA dalies) E skyrių.
- b) Nustatydamas aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus vežėjas atsižvelgia į:
 - 1) orlaivio tipą, naudojimo ir valdymo charakteristikas;
 - 2) skrydžio įgulos sudėtį, kompetenciją ir patirtį;
 - 3) kilimo ir tūpimo takų, taip pat priartėjimo tūpti ir kilimo zonų (FATO), kurios gali būti pasirinktos, matmenis ir charakteristikas;
 - 4) esamų vizualiųjų ir nevizualiųjų antžeminių pagalbinių priemonių tinkamumą ir charakteristikas;

VI priedas 'NCC dalis

- 5) orlaivyje esančią navigacijos ir (arba) skrydžio trajektorijos kontrolės įrangą, reikalingą orlaiviui kylant, artėjant tūpti, išlyginant, tūpiančiam, paliekant kilimo ir tūpimo taką ir nutraukiant tūpimą;
 - 6) kliūtis, esančias artėjimo tūpti, tūpimo nutraukimo ir aukštėjimo zonose, dėl kurių būtina taikyti ypatingųjų atvejų procedūras;
 - 7) artėjimo tūpti pagal prietaisus absoliutųjį ir (arba) santykinį kliūčių perskridimo aukštį;
 - 8) meteorologinių sąlygų nustatymo ir pranešimo apie jas priemones ir
 - 9) priartėjimo tūpti metu taikytiną skrydžio metodiką.
- c) Konkretaus tipo artėjimo tūpti ir tūpimo procedūros būtiniausi reikalavimai taikomi tik jei laikomasi šių sąlygų:
- 1) veikia numatyta procedūrai taikyti reikalinga antžeminė įranga;
 - 2) veikia orlaivio to tipo artėjimo tūpti sistemos;
 - 3) laikomasi būtinųjų orlaivio naudojimo galimybių kriterijų ir
 - 4) įgula turi reikiamą kvalifikaciją.

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

- a) Netiksliojo artėjimo tūpti (NPA) apsisprendimo aukštis (DH), kai skrendama taikant nenutrūkstamo priartėjimo tūpti žemėjimo (CDFA) metodiką, vertikalaus nukreipimo artėjimo tūpti schemą (APV), arba kai vykdomas I kategorijos (CAT I) skrydis, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
- 1) mažiausias aukštis, kuriame artėjimo tūpti priemonė gali būti naudojama be reikalaujamų vizualiųjų orientyrų;
 - 2) orlaivio kategorijos kliūčių perskridimo aukštis (OCH);
 - 3) jei taikoma, paskelbtas artėjimo tūpti DH;
 - 4) 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba,
 - 5) jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove arba lygiaverčiame dokumente nurodytas mažiausias DH.
- b) NPA skrydžio mažiausias žemėjimo aukštis (MDH), kai skrendama netaikant CDFFA metodikos, turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
- 1) orlaivio kategorijos OCH;
 - 2) 1 lentelėje nurodyta sistemos mažiausioji vertė arba,

VI priedas 'NCC dalis

- 3) jei nustatytas, orlaivio naudojimo vadove nurodytas mažiausias MDH.

1 lentelė. Sistemos mažiausiosios vertės

Įranga	Mažiausiasis DH / MDH (pėdos)
Tūpimo pagal prietaisus sistema (ILS)	200
Pasaulinė navigacijos palydovų sistema (GNSS) / palydovinė išplėstinė sistema (SBAS) (šoninis tikslusis artėjimas tūpti naudojant vertikalios nukreipimo schemą (LPV)	200
GNSS (šoninė navigacija (LNAV)	250
GNSS / barometrinė vertikalioji navigacija (VNAV) (LNAV / VNAV)	250
Radijo švyturys (LOC) su nuotolio matavimo įranga (DME) arba be jos	250
Artėjimas tūpti pagal apžvalgos radiolokatorių (SRA) (baigiamas ties ½ NM)	250
SRA (baigiamas ties 1 NM)	300
SRA (baigiamas ties 2 NM arba daugiau)	350
Visakryptis VHF radijo švyturys (VOR)	300
VOR / DME	250
Nekryptinis švyturys (NDB)	350
NDB / DME	300
VHF krypties ieškiklis (VDF)	350

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

- a) Skrydžių ratu lėktuvais MDH turi būti ne mažesnis nei didžiausias iš šių:
- 1) paskelbtas lėktuvo kategorijos skrydžio ratu OCH;
 - 2) 1 lentelėje nurodytas mažiausiasis skrydžio ratu aukštis arba
 - 3) ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus DH / MDH.

VI priedas 'NCC dalis

- b) Mažiausiasis matomumas skrendant ratu lėktuvais yra didžiausias iš šių:
- 1) jei paskelbtas, lėktuvo kategorijos skrydžio ratu matomumas;
 - 2) 2 lentelėje nurodytas mažiausiasis matomumas arba
 - 3) ankstesnio artėjimo tūpti pagal prietaisus kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis ir (arba) konvertuotas meteorologinis matomumas (RVR / CMV).

1 lentelė. MDH ir mažiausiasis matomumas skrendant ratu pagal lėktuvo kategoriją

	Lėktuvo kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pėdos)	400	500	600	700
Mažiausiasis meteorologinis matomumas (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

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

Skrendant ratu sausumoje sraigtasparniais MDH turi būti ne mažesnis nei 250 pėdų, o meteorologinis matomumas – ne mažesnis nei 800 m.

NCC.OP.115 Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros

- a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios naudotino kilimo ir tūpimo tako arba FATO procedūros paskelbtos.
- b) Nepaisydamas a punkto įgulos vadas sutinka su ATC leidimu nukrypti nuo paskelbtos procedūros tik:
 - 1) jei laikomasi kliūčių perskridimo kriterijų ir visiškai atsižvelgta į skrydžio sąlygas arba
 - 2) kai jį radiolokatoriais nukreipia ATC skyrius.
- c) Bet kuriuo atveju priartėjimo tūpti baigmė skrendama vizualiai arba taikant paskelbtas artėjimo tūpti procedūras.

NCC.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros

Vežėjas parengia veiklos procedūras atsižvelgdamas į poreikį mažinti orlaivio triukšmą, kartu užtikrinamas, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

NCC.OP.125 Mažiausiasis absoliutusias kliūčių perskridimo aukštis. IFR skrydžiai

- a) Vežėjas nustato metodą mažiausiajam absoliučiajam skrydžio aukščiui nustatyti, kad būtų galima nustatyti reikalaujamą visų skrydžio pagal IFR maršruto segmentų vietovės perskridimo aukštį.
- b) Taikydamas šį metodą įgulos vadas nustato kiekvieno skrydžio mažiausiąjį absoliutųjį aukštį. Mažiausiasis absoliutusias skrydžio aukštis yra ne mažesnis už paskelbtąjį valstybės, per kurią skrendama.

NCC.OP.130 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:
 - 1) vykdant skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR):
 - i) skristi dieną iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių – įprastame kreiseriniame aukštyje, arba
 - ii) skristi naktį iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje;
 - 2) vykdant IFR skrydžius:
 - i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje arba,
 - ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje.
- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:
 - 1) prognozuojamas meteorologines sąlygas;
 - 2) numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
 - 3) jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir
 - 4) bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių lėktuvas gali tūpti pavėluotai arba gali padidėti degalų ir (arba) tepalų suvartojimas.

VI priedas 'NCC dalis

- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradeda planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

NCC.OP.131 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei sraigtasparnyje yra pakankamai degalų ir tepalų:
- 1) vykdant VFR skrydžius, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to dar bent 20 minučių – geriausiojo nuotolio greičiu ir
 - 2) vykdant IFR skrydžius:
 - i) kai nereikia atsarginio aerodromo arba nėra leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies ir po to 30 minučių – laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš paskirties aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą, arba
 - ii) kai reikia atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, atlikti artėjimą tūpti bei nutrauktą artėjimą tūpti ir po to:
 - A) skristi iki nurodyto atsarginio aerodromo ir
 - B) skristi 30 minučių laukimo greičiu 450 m (1 500 pėdų) virš atsarginio aerodromo arba skrydžių erdvės dalies standartinės temperatūros sąlygomis ir atlikti artėjimą tūpti bei tūpimą.
- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:
- 1) prognozuojamas meteorologines sąlygas;
 - 2) numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
 - 3) jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir
 - 4) bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių orlavis gali tūpti pavėluotai arba gali padidėti degalų ir (arba) tepalų suvartojimas.
- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo taško, nuo kurio skrydį pradeda planuoti iš naujo, būtų įvykdyti visi reikalavimai.

NCC.OP.135 Bagažo ir krovinių laikymas

Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

VI priedas 'NCC dalis

- a) į keleivių saloną būtų leidžiama paimti tik tokį rankinį bagažą, kurį galima tinkamai ir saugiai laikyti, ir
- b) visas orlaivyje esantis bagažas ir kroviniai, kurie pasislinkę iš laikymo vietos galėtų sužeisti, sugadinti arba užtvirti praėjimus bei išėjimus, būtų laikomi taip, kad nejudėtų.

NCC.OP.140 Keleivių instruktažas

Įgulos vadas užtikrina, kad:

- a) prieš kylant keleiviai būtų informuoti apie tai, kur rasti ir kaip naudoti:
 - 1) saugos diržus,
 - 2) avarinius išėjimus ir
 - 3) keleivių avarinio instruktažo korteles,taip pat, jei taikoma:
 - 4) gelbėjimosi liemenes,
 - 5) deguonies tiekimo įrangą,
 - 6) gelbėjimosi plaustus ir
 - 7) kitą keleiviams individualiai naudoti skirtą avarinę įrangą;ir
- b) avarinėje situacijoje skrydžio metu keleiviams būtų nurodyta imtis reikiamų veiksmų.

NCC.OP.145 Pasirengimas skrydžiui

- a) Prieš skrydį įgulos vadas visomis esamomis tinkamomis priemonėmis įsitikina, kad saugaus orlaivio naudojimo antžeminė ir (arba) vandens įranga, įskaitant esamas ir tiesiogiai tokiam skrydžiui būtina ryšio įrangą ir navigacijos priemones, atitinka planuojamo skrydžio tipo reikalavimus.
- b) Prieš skrydį įgulos vadas susipažįsta su visa esama planuojamam skrydžiui atlikti būtina meteorologine informacija. Rengiantis skrydžiui toliau nuo išvykimo vietos ir kiekvienam skrydžiui pagal IFR:
 - 1) išanalizuojami pateikti naujausi meteorologiniai pranešimai ir prognozės ir
 - 2) suplanuojami alternatyvūs veiksmai, kurių būtų galima imtis tuo atveju, jei dėl meteorologinių sąlygų skrydžio nebūtų galima atlikti kaip suplanuota.

NCC.OP.150 Kilimo atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

- a) IFR skrydžių planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų kilimo atsarginį aerodromą, jei meteorologinės sąlygos išvykimo aerodrome yra tokios, kokių reikia pagal taikytinus aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus, arba prastesnės arba į išvykimo aerodromą būtų neįmanoma grįžti dėl kitų priežasčių.
- b) Atstumas tarp kilimo atsarginio aerodromo ir išvykimo aerodromo turi būti:
 - 1) naudojant dviejų variklių lėktuvus – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 1 valandos skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis vieno variklio kreiseriniu greičiu, ir
 - 2) naudojant trijų arba daugiau variklių lėktuvus – ne didesnis už atstumą, atitinkantį 2 valandų skrydį ramiu oru standartinėmis sąlygomis orlaivio naudojimo vadove nurodytu kreiseriniu greičiu, neveikiant vienam varikliui (OED).
- c) Kad aerodromą būtų galima pasirinkti kaip kilimo atsarginį aerodromą, iš esamos informacijos turi būti matyti, kad numatyto naudojimo laiku sąlygos atitiks tam skrydžiui taikytinus aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus arba bus už juos geresnės.

NCC.OP.151 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai

IFR skrydžių planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

- a) naujausia meteorologinė informacija rodo, kad laikotarpiu nuo 1 valandos prieš numatytą atvykimo laiką iki 1 valandos po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 1 valandos po numatyto atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus galimas artėjimas tūpti ir tūpimas vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) arba
- b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:
 - 1) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir
 - 2) turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:
 - i) debesų padas bent 300 m (1 000 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę ir
 - ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę.

NCC.OP.152 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai

IFR skrydžių planuose įgulos vadas nurodo bent vieną leistinų meteorologinių sąlygų paskirties atsarginį aerodromą, nebent:

- a) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą ir turima naujausia meteorologinė informacija rodo, kad nuo 2 valandų prieš numatomą atvykimo laiką iki 2 valandų po jo arba nuo tikrojo išvykimo laiko iki 2 valandų po numatomo atvykimo laiko, pasirenkant trumpiausią laikotarpį, bus šios meteorologinės sąlygos:
 - 1) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę ir
 - 2) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę arba
- b) numatyto tūpimo vieta yra izoliuota ir:
 - 1) numatyto tūpimo aerodrome nurodyta taikyti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą;
 - 2) naujausia meteorologinė informacija rodo, kad 2 valandas prieš numatytą atvykimo laiką ir 2 valandas po jo bus šios meteorologinės sąlygos:
 - i) debesų padas bent 120 m (400 pėdų) viršys artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros mažiausiąją vertę;
 - ii) matomumas bus bent 1 500 m didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę ir
 - 3) jei atvykimo vieta yra sausumoje, nustatytas grįžimo (negrįžimo) taškas (PNR).

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

- a) Orlaivio aviacinio benzino (AVGAS), plataus diapazono degalų arba šių tipų degalų mišinio atsargos keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomos.
- b) Naudojant visų kitų tipų degalus imamasi būtinų atsargumo priemonių ir orlaivyje turi būti pakankamai kvalifikuotų darbuotojų, pasirengusių pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis esamomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

NCC.OP.160 Naudojimasis ausinėmis

- a) Visi skrydžio įgulos kabinoje pareigas eisiantys skrydžio įgulos nariai nešioja ausines su gerviniu mikrofonu arba jam lygiaverčiu įrenginiu. Ausinės naudojamos kaip pagrindinis balso ryšio su ATS įrenginys:

VI priedas 'NCC dalis

- 1) ant žemės:
 - i) balso ryšiu gaunant ATC leidimą išskristi ir
 - ii) veikiant varikliams;
 - 2) skrydžio metu:
 - i) žemiau pereinamojo aukščio arba
 - ii) 10 000 pėdų aukštyje, taikant didesnę vertę;ir
 - 3) kai vadas mano, kad tai būtina.
- b) a punkte nurodytomis sąlygomis gervinis mikrofonas arba jam lygiavertis įrenginys turi būti tokioje padėtyje, kad būtų galimas abipusis radijo ryšys.

NCC.OP.165 Keleivių vežimas

Vežėjas nustato procedūras, kuriomis užtikrinama, kad:

- a) keleiviai būtų pasodinti ten, iš kur avarinės evakuacijos atveju galėtų padėti vykdyti evakuaciją iš orlaivio ir jai netrukdytų;
- b) prieš pradėdant riedėti ir riedant, kylant ir tupiant, taip pat tuomet, kai įgulos vadas mano, kad saugos sumetimais tai būtina, visi orlaivyje esantys keleiviai sėdėtų krėsluose arba būtų miegamosiose vietose ir tinkamai segėtų saugos diržą arba suvaržymo įtaisą, ir
- c) sėdėti viename krėsele keliems žmonėms būtų leidžiama tik specialiuose orlaivio krėsluose vienam suaugusiajam ir vienam kūdikiui, tinkamai pritvirtintam papildomu juosiamuoju diržu arba kitu suvaržymo įtaisu.

NCC.OP.170 Keleivių salono ir virtuvės (-ių) sauga

Įgulos vadas užtikrina, kad:

- a) prieš riedant, kylant ir tupiant visi išėjimai bei gelbėjimosi takai būtų laisvi ir
- b) prieš kylant ir tupiant, taip pat kai manoma, kad saugos sumetimais tai būtina, visa įranga ir bagažas būtų tinkamai pritvirtinti.

NCC.OP.175 Rūkymas orlaivyje

Įgulos vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

VI priedas 'NCC dalis

- a) kai mano, kad rūkyti negalima saugos sumetimais;
- b) papildant orlaivio degalus;
- c) kai orlaivis stovi ant žemės, nebent vežėjas yra nustatęs procedūras, kaip sumažinti riziką atliekant antžemines procedūras;
- d) ne rūkymui skirtose vietose, tarpuose tarp eilių ir tualetuose;
- e) krovinių skyriuje ir (arba) kitose krovinių vežimo vietose, kai krovinyje nėra sudėtas į ugniai atsparias talpyklas arba uždengtas ugniai atspariu audeklu, ir
- f) tose keleivių salono vietose, į kurias tiekiamas deguonis.

NCC.OP.180 Meteorologinės sąlygos

- a) Įgulos vadas pradeda arba tęsia VFR skrydį tik jei iš naujausios turimos meteorologinės informacijos matyti, kad meteorologinės sąlygos palei maršrutą ir numatytoje atvykimo vietoje numatytu naudojimo laiku atitiks taikytinus būtiniausius skrydžių pagal VFR reikalavimus arba bus geresnės.
- b) Įgulos vadas pradeda arba tęsia IFR skrydį į planuotą paskirties aerodromą tik jei iš naujausios turimos informacijos matyti, kad numatytu atvykimo laiku meteorologinės sąlygos paskirties aerodrome arba bent viename paskirties atsarginiame aerodrome atitiks taikytinus aerodromo naudojimo būtiniausius reikalavimus arba bus geresnės.
- c) Jei skrydžio maršrute yra VFR ir IFR segmentų, vadovaujamosi atitinkama a ir b punktuose nurodyta meteorologinė informacija.

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

- a) Vežėjas nustato procedūras, taikytinas, kai saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti būtina atlikti antžemines nuledinimo ir priešledžio procedūras bei susijusius orlaivio patikrinimus.
- b) Įgulos vadas pradeda kilimą tik jei nuo orlaivio pašalintos visos apnašos, galinčios neigiamai paveikti orlaivio naudojimo galimybes arba valdymą, nebent kilti leidžiama pagal a punkte nurodytas procedūras ir atsižvelgiant į AFM.

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

- a) Vežėjas nustato skrydžių esamomis arba numatomomis apledėjimo sąlygomis procedūras.
- b) Įgulos vadas pradeda skrydį arba sąmoningai skraidina orlaivį ten, kur numatomos arba yra apledėjimo sąlygos tik jei orlaivis yra sertifikuotas ir jame įrengta skrydžiui tokiomis sąlygomis reikalinga įranga, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.5 punkte.

VI priedas 'NCC dalis

- c) Jei apledėjimas yra didesnis nei tas, kuriam orlaivis sertifikuotas, arba orlaivis, nesertifikuotas skrydžiui žinomomis apledėjimo sąlygomis, ima ledėti, įgulos vadas nedelsdamas išskrenda iš apledėjimo sąlygų srities, pakeitęs lygį ir (arba) maršrutą ir, jei reikia, ATC pranešęs apie avarinę situaciją.

NCC.OP.195 Kilimo sąlygos

Prieš lėktuvui pradant kilti įgulos vadas įsitikina, kad:

- a) remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir planuojamo naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdyt saugiai pakilti ir išvykti, ir
- b) bus laikomasi taikytinų aerodromo naudojimo būtiniausių reikalavimų.

NCC.OP.200 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu

- a) Veždamas keleivius arba krovinius įgulos vadas neimituoja neįprastų arba avarinių situacijų, kuriose reikia taikyti neįprastas arba avarines procedūras, arba skristi meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC) naudojantis dirbtinėmis priemonėmis.
- b) Nepaisant a punkto, kai mokomuosius skrydžius vykdo patvirtinta mokymo organizacija, tokias situacijas galima imituoti orlaivyje esant pilotams mokiniams.

NCC.OP.205 Degalų apskaita skrydžio metu

- a) Vežėjas užtikrina, kad skrydžio metu būtų tikrinami degalai ir atliekama jų apskaita.
- b) Įgulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų kiekis ne mažesnis kaip degalų kiekis, būtinas skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies atlikti, ir dar lieka suplanuotų degalų atsargų, kaip reikalaujama pagal NCC.OP.130 ir NCC.OP.131 taisykles.

NCC.OP.210 Papildomo deguonies naudojimas

Įgulos vadas užtikrina, kad jis ir skrydžio įgulos nariai, įpareigoti pasirūpinti saugiu orlaivio naudojimu, skrydžio metu nuolat naudotų papildomą deguonį, kai salono aukštis ilgiau kaip 30 minučių viršija 10 000 pėdų ir kai salono aukštis viršija 13 000 pėdų.

NCC.OP.215 Žemės artumo nustatymas

Kai skrydžio įgulos narys nustato neleistiną priartėjimą prie žemės arba jis nustatomas žemės artumo įspėjimo sistema, orlaivį valdantis pilotas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms atkurti.

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

Vežėjas nustato skrydžių procedūras ir parengia mokymo programas, siekdamas užtikrinti, kad įdiegta ir veikianti ACAS būtų naudojama pagal Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos

Prieš pradėdamas artėjimą tūpti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje bei numatyto naudoti kilimo ir tūpimo tako arba FATO būklė netrukdydys saugiai artėti tūpti, nutūpti arba nutraukti tūpimą.

NCC.OP.230 Artėjimo tūpti pradžia ir tęsimas

- a) Artėjimą tūpti pagal prietaisus įgulos vadas gali pradėti neatsižvelgdamas į praneštą kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolį arba matomumą (RVR / VIS).
- b) Jei praneštas RVR arba VIS yra mažesnis nei taikytina mažiausioji vertė, artėjimas tūpti netęsimas:
 - 1) žemiau kaip 1 000 pėdų aukštyje virš aerodromo arba
 - 2) priartėjimo tūpti baigėje, jei absoliutusias ir (arba) santykinis apsisprendimo aukštis (DA/H) arba mažiausias absoliutusias ir (arba) santykinis žemėjimo aukštis (MDA/H) yra didesnis nei 1 000 pėdų virš aerodromo.
- c) Kai RVR nėra, jo vertes galima apskaičiuoti konvertuojant praneštą matomumą.
- d) Jei praskridus 1 000 pėdų aukštį virš aerodromo praneštas RVR arba VIS yra mažesnis už taikytiną mažiausiąją vertę, artėjimą tūpti galima tęsti iki DA/H arba MDA/H.
- e) Artėjimą tūpti galima tęsti žemiau DA/H arba MDA/H ir tūpimą galima baigti, jei DA/H arba MDA/H aukštyje nustatomas ir išlaikomas artėjimo tūpti tipui ir numatytam kilimo ir tūpimo takui tinkamas vizualusis orientyras.
- f) Tūpimo zonos RVR visada yra kontrolinis.

³ Reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore, OL L 336, 2011 12 20, p. 20.

C skyrius. Orlaivių naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai

NCC.POL.100 Naudojimo apribojimai. Visi orlaiviai

- a) Bet kurioje skrydžio fazėje orlaivio krova, masė ir svorio centro (CG) padėtis turi atitikti visus apribojimus, nurodytus AFM arba skrydžių vykdymo vadove, jei juo labiau ribojama.
- b) Orlaivyje turi būti pateikti užrašai, sąrašai, prietaisų ženklų indikatoriai arba jų deriniai, kuriais rodomi šie AFM vizualinio vaizdavimo reikalavimuose nurodyti naudojimo apribojimai.

NCC.POL.105 Masė ir centruotė, krova

- a) Prieš pirmą kiekvieno orlaivio naudojimą vežėjas faktiškai jį pasveria ir nustato masę bei CG. Atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kauptinį poveikį masei bei centruotei ir jis reikiamai dokumentuojamas. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.
- b) Orlaivį sveria jo gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.
- c) Vežėjas visų į lėktuvo grynąją naudojimo masę įskaičiuojamų skraidinamų daiktų ir įgulos narių, įskaitant visą įgulos bagažą, masę nustato faktiškai juos pasverdamas arba nurodydamas standartines mases. Nustatomas jų padėties poveikis orlaivio CG. Naudojant standartines mases grynoji naudojimo masė apskaičiuojama taikant šias įgulos narių masės vertes:
 - 1) skrydžio ir (arba) techninės įgulos narių – 85 kg, įskaitant rankinį bagažą, ir
 - 2) keleivių salono įgulos narių – 75 kg.
- d) Vežėjas nustato procedūras, leidžiančias įgulos vadui nustatyti vežimo krovos masę, įskaitant bet kokį balastą, taip:
 - 1) faktiškai pasverdamas;
 - 2) nustatydamas vežimo krovos masę pagal standartines keleivių ir bagažo mases arba
 - 3) apskaičiuodamas keleivių masę remdamasis kiekvieno keleivio asmeniškai arba jo vardu pateikta informacija, pridėdamas iš anksto nustatytą rankinio bagažo ir drabužių masę, kai orlaivio keleivių krėslų skaičius yra:
 - i) lėktuvuose – mažesnis nei 10 arba

VI priedas 'NCC dalis

- ii) sraigtasparniuose – mažesnis nei šeši.
- e) Kai nurodoma standartinė masė, taikomos šios masių vertės:
 - 1) keleivių – 1 ir 2 lentelėse nurodytos vertės, į kurias įtrauktas rankinis bagažas ir kiekvieno kūdikio, kurį suaugusysis veža vieno keleivio krėslė, masė:

1 lentelė. Standartinė keleivių masė. Orlaivis, kurio bendras keleivių krėslų skaičius yra 20 arba daugiau

Keleivių krėslų skaičius	20 arba daugiau		30 arba daugiau
	Vyrai	Moterys	Visi suaugusieji
Suaugusieji	88 kg	70 kg	84 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

2 lentelė. Standartinė keleivių masė. Orlaiviai, kurių bendras keleivių krėslų skaičius yra 19 arba mažiau

Keleivių krėslų skaičius	1–5	6–9	10–19
Vyrai	104 kg	96 kg	92 kg
Moterys	86 kg	78 kg	74 kg
Vaikai	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) bagažo:
 - i) lėktuvų – kai bendras lėktuvų keleivių krėslų skaičius yra 20 arba daugiau, taikomos 3 lentelėje nurodytos standartinės registruotojo bagažo masių vertės;

3 lentelė. Standartinė bagažo masė. Lėktuvai, kurių bendras keleivių krėslų skaičius yra 20 arba daugiau

Skrydžio tipas	Standartinė bagažo masė
Vietinis	11 kg
Europos regiono	13 kg

VI priedas 'NCC dalis

Tarpžemyninis	15 kg
Visi kiti	13 kg

- ii) sraigtasparnių – kai bendras sraigtasparnio keleivių krėslų skaičius yra 20 arba daugiau, taikoma standartinė 13 kg registruotojo bagažo masės vertė.
- f) 19 arba mažiau krėslų orlaivių faktinė registruotojo bagažo masė nustatoma:
 - 1) sveriant arba
 - 2) apskaičiuojant remiantis kiekvieno keleivio asmeniškai arba jo vardu pateikta informacija. Jei tai neįmanoma, nurodoma mažiausioji standartinė 13 kg masė.
- g) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali nustatyti degalų krovos masę naudodamas faktinį tankį, o jei šis nežinomas – skrydžių vykdymo vadove nurodytu metodu apskaičiuotą tankį.
- h) Įgulos vadas užtikrina, kad:
 - 1) orlaivis būtų pakraunamas prižiūrint kvalifikuotiems darbuotojams ir
 - 2) vežimo krova atitiktų duomenis, taikytus skaičiuojant orlaivio masę ir centruotę.
- i) Vežėjas nustato procedūras, kurias taikydamas įgulos vadas gali laikytis papildomų konstrukcinių apribojimų, pvz., grindų tvirtumo apribojimo, didžiausiosios krovos ilginiam metrui, didžiausiosios masės krovinių skyriuje ir didžiausiojo krėslų skaičiaus apribojimų.
- j) Vežėjas skrydžių vykdymo vadove nurodo su krovos ir masės bei centruotės sistema susijusius principus ir metodus, atitinkančius a–i punktų reikalavimus. Ši sistema aprėpia visų tipų numatomus skrydžius.

NCC.POL.110 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai

- a) Vežėjas nustato masės ir centruotės duomenis, ir prieš kiekvieną skrydį pateikia masės ir centruotės dokumentus, kuriuose nurodoma krova ir jos paskirstymas neviršijant orlaivio masės ir centruotės apribojimų. Masės ir centruotės dokumentuose pateikiama ši informacija:
 - 1) orlaivio registracija ir tipas,
 - 2) jei taikoma, skrydžio identifikatorius, numeris ir data,
 - 3) įgulos vado vardas ir pavardė,
 - 4) dokumentą parengusio asmens vardas ir pavardė,
 - 5) orlaivio grynoji naudojimo masė ir atitinkamas CG,

VI priedas 'NCC dalis

- 6) degalų masė kylant ir kelionės degalų masė,
 - 7) jei taikoma, suvartojamų medžiagų, išskyrus degalus, masė,
 - 8) krovos sudedamosios dalys, įskaitant keleivius, bagažą, krovinį ir balastą,
 - 9) kilimo, tūpimo ir nulinė degalų masės,
 - 10) taikomos orlaivio CG padėtys ir
 - 11) ribinės masės ir CG vertės.
- b) Kai masės ir centruotės duomenys bei dokumentai rengiami naudojant kompiuterizuotą masės ir centruotės sistemą, vežėjas patikrina gautų duomenų patikimumą.
- c) Kai įgulos vadas neprižiūri orlaivio pakrovimo, jį prižiūrintis asmuo parašu arba lygiaverčiu būdu patvirtina, kad krova ir jos pasiskirstymas atitinka įgulos vado parengtus masės ir centruotės dokumentus. Įgulos vadas savo sutikimą patvirtina parašu arba lygiaverčiu būdu.
- d) Vežėjas nustato krovos keitimo paskutinę minutę tvarką, kuria užtikrinama, kad:
- 1) visi paskutinę minutę, jau užpildžius masės ir centruotės dokumentus, padaryti pakeitimai būtų įtraukti į skrydžio planavimo dokumentus, į kuriuos įtraukti masės ir centruotės dokumentai;
 - 2) būtų nurodytas didžiausias leidžiamas keleivių skaičiaus pakeitimas arba pavėlavęs krovinytis ir,
 - 3) šį skaičių viršijus, būtų parengti nauji masės ir centruotės dokumentai.

NCC.POL.111 Masės ir centruotės duomenys bei dokumentai. Švelnesnės nuostatos

Nepaisant NCC.POL.110 taisyklės a punkto 5 papunkčio, CG padėties galima nenurodyti masės ir centruotės dokumentuose, jei krovos pasiskirstymas atitinka iš anksto apskaičiuotas centruotės lentelę arba galima įrodyti, kad vykdant planuojamus skrydžius galima užtikrinti tinkamą centruotę, kad ir kokia būtų tikroji krova.

NCC.POL.115 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos

- a) Įgulos vadas naudoja orlaivį tik jei pagal naudojimo galimybes galima laikytis skrydžiui, oro erdvei, naudojamiems aerodromams ir skrydžių erdvės daliai taikytinų meteorologinių ir bet kokių kitų apribojimų taisyklių, atsižvelgiant į bet kokių naudojamų žemėlapių ir schemų tikslumą.
- b) Įgulos vadas neskrenda orlaiviu virš perpildytų miestų, miestelių arba gyvenviečių zonų arba virš lauke susirinkusių žmonių, jei dėl variklio gedimo negalima nutūpti nekeliant pavojaus ant žemės esantiems žmonėms arba turtui.

NCC.POL.120 Kilimo masės apribojimai. Lėktuvai

Vežėjas užtikrina, kad:

- a) kilimo pradžioje lėktuvo masė neviršytų šių masės apribojimų:
 - 1) kylant – nurodytųjų NCC.POL.125 taisyklėje;
 - 2) skrendant maršrutu, kai neveikia vienas variklis (OEI) – nurodytųjų NCC.POL.130 taisyklėje ir
 - 3) tupiant – nurodytųjų NCC.POL.135 taisyklėje,kad būtų galima, kaip numatyta, sumažinti masę tęsiant skrydį ir išpilant degalus;
- b) kilimo pradžioje masė jokiū būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausiosios kilimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinių aukštį, o jei jis naudojamas kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų, ir
- c) apskaičiuota masė numatytu tūpimo laiku numatyto tūpimo aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje ir bet kokiam paskirties atsarginiame aerodrome jokiū būdu neviršytų AFM nurodytos didžiausiosios tūpimo masės pagal aerodromo arba skrydžių erdvės dalies lygiui tinkamą barometrinių aukštį, o jei jis naudojamas kaip parametras didžiausiai kilimo masei nustatyti – bet kokių kitų vietos atmosferos sąlygų.

NCC.POL.125 Kilimas. Lėktuvai

- a) Nustatydamas didžiausiąją kilimo masę įgulos vadas atsižvelgia į šiuos apribojimus:
 - 1) apskaičiuotas kilimo nuotolis neturi viršyti turimojo kilimo nuotolio, kai laisvosios juostos nuotolis neviršija pusės turimojo kilimo riedos ilgio;
 - 2) apskaičiuotas kilimo riedos ilgis neturi viršyti turimojo kilimo riedos ilgio;
 - 3) nutrauktajam ir tęsiamam kilimui turi būti naudojama viena V_1 vertė, jei V_1 nurodytas orlaivio skrydžių vadove, ir
 - 4) ant šlapio arba užteršto kilimo ir tūpimo tako kilimo masė neturi viršyti masės, leidžiamos kilimui sausu kilimo ir tūpimo taku tokiomis pat sąlygomis.
- b) Kylant sugedus varikliui įgulos vadas užtikrina, kad:
 - 1) jei lėktuvo V_1 nurodytas orlaivio skrydžių vadove, būtų galima nutraukti lėktuvo kilimą ir sustoti neviršijant turimojo nutrauktojo kilimo nuotolio ir
 - 2) jei orlaivio skrydžių vadove nustatyta lėktuvo grynoji kilimo trajektorija, lėktuvas galėtų toliau kilti ir pakankamu atstumu perskristi visas skrydžio trajektorijos kliūtis, kol galės atitikti NCC.POL.130 taisyklės reikalavimus.

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

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kuriame maršruto taške pradėjus gesti varikliui daugiamotoris lėktuvas galėtų tęsti skrydį į tinkamą aerodromą arba skrydžių erdvės dalį nė viename taške neskrisdamas žemiau mažiausiojo absoliučiojo kliūčių perskridimo aukščio.

NCC.POL.135 Tūpimas. Lėktuvai

Įgulos vadas užtikrina, kad bet kokiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje perskridus visas artėjimo tūpti trajektorijoje esančias kliūtis saugiam aukštyje, lėktuvas galėtų nutūpti ir sustoti arba vandens lėktuvas – išvystyti pakankamai mažą greitį, neviršydamas turimojo tūpimo nuotolio. Atsižvelgiama į numatomus artėjimo tūpti ir tūpimo metodus svyravimus, jei į juos nebuvo atsižvelgta planuojant naudojimo galimybių duomenis.

D skyrius. Prietaisai, duomenys ir įranga

1 skirsnis. Lėktuvai

NCC.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
- 1) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti, siekdama laikytis NCC.IDE.A.245 ir NCC.IDE.A.250 taisyklių, arba
 - 2) jie įmontuoti lėktuve.
- b) Šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams Įrangos patvirtinimo nereikia:
- 1) atsarginiams lyudiesiems saugikliams,
 - 2) atskiriems nešiojamiesiems žiburiams,
 - 3) tikslaus laiko prietaisui,
 - 4) schemų laikikliui,
 - 5) pirmosios pagalbos vaistinėlėms,
 - 6) gelbėjimosi ir signalinei įrangai,
 - 7) plūdriajam inkarui ir švartavimo įrangai bei
 - 8) vaiko suvaržymo įtaisui.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
- 1) šių prietaisų, įrangos arba priedų informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCC.IDE.A.245 ir NCC.IDE.A.250 taisyklių, ir
 - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.

VI priedas 'NCC dalis

- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Skrydžio įgulos nario naudojami prietaisai turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.
- f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama naudoti.

NCC.IDE.A.105 Būtiniausia skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam lėktuvo skrydžiui būtinas prietaisas, funkcija ar įrenginys arba jo nėra, nebent:

- a) lėktuvas naudojamas pagal vežėjo būtiniausios įrangos sąrašą (MEL);
- b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis lėktuvu laikantis pagrindinio būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų arba
- c) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCC.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai

Lėktuvuose turi būti įrengti reikiamos kategorijos visai elektros grandinei apsaugoti skirti atsarginiai lydieji saugikliai, kuriais būtų galima pakeisti skrendant leidžiamus pakeisti saugiklius.

NCC.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai

Naktį naudojamuose lėktuvuose turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigacinių ir padėties žiburių;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, kuriuo užtikrinama, kad būtų tinkamai apšviesti visi saugiam lėktuvo naudojimui būtini prietaisai ir įranga;
- e) iš lėktuvo elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamas žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir
- g) žiburiai, atitinkantys Tarptautines laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisykles, jei lėktuvas naudojamas kaip vandens lėktuvas.

NCC.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
- 1) magnetinė kryptis,
 - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
 - 3) barometrinis aukštis,
 - 4) nurodytas oro greitis,
 - 5) slydimas ir
 - 6) Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.
- b) Lėktuvuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis virš vandens nematant žemės, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos:
- 1) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - i) posūkis ir slydimas,
 - ii) padėtis erdvėje,
 - iii) vertikalusis greitis ir
 - iv) stabilizuota kryptis,
 - 2) priemonės, kuriomis rodoma, kai girokopiniams prietaisams netinkamai tiekama galia, ir
 - 3) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- c) Kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, lėktuve turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
- 1) barometrinis aukštis,
 - 2) nurodytas oro greitis,
 - 3) jei taikoma, slydimas arba posūkis ir slydimas,
 - 4) jei taikoma, padėtis erdvėje,
 - 5) jei taikoma, vertikalusis greitis,

VI priedas 'NCC dalis

- 6) jei taikoma, stabilizuota kryptis ir
- 7) jei taikoma, Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais.

NCC.IDE.A.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

Pagal IFR naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1) magnetinė kryptis,
 - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
 - 3) barometrinis aukštis,
 - 4) nurodytas oro greitis,
 - 5) vertikalusis greitis,
 - 6) posūkis ir slydimas,
 - 7) padėtis erdvėje,
 - 8) stabilizuota kryptis,
 - 9) išorinio oro temperatūra ir
 - 10) Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekiamas galia;
- c) kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, – antrajam pilotui skirtos atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:
 - 1) barometrinis aukštis,
 - 2) nurodytas oro greitis,
 - 3) vertikalusis greitis,
 - 4) posūkis ir slydimas,
 - 5) padėtis erdvėje,
 - 6) stabilizuota kryptis ir

VI priedas 'NCC dalis

- 7) jei taikoma, Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
- d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensacijos arba apledėjimo;
- e) atsarginis statinio slėgio šaltinis;
- f) schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemos gali būti lengvai skaitomos ir kuria galima apšviesti naktį;
- g) kitos savarankiškai veikiančios priemonės, kuriomis matuojamas bei rodomas aukštis, ir
- h) nuo pagrindinės elektros gamybos sistemos nepriklausomas avarinis srovės tiekimas erdvinės padėties rodymo sistemos naudojimo ir apšvietimo bent 30 minučių reikmėms. Avarinis srovės tiekimas turi įsijungti automatiškai visiškai sugedus pagrindinei elektros gamybos sistemai ir prietaisas turi aiškiai rodyti, kad aviahorizontas veikia maitinamas avariniu būdu.

NCC.IDE.A.130 Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga

Vienintelio piloto pagal IFR naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtas autopilotas, kuriame būtų įdiegtas bent aukščio ir krypties palaikymo režimas.

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

Turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių didžiausioji sertifikuota kilimo masė (MCTOM) viršija 5 700 kg arba didžiausioji eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija (MOPSC) viršija devynis, turi būti įrengta TAWS, atitinkanti reikalavimus, taikytinus:

- a) A klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei naudojami lėktuvai, kurių pirmas individualus tinkamumo skraidyti pažymėjimas (CofA) išduotas po 2011 m. sausio 1 d., arba
- b) B klasės įrangai, kaip nurodyta priimtiname standarte, jei naudojami lėktuvai, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2011 m. sausio 1 d. arba anksčiau.

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

Jei Reglamente (ES) Nr. 1332/2011 nenurodyta kitaip, turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 19, turi būti įrengta ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Orlaivio meteorologinė įranga

Orlaivio meteorologinė įranga turi būti įrengta šiuose lėktuvuose, naudojamuose naktį arba meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus tose vietovėse, kur palei maršrutą yra tikėtinos perkūnijos arba kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti orlaivio meteorologine įranga:

- a) hermetiškuose lėktuvuose;
- b) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg, ir
- c) nehermetiškuose lėktuvuose, kurių MOPSC viršija 9.

NCC.IDE.A.150 Skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį papildoma įranga

- a) Lėktuvuose, kurie naudojami naktį tikėtinomis arba faktinėmis apledėjimo sąlygomis, turi būti įrengtos priemonės ledodarai apšviesti arba nustatyti.
- b) Apšvietimo priemonės neturi akinti arba sukelti atspindžių, kurie trukdytų skrydžio įgulos nariams vykdyti savo pareigas.

NCC.IDE.A.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Daugiau nei vieno skrydžio įgulos nario valdomuose lėktuvuose turi būti įrengta skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.A.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

- a) CVR turi būti įrengtas šiuose lėktuvuose:
 - 1) lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 27 000 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, ir
 - 2) lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 2 250 kg ir:
 - i) kurie sertifikuoti būti valdomi ne mažiau nei dviejų pilotų įgulos;
 - ii) kuriuose įrengtas turboreaktyvinis (-iai) variklis (-iai) arba daugiau nei vienas turbosraigtinis variklis ir
 - iii) kurių pirmas tipo pažymėjimas išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau.
- b) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
- c) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje pagal laiko skalę įrašomi:

VI priedas 'NCC dalis

- 1) radijo ryšiu skrydžio įgulos kabinoje balsu perduodami arba gaunami pranešimai;
 - 2) naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jei ji įrengta, siunčiami skrydžio įgulos narių pranešimai balsu;
 - 3) skrydžio įgulos kabinos garsinė aplinka, įskaitant, be pertrūkių, iš visų naudojamų gervinių ir kaukinių mikrofonų gautus garso signalus, ir
 - 4) pokalbių ar garso signalai, kuriais identifikuojamos navigacijos arba artėjimo tūpti priemonės, įmontuotos ausinėse arba garsiakalbyje.
- d) Įrašymas pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi prasidėti automatiškai prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava galia ir tęstis iki skrydžio pabaigos, kol lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- e) Be to, kas paminėta d punkte, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, įrašymas kabinos pokalbių savirašyje turi prasidėti kuo anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį pasibaigus skrydžiui.
- f) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

NCC.IDE.A.165 Skrydžio duomenų savirašis

- a) Lėktuvuose, kurių MCTOM viršija 5 700 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įrašomi parametrai lėktuvo skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfiguracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugojami bent per pastarąsias 25 valandas įrašyti duomenys.
- c) Duomenys turi būti gaunami iš lėktuvo šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- d) Įrašymas skrydžio duomenų savirašyje turi prasidėti automatiškai prieš lėktuvui pradėdant riedėti sava galia ir automatiškai sustoti, kai lėktuvas nebegali judėti sava galia.
- e) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

NCC.IDE.A.170 Duomenų saito įrašymas

- a) Lėktuvai, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kuriuose galima naudoti duomenų saito ryšį, būtina įrengti CVR ir, jei taikoma, savirašyje įrašyti:
- 1) su bendravimu tarp lėktuvo ir ATS susijusius duomenų saito pranešimus, įskaitant pranešimus šioms reikmėms:
 - i) duomenų saitui suaktyvinti;
 - ii) dispečerio ir piloto bendravimo reikmėms;
 - iii) adresuotajai priežiūrai;
 - iv) skrydžio informacijai;
 - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą, ir
 - vii) grafikams, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - 2) informaciją, kuria naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su bet kuriais įrašais, kurie susiję su duomenų saito ryšiu ir saugomi ne lėktuve, ir
 - 3) informaciją apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę atsižvelgiant į sistemos struktūrą.
- b) Įrašai ir informacija savirašyje įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš jo turi būti galima lengva gauti duomenis. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.
- c) Įrašytus duomenis savirašyje turi būti galima išsaugoti bent tokią trukmę, kuri NCC.IDE.A.160 taisyklėje nurodyta CVR įrenginiams.
- d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.
- e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip NCC.IDE.A.160 taisyklės d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

NCC.IDE.A.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

Kad bus laikomasi CVR ir FDR reikalavimų galima užtikrinti:

VI priedas 'NCC dalis

- a) vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu, jei lėktuve turi būti įrengtas CVR arba FDR, arba
- b) dviem skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotaisiais savirašiais, jei lėktuve turi būti įrengti CVR ir FDR.

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

- a) Lėktuvuose turi būti įrengta:
 - 1) krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam orlaivyje esančiam 24 mėnesių amžiaus arba vyresniam asmeniui;
 - 2) saugos diržas kiekviename keleivio krėsele ir suvaržymo diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;
 - 3) vaiko suvaržymo įtaisas (CRD) kiekvienam orlaivyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui;
 - 4) saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant:
 - i) kiekviename skrydžio įgulos krėsele ir kiekviename krėsele šalia piloto krėslo ir
 - ii) kiekviename skrydžio įgulos kabinoje esančiame stebėtojo krėsele, ir
 - (5) jei pirmas individualus lėktuvų CofA išduotas po 1980 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėselose.
- b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:
 - 1) turėti vieną atsegimo įtaisą ir
 - 2) skrydžio įgulos krėselose, kiekviename krėsele šalia piloto krėslo ir mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėselose turėti du perпетinius diržus ir atskirai galimą naudoti saugos diržą.

NCC.IDE.A.185 Ženkliai „Prisisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Lėktuvuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslo (-ų) matomos ne visos keleivių vietos, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai rodoma, kada reikia prisisekti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

NCC.IDE.A.190 Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinės, kaip nurodyta 1 lentelėje.

1 lentelė. Būtinai pirmosios pagalbos vaistinių skaičius

Įrengtų keleivių krėslų skaičius	Būtinai pirmosios pagalbos vaistinių skaičius
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 ir daugiau	6

- b) Pirmosios pagalbos vaistinės turi būti:

- 1) lengvai prieinamos naudoti ir
- 2) reguliariai atnaujinamos.

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

- a) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose tokiam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.

- b) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose virš absoliučiojo skrydžio aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- 1) visus įgulos narius ir:
 - i) 100 proc. keleivių bet kokį laikotarpį, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 15 000 pėdų, bet jokių būdų ne trumpiau kaip 10 minučių;
 - ii) bent 30 proc. keleivių bet kokį laikotarpį, kai sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes barometrinis aukštis keleivių salone bus 14 000–15 000 pėdų, ir
 - iii) bent 10 proc. keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–14 000 pėdų;

VI priedas 'NCC dalis

- 2) visus keleivių salone esančiuosius ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvai naudojami didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje arba jei jie naudojami žemiau šio aukščio, bet tokiomis sąlygomis, kuriomis jie negalės saugiai per 4 minutes žemėti iki 13 000 pėdų barometrinio aukščio.
- c) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose didesniame kaip 25 000 pėdų skrydžio aukštyje, papildomai turi būti įrengtas:
 - 1) įtaisas, kuriuo skrydžio įgula išpėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą, ir
 - 2) greitai uždedamos kaukės skrydžio įgulos nariams;

NCC.IDE.A.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai

- a) Nehermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose tokiaame aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
 - 1) visus įgulos narius ir bent 10 proc. keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų;
 - 2) visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCC.IDE.A.205 Rankiniai gesintuvai

- a) Lėktuvuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:
 - 1) skrydžio įgulos kabinoje ir
 - 2) kiekviename nuo skrydžio įgulos kabinos atskirtame keleivių skyriuje, nebent į jį skrydžio įgulos nariai gali lengvai patekti.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi tikt labiausiai tikėtiniems gaisrams gesinti tame skyriuje, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti skyriuose, kuriuose yra žmonių.

NCC.IDE.A.206 Avariniai kirviai ir laužtuvai

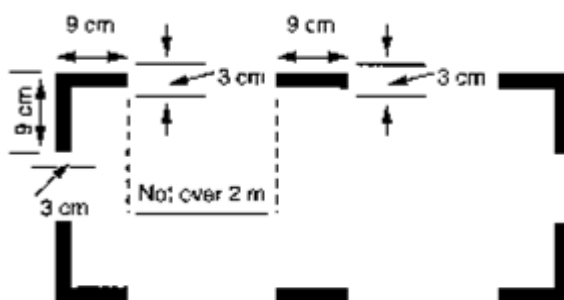
- a) Lėktuvų, kurių MCTOM viršija 5 700 kg arba MOPSC viršija 9, skrydžio įgulos kabinoje turi būti bent vienas avarinis kirvis arba laužtuvas.

- b) Jei MOPSC viršija 200, tolimiausioje lėktuvo virtuvės dalyje arba šalia jos turi būti papildomas avarinis kirvis arba laužtuvas.
- c) Keleivių salone esančių avarinių kirvių ir laužtuvų keleiviai neturi matyti.

NCC.IDE.A.210 Įsilaužimo vietų ženklėjimas

Jei avarinėje situacijoje gelbėjimo komandai įsilaužti tinkamos lėktuvo liemens vietos yra ženklėjamos ant lėktuvo, jos ženklėjamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.

1 paveikslas. Įsilaužimo vietų ženklėjimas



NCC.IDE.A.215 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT)

- a) Lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau, turi būti bet kokio tipo ELT.
- b) Lėktuvuose, kurių pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., turi būti automatinis ELT.
- c) Bet kokio tipo ELT turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

NCC.IDE.A.220 Skrydis virš vandens

- a) Šiuose lėktuvuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui arba joms lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo kėdslo arba miegamosios vietos:
 - 1) sausumos lėktuvuose, naudojamuose virš vandens daugiau kaip 50 jūrmylių atstumu nuo žemės arba kylančiuose ar tupiančiuose aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kuriame (-ioje), įgulos vado nuomone, kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad gali prireikti tūpti ant vandens, ir
 - 2) vandens lėktuvuose, naudojamuose virš vandens.

VI priedas 'NCC dalis

- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje arba lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.
- c) Virš vandens naudojamuose vandens lėktuvuose turi būti:
 - 1) lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas atitinkantys plūdrusis inkaras ir kita įranga, kuriais palengvinamas lėktuvo švartavimas, pritvirtinimas arba manevravimas vandenyje, ir
 - 2) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, jei taikoma, Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.
- d) Didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės, kurioje galimas avarinis nutūpimas, naudojamo lėktuvo įgulos vadas nustato lėktuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:
 - 1) nelaimės signalizavimo įrangą;
 - 2) gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir
 - 3) būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

NCC.IDE.A.230 Gelbėjimosi įranga

- a) Lėktuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti:
 - 1) nelaimės signalizavimo įrangą;
 - 2) bent vienas gelbėjimosi ELT(S) ir
 - 3) papildomos būsimo maršruto gelbėjimosi įrangos, atsižvelgiant į orlaivyje esančių asmenų skaičių.
- b) a punkto 3 papunktyje nurodyta įranga nereikalinga, jei lėktuvas:
 - 1) nuo teritorijos, kurioje paieška ir gelbėjimas nėra ypač sunkiai pasiekiami, yra nutolęs ne toliau nei atstumu, atitinkančiu:
 - i) 120 minučių skrydį kreiseriniu greičiu neveikiant vienam varikliui (OIE), jei naudojami lėktuvai, kuriais galima tęsti skrydį iki aerodromo bet kuriame maršruto arba planuojamo nukrypimo maršruto taške pradedant gesti kritiniam (-iams) varikliui (-iams), arba
 - ii) 30 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, jei naudojami visi kiti lėktuvai,

VI priedas 'NCC dalis

arba

- 2) nuo avariniam nutūpimui tinkamos zonos yra nutolęs ne daugiau kaip atstumu, atitinkančiu 90 minučių skrydį kreiseriniu greičiu, jei naudojami pagal taikomą tinkamumo skraidyti standartą sertifikuoti lėktuvai.

NCC.IDE.A.240 Ausinės

- a) Lėktuvuose kiekvienam skrydžio įgulos nariui jiems skirtose darbo vietose skrydžio įgulos kabinoje turi būti įrengtos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverčiu įtaisu.
- b) Pagal IFR arba naktį naudojamuose lėktuvuose ant kiekvienam būtinam skrydžio įgulos nariui skirto išilginio ir šoninio polinkio valdymo prietaiso turi būti po siūstovo mygtuką.

NCC.IDE.A.245 Radijo ryšio įranga

- a) Pagal IFR arba naktį naudojamuose lėktuvuose, arba tuomet, kai to reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis būtų galima:
 - 1) palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;
 - 2) bet kuriuo skrydžio metu gauti meteorologinę informaciją;
 - 3) bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su nurodytomis aviacijos stotimis ir
 - 4) užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.

NCC.IDE.A.250 Navigacijos įranga

- a) Lėktuvuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant būtų galima vykdyti skrydžius pagal:
 - 1) ATS skrydžių planą, jei taikoma, ir
 - 2) taikytinus oro erdvės reikalavimus.
- b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad, bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.

VI priedas 'NCC dalis

- c) Lėktuvuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta tinkama įranga kursui iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir bet kuriame nustatytaime atsarginiame aerodrome.

NCC.IDE.A.255 Atsakiklis

Lėktuvuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas būsimam maršrutui būtinas SSR atsakiklis.

NCC.IDE.A.260 Elektroninių navigacijos duomenų valdymas

- a) Vežėjas naudoja tik tuos elektroninių navigacijos duomenų gaminius, kurie tinka navigacijos reikmėms ir atitinka patikimumo standartus, pakankamus numatyta duomenų paskirčiai.
- b) Jei elektroninių navigacijos duomenų gaminiai tinka skrydžių, kuriems Reglamento (EB) Nr. xxx/XXXX V priede (SPA dalyje) reikalaujamas patvirtinimas, navigacijos reikmėms, vežėjas kompetentingai institucijai įrodo, kad taikomas procesas ir pateikti gaminiai atitinka patikimumo standartus, pakankamus numatyta duomenų paskirčiai.
- c) Vežėjas procesus ir gaminius nuolat stebi tiesiogiai arba stebėdamas, kaip reikalavimų laikosi trečiųjų šalių tiekėjai.
- d) Vežėjas užtikrina, kad naujausi ir nepakeisti elektroniniai navigacijos duomenys būtų laiku išplatinti ir įvesti visuose lėktuvuose, kuriems jie reikalingi.

2 skirsnis. Sraigtasparniai

NCC.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
- 1) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti, siekdama laikytis NCC.IDE.H.245 ir NCC.IDE.H.250 taisyklių, arba
 - 2) jie įmontuoti sraigtasparnyje.
- b) Įrangos patvirtinimo nereikia šiems pagal šį skyrių būtiniams elementams:
- 1) atskiram nešiojamajam žiburiui,
 - 2) tikslaus laiko prietaisui,
 - 3) schemų laikikliui,
 - 4) pirmosios pagalbos vaistinėlei,
 - 5) gelbėjimosi ir signalinei įrangai,
 - 6) plūdriajam inkarui bei švartavimo įrangai ir
 - 7) vaiko suvaržymo įtaisui.
- c) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sraigtasparnyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
- 1) šių prietaisų, įrangos arba priedų pateikiama informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCC.IDE.H.245 ir NCC.IDE.H.250 taisyklių, ir
 - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti sraigtasparnio tinkamumui skraidyti.
- d) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis juos naudoti skrydžio įgulos narys.
- e) Skrydžio įgulos nario naudojami prietaisai turi būti sumontuoti taip, kad skrydžio įgulos narys galėtų lengvai matyti informaciją iš savo darbo vietos, kuo mažiau nukrypdamas nuo padėties ir matymo linijos, kurioje jis paprastai būna, žiūrėdamas į skrydžio trajektoriją priekyje.

- f) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama naudoti.

NCC.IDE.H.105 Būtinausia skrydžio įranga

Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sraigtasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, funkcija ar įrenginys arba jo nėra, nebent:

- a) sraigtasparnis naudojamas pagal vežėjo būtinausios įrangos sąrašą (MEL);
- b) vežėjui kompetentinga institucija leido naudotis sraigtasparniu laikantis pagrindinio būtinausios įrangos sąrašo (MMEL) apribojimų arba
- c) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

NCC.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Naktį naudojamuose sraigtasparniuose turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigacinių ir padėties žiburių;
- c) tūpimo žiburys;
- d) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, kuriuo užtikrinama, kad būtų tinkamai apšviesti visi saugiam sraigtasparnio naudojimui būtini prietaisai ir įranga;
- e) iš sraigtasparnio elektros sistemos tiekiamas viso keleivių salono apšvietimas;
- f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir
- g) žiburiai, atitinkantys Tarptautines laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisykles, jei sraigtasparnis yra amfibinis.

NCC.IDE.H.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1) magnetinė kryptis,
 - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
 - 3) barometrinis aukštis,
 - 4) nurodytas oro greitis ir

VI priedas 'NCC dalis

- 5) slydimas.
- b) Sraigtasparniuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis virš vandens neatant žemės, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį, kai matomumas yra mažesnis nei 1 500 m, arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos:
 - 1) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - i) padėtis erdvėje,
 - ii) vertikalusis greitis ir
 - iii) stabilizuota kryptis,
 - 2) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekama galia, ir
 - 3) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.
- c) Kai sraigtasparniui valdyti reikia dviejų pilotų, jame turi būti įrengtos papildomos atskiros priemonės, kuriomis rodoma:
 - 1) barometrinis aukštis,
 - 2) nurodytas oro greitis,
 - 3) slydimas,
 - 4) jei taikoma, padėtis erdvėje,
 - 5) jei taikoma, vertikalusis greitis ir,
 - 6) jei taikoma, stabilizuota kryptis.

NCC.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga

Pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
 - 1) magnetinė kryptis,
 - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
 - 3) barometrinis aukštis,

VI priedas 'NCC dalis

- 4) nurodytas oro greitis,
 - 5) vertikalusis greitis,
 - 6) slydimas,
 - 7) padėtis erdvėje,
 - 8) stabilizuota kryptis ir
 - 9) išorinio oro temperatūra;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekama galia;
- c) kai lėktuvui valdyti reikia dviejų pilotų, – atskiros papildomos priemonės, kuriomis rodoma:
- 1) barometrinis aukštis,
 - 2) nurodytas oro greitis,
 - 3) vertikalusis greitis,
 - 4) slydimas,
 - 5) padėtis erdvėje ir
 - 6) stabilizuota kryptis;
- d) priemonės, kuriomis galima išvengti a punkto 4 papunktyje ir c punkto 2 papunktyje reikalaujamų oro greičio rodymo sistemų trikčių dėl kondensacijos arba apledėjimo;
- e) atsarginis statinio slėgio šaltinis;
- f) schemų laikiklis, įtaisytas padėtyje, kurioje schemos gali būti lengvai skaitomos ir kurias galima apšviesti naktį, ir
- g) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonės kaip budėjimo režimo prietaisas.

NCC.IDE.H.130 Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga

Vienintelio piloto pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtas autopilotas, kuriame įdiegtas bent aukščio ir krypties palaikymo režimas.

NCC.IDE.H.145 Orlaivio meteorologinė įranga

Sraigtasparniuose, kurių MOPSC viršija 9 ir kurie naudojami pagal IFR arba naktį, turi būti įrengta orlaivio meteorologinė įranga, kai iš naujausių meteorologinių pranešimų matyti, kad

VI priedas 'NCC dalis

palei būsimą maršrutą yra tikėtinos perkūnijos arba kitos galimos pavojingos oro sąlygos, kurias galima nustatyti naudojantis orlaivio meteorologine įranga.

NCC.IDE.H.150 Papildoma skrydžių apledėjimo sąlygomis naktį įranga

- a) Sraigtasparniuose, naudojamuose naktį tikėtinomis arba faktinėmis apledėjimo sąlygomis, turi būti įrengtos priemonės ledodarai apšviesti arba nustatyti.
- b) Apšvietimo priemonės neturi akinti arba sukelti spindėjimo, trukdančio skrydžio įgulos nariams vykdyti savo pareigas.

NCC.IDE.H.155 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema

Daugiau nei vieno skrydžio įgulos nario valdomuose sraigtasparniuose turi būti įrengta skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema su ausinėmis ir mikrofonais, skirta naudoti visiems skrydžio įgulos nariams.

NCC.IDE.H.160 Pilotų kabinos pokalbių savirašis

- a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 7 000 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas CVR.
- b) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti galima išsaugoti bent per pastarąsias 2 valandas įrašytus duomenis.
- c) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje pagal laiko skalę įrašomi:
 - 1) skrydžio įgulos kabinoje radijo ryšiu balsu perduodami arba gaunami pranešimai;
 - 2) skrydžio įgulos narių pranešimai balsu, siunčiami naudojant vidaus ryšio sistemą ir kreipimosi į keleivius sistemą, jei ji įrengta;
 - 3) garsinė pilotų kabinos aplinka, įskaitant, be pertrūkių, iš visų įgulos narių mikrofonų gautus garso signalus, ir
 - 4) pokalbių arba garso signalai, kuriais identifikuojamos navigacijos arba artėjimo tūpti priemonės, įmontuotos ausinėse arba garsiakalbyje.
- d) Įrašymas pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi prasidėti automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava galia ir tęstis iki skrydžio pabaigos, kol sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) Be to, kas paminėta d punkte, priklausomai nuo elektros srovės tiekimo, įrašymas kabinos pokalbių savirašyje turi prasidėti kuo anksčiau – nuo pilotų kabinos patikrinimo prieš paleidžiant variklį skrydžio pradžioje iki pilotų kabinos patikrinimo vos tik išjungus variklį pasibaigus skrydžiui.

VI priedas 'NCC dalis

- f) Pilotų kabinos pokalbių savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

NCC.IDE.H.165 Skrydžio duomenų savirašis

- a) Sraigtasparniuose, kurių MCTOM viršija 3 175 kg ir kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau, turi būti įrengtas FDR, kuriuo duomenys įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš kurio laikmenos šiuos duomenis galima nedelsiant paimti.
- b) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įrašomi parametrai sraigtasparnio skrydžio trajektorijai, greičiui, padėčiai erdvėje, variklio galiai, konfigūracijai bei veikimui tiksliai nustatyti, ir saugojami bent per pastarąsias 25 valandas įrašyti duomenys.
- c) Duomenys turi būti gaunami iš sraigtasparnio šaltinių, kuriais naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su skrydžio įgulai rodoma informacija.
- d) Įrašymas skrydžio duomenų savirašyje turi prasidėti automatiškai prieš sraigtasparniui pradėdant riedėti sava galia ir automatiškai sustoti, kai sraigtasparnis nebegali judėti sava galia.
- e) Skrydžio duomenų savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.

NCC.IDE.H.170 Duomenų saito įrašymas

- a) Sraigtasparniai, kurių pirmas individualus CofA išduotas 2016 m. sausio 1 d. arba vėliau ir kuriuose galima naudoti duomenų saito ryšį, būtina įrengti CVR ir, jei taikoma, savirašyje įrašyti:
 - 1) su bendravimu tarp sraigtasparnio ir ATS, įskaitant pranešimus, taikomus toliau nurodytoms reikmėms, susijusius duomenų saito pranešimus:
 - i) duomenų saitui suaktyvinti;
 - ii) dispečerio ir piloto bendravimo reikmėms;
 - iii) adresuotajai priežiūrai;
 - iv) skrydžio informacijai;
 - v) orlaivio transliacijų priežiūrai, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;
 - vi) orlaivio funkcinės kontrolės duomenims, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą, ir
 - vii) grafikams, kiek įmanoma atsižvelgiant į sistemos struktūrą;

VI priedas 'NCC dalis

- 2) informacijai, kuria naudojantis galima atlikti tikslią koreliaciją su bet kuriais įrašais, susijusiais su duomenų saito ryšiu ir saugomais ne sraigtasparnyje, ir
 - 3) informacijai apie duomenų saito ryšio pranešimų laiką ir pirmenybę atsižvelgiant į sistemos struktūrą.
- b) Įrašai ir informacija savirašyje įrašomi ir saugomi skaitmeniniu būdu ir iš jo turi būti galima lengvai gauti duomenis. Įrašymo būdas turi būti toks, kad duomenys atitiktų ant žemės įrašytus duomenis.
 - c) Įrašytus duomenis savirašyje turi būti galima išsaugoti bent tokią trukmę, kuri NCC.IDE.H.160 taisyklėje nurodyta CVR įrenginiams.
 - d) Savirašyje turi būti įmontuotas prietaisas, leidžiantis lengviau nustatyti savirašio buvimo vietą vandenyje.
 - e) Savirašio įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai yra tokie patys, kaip NCC.IDE.H.160 taisyklės d ir e punktuose nurodyti įrašymo pradžios ir pabaigos logikai taikytini reikalavimai.

NCC.IDE.H.175 Skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotasis savirašis

Kad bus laikomasi CVR ir FDR reikalavimų galimai užtikrinti naudojantis vienu skrydžio duomenų ir pilotų kabinos pokalbių kombinuotuoju savirašiu.

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

- a) Sraigtasparniuose turi būti įrengta:
 - 1) krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam orlaivyje esančiam 24 mėnesių amžiaus arba vyresniam asmeniui;
 - 2) saugos diržas kiekviename keleivio krėsele ir suvaržymo diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;
 - 3) jei tai sraigtasparniai, kurių pirmas individualus CofA išduotas po 1999 m. liepos 31 d., – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema kiekvienam 24 mėnesių amžiaus arba vyresniam keleiviui;
 - 4) vaiko suvaržymo įtaisas (CRD) kiekvienam orlaivyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui;
 - 5) kiekvieno skrydžio įgulos nario krėsele – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant, ir

VI priedas 'NCC dalis

- 6) jei pirmas individualus sraigtasparnių CofA išduotas po 1980 m. gruodžio 31 d., – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose.
- b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi:
- 1) turėti vieną atsegimo įtaisą ir
 - 2) skrydžio įgulos krėsluose, kiekviename krėse šalia piloto krėslu ir mažiausiajam būtinam keleivių salono įgulos narių skaičiui skirtuose krėsluose turėti du perpetinius diržus ir atskirai galimą naudoti saugos diržą.

NCC.IDE.H.185 Ženklaai „Prisisekite saugos diržus“ ir „Rūkyti draudžiama“

Sraigtasparniuose, kuriuose iš skrydžio įgulos kabinos krėslu (-ų) matomos ne visos keleivių vietos, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis visiems keleiviams ir keleivių salono įgulai rodoma, kada reikia prisisekti saugos diržus ir kada draudžiama rūkyti.

NCC.IDE.H.190 Pirmosios pagalbos vaistinė

- a) Sraigtasparniuose turi būti bent viena pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinė (-ės) turi būti:
 - 1) lengvai prieinama (-os) naudoti ir
 - 2) reguliariai atnaujinama (-os).

NCC.IDE.H.200 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai

- a) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, naudojamuose tokiam aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Nehermetiškuose sraigtasparniuose, naudojamuose virš aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
 - 1) visus įgulos narius ir bent 10 proc. keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–13 000 pėdų, ir
 - 2) visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus didesnis nei 13 000 pėdų.

NCC.IDE.H.205 Rankiniai gesintuvai

- a) Sraigtasparniuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:

VI priedas 'NCC dalis

- 1) naudojami skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį;
 - 2) naudojami skrydžiui virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba
 - 3) kyla arba tupia aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija eina virš vandens.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje arba lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, leidžiančios lengviau nustatyti žmonių buvimo vietą.

NCC.IDE.H.226 Įgulos narių gelbėjimosi kostiumai

Visi įgulos nariai vilki gelbėjimosi kostiumus, kai:

- a) dirbama vykdant skrydį virš vandens talkinant skrydžiams atviroje jūroje atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį ir kai:
 - 1) iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba
 - 2) numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę;arba
- b) taip nustato įgulos vadas, remdamasis rizikos vertinimu, kurį atliekant atsižvelgta į šias sąlygas:
 - 1) skrydžiai vykdomi virš vandens tolesniu nei savisukos atstumu arba saugaus priverstinio tūpimo atstumu nuo žemės, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, ir iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C.

NCC.IDE.H.227 Gelbėjimosi plaustai, gelbėjimosi ELT ir gelbėjimosi įranga ilgesniuose skrydžiuose virš vandens

Sraigtasparniuose, naudojamuose

- a) skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį arba
- b) skrydžiams virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sraigtasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio ir jei taip nustato įgulos vadas įvertinęs riziką, turi būti:
 - 1) jei sraigtasparniu skrenda mažiau kaip 12 asmenų, – bent vienas gelbėjimosi plaustas, kurio vardinė talpa ne mažesnė kaip didžiausias orlaivyje esančių asmenų skaičius, sudėtas taip, kad juo būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje;
 - 2) jei sraigtasparniu skrenda daugiau kaip 11 asmenų, – bent du gelbėjimosi plaustai, ant kurių telpa visi orlaivyje galintys skristi asmenys ir kurie sudėti taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, o jei vienas būtų prarastas, likusio (-ių) gelbėjimosi plausto (-ų) perpildymo talpa būtų pakankama visiems sraigtasparnyje esantiems žmonėms sutalpinti;
 - 3) bent vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S) kiekvienam būtinam plaustui ir
 - 4) gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, atitinkanti būsimo skrydžio reikalavimus.

NCC.IDE.H.230 Gelbėjimosi įranga

Sraigtasparniuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti:

- a) nelaimės signalizavimo įranga;
- b) bent vienas gelbėjimosi (ELT(S) ir
- c) papildomos būsimam maršrutui reikalingos gelbėjimosi įrangos, atsižvelgiant į orlaivyje esančių asmenų skaičių.

NCC.IDE.H.231 Papildomi reikalavimai sraigtasparniams, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje priešiškoje zonoje

Sraigtasparniai, kuriais vykdomi skrydžiai atviroje jūroje priešiškoje zonoje, atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, turi atitikti šiuos reikalavimus:

- a) kai iš įgulos vado turimų meteorologinių pranešimų arba prognozių matyti, kad jūros vandens temperatūra skrydžio metu bus žemesnė kaip 10 °C, arba kai numatyta gelbėjimo trukmė viršija numatytą išgyvenimo trukmę arba skrydis planuojamas naktį, visi orlaivyje esantys asmenys turi vilkėti gelbėjimosi kostiumus;
- b) visi pagal NCC.IDE.H.227 taisyklę turimi gelbėjimosi plaustai turi būti įrengti taip, kad būtų tinkami naudoti tokiais sąlygomis jūroje, kuriomis įvertintos sraigtasparnio tūpimo ant vandens, plūduriavimo ir diferento charakteristikos, siekiant laikytis sertifikavimui skirtų tūpimo ant vandens reikalavimų;
- c) sraigtasparnyje turi būti įrengta nepriklausomai maitinama avarinė apšvietimo sistema bendrajam keleivių salono apšvietimui užtikrinti siekiant palengvinti sraigtasparnio evakuaciją;
- d) visi avariniai išėjimai, įskaitant įgulos avarinius išėjimus, ir jų atidarymo priemonės turi būti aiškiai paženklinti, kad išėjimais besinaudojantys keleiviai juos aiškiai matytų dienos šviesoje ir tamsoje; tokie ženklai turi būti suprojektuoti taip, kad būtų matomi, jei sraigtasparnis apvirstų ir keleivių salonas panirtų po vandeniu;
- e) visose nenumetamosiose duryse, kurių angos skirtos naudoti kaip tūpimo ant vandens avariniai išėjimai, turi būti priemonės joms užfiksuoti atidarytoms, kad keleiviai bet kokiomis sąlygomis jūroje, kurias būtina įvertinti pagal tūpimo ant vandens ir plūduriavimo reikalavimus, galėtų netrukdomi pro jas išlipti;
- f) visos gelbėjantis po vandeniu numatytos naudoti durys, langai ir kitos keleivių salono angos turi būti įrengtos taip, kad jomis būtų galima naudotis avarinėje situacijoje;
- g) gelbėjimosi liemenės būtina vilkėti nuolat, nebent keleivis arba įgulos narys vilki kompleksinį gelbėjimosi kostiumą, atitinkantį bendrus gelbėjimosi kostiumo ir liemenės reikalavimus.

NCC.IDE.H.232 Skrydžiams virš vandens sertifikuoti sraigtasparniai. Įvairi įranga

Skrydžiams virš vandens sertifikuotuose sraigtasparniuose turi būti:

- a) vandens lėktuvo dydį, masę ir valdymo charakteristikas atitinkantis plūdrusis inkaras ir kita įranga, kuria naudojantis sraigtasparnį lengviau priešvartuoti, pritvirtinti arba juo manevruoti vandenyje, ir
- b) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, jei taikoma, Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.

NCC.IDE.H.235 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens

Skrydžiams virš vandens priešiškoje aplinkoje atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, naudojami sraigtasparniai turi būti suprojektuoti arba sertifikuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba juose turi būti įrengta avarinė plūduriavimo įranga.

NCC.IDE.H.240 Ausinės

Jei būtina radijo ryšio ir (arba) radijo navigacijos sistema, sraigtasparniuose kiekvieno piloto ir (arba) įgulos nario darbo vietoje turi būti įrengtos ausinės su gerviniu mikrofonu arba lygiaverte įranga ir siuntimo mygtukas ant skrydžio valdymo prietaisų.

NCC.IDE.H.245 Radijo ryšio įranga

- a) Pagal IFR arba naktį naudojamuose sraigtasparniuose arba tuomet, kai reikalaujama pagal taikytinus oro erdvės reikalavimus, turi būti įrengta radijo ryšio įranga, kuria įprastomis radijo signalų perdavimo sąlygomis galima:
 - 1) palaikyti abipusį ryšį aerodromo valdymo reikmėms;
 - 2) gauti meteorologinę informaciją;
 - 3) bet kuriuo skrydžio metu atitinkamos institucijos nurodytais dažniais palaikyti abipusį ryšį su nurodytomis aviacijos stotimis ir
 - 4) užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- b) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.
- c) Jei būtina radijo ryšio sistema ir pagal NCC.IDE.H.155 taisyklę papildomai reikalaujama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir įgulos nario darbo vietoje ant skrydžio valdymo prietaisų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

NCC.IDE.H.250 Navigacijos įranga

- a) Sraigtasparniuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant galima vykdyti skrydžius pagal:
 - 1) ATS skrydžių planą, jei taikoma, ir
 - 2) taikytinus oro erdvės reikalavimus.

VI priedas 'NCC dalis

- b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kuria būtų galima užtikrinti, kad, bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.
- c) Sraigtasparniuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta navigacijos įranga kursui iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir bet kuriame nustatytame atsarginiame aerodrome.

NCC.IDE.H.255 Atsakiklis

Sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su barometrinio aukščio pranešimo sistema ir bet koks kitas esamame maršrute būtinas SSR atsakiklis.