



**Eiropas
aģentūra**

Aviācijas drošības

**VI pielikums Komisijas regulas projektam
par gaisa kuģu ekspluatāciju — *OPS***

NCC daļa — *IR*

Saturs

NCC daļa — IR	8
A apakšdaļa — Vispārējas prasības	8
NCC.GEN.100 Kompetentā iestāde	8
NCC.GEN.105 Apkalpes pienākumi	8
NCC.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras.....	9
NCC.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana	11
NCC.GEN.115 Kopēja valoda.....	11
NCC.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana	11
NCC.GEN.125 Rotoru iedarbināšana	12
NCC.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces	12
NCC.GEN.135 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī	12
NCC.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī	12
NCC.GEN.145 Lidojumu parametru reģistrācijas ierīces ierakstīto datu glabāšana, uzrādīšana un izmantošana	13
NCC.GEN.150 Bīstamu kravu pārvadājumi	14
B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras	15
NCC.OP.100 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana	15
NCC.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija — lidmašīnas.....	15
NCC.OP.110 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — vispārējas prasības.....	15
NCC.OP.111 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — <i>NPA, APV, CAT I</i> darbības	16
NCC.OP.112 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām	17
NCC.OP.113 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri virs jūras ar helikopteriem.....	18
NCC.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras	18

VI pielikums — NCC daļa

NCC.OP.120	Trokšņu mazināšanas procedūras	19
NCC.OP.125	Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums — <i>IFR</i> lidojumi.....	19
NCC.OP.130	Degvielas un smērvielu krājumi — lidmašīnas	19
NCC.OP.131	Degvielas un smērvielu krājumi — helikopteri	20
NCC.OP.135	Bagāžas un kravas izvietošana	21
NCC.OP.140	Pasažieru instruktāža	21
NCC.OP.145	Gatavošanās lidojumam	21
NCC.OP.150	Pacelšanās rezerves lidlauki — lidmašīnas	22
NCC.OP.151	Galapunkta rezerves lidlauki — lidmašīnas	22
NCC.OP.152	Galapunkta rezerves lidlauki — helikopteri	23
NCC.OP.155	Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa	23
NCC.OP.160	Austiņu lietošana.....	24
NCC.OP.165	Pasažieru pārvadāšana	24
NCC.OP.170	Pasažieru salona un virtuves telpas(-u) nodrošināšana	24
NCC.OP.175	Smēķēšana lidmašīnā	25
NCC.OP.180	Meteoroloģiskie apstākļi	25
NCC.OP.185	Ledus un citi piesārņotāji — procedūras lidlaukos.....	25
NCC.OP.190	Ledus un citi piesārņotāji — procedūras ekspluatācijas laikā	26
NCC.OP.195	Pacelšanās apstākļi.....	26
NCC.OP.200	Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā	26
NCC.OP.205	Degvielas apsaimniekošana lidojumā.....	26
NCC.OP.210	Papildu skābekļa lietošana	27
NCC.OP.215	Zemes tuvuma noteikšana	27
NCC.OP.220	Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (<i>ACAS</i>)	27
NCC.OP.225	Nolaišanās un nosēšanās apstākļi	27
NCC.OP.230	Nolaišanās sākums un turpinājums	27

VI pielikums — NCC daļa

C apakšdaļa — Gaisa kuģa veikspēja un ekspluatācijas ierobežojumi	29
NCC.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi — visi gaisa kuģi	29
NCC.POL.105 Masa un līdzsvars, kravas izvietošana	29
NCC.POL.110 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija	31
NCC.POL.111 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija — atvieglojumi	32
NCC.POL.115 Veiktspēja — vispārējas prasības	32
NCC.POL.120 Pacelšanās masas ierobežojumi — lidmašīnas	33
NCC.POL.125 Pacelšanās — lidmašīnas	33
NCC.POL.130 Viena dzinēja atteice lidojumā — lidmašīnas	34
NCC.POL.135 Nosēšanās — lidmašīnas	34
D apakšdaļa — Instrumenti, dati un iekārtas.....	35
1. sadaļa — Lidmašīnas	35
NCC.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības	35
NCC.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā.....	36
NCC.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji.....	36
NCC.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas	36
NCC.IDE.A.120 Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	37
NCC.IDE.A.125 Ekspluatācija saskaņā ar <i>IFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas	38
NCC.IDE.A.130 Papildu iekārtas vienpilota lidojumiem saskaņā ar <i>IFR</i>	39
NCC.IDE.A.135 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (<i>TAWS</i>)	39
NCC.IDE.A.140 Sadursmes novēršanas sistēma (<i>ACAS</i>).....	39
NCC.IDE.A.145 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas.....	40
NCC.IDE.A.150 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī	40
NCC.IDE.A.155 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma	40
NCC.IDE.A.160 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori	40

VI pielikums — NCC daļa

NCC.IDE.A.165	Lidojuma parametru reģistrators	41
NCC.IDE.A.170	Datu pārraides reģistrators	41
NCC.IDE.A.175	Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators	42
NCC.IDE.A.180	Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces	42
NCC.IDE.A.185	Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”	43
NCC.IDE.A.190	Pirmās palīdzības komplekti	43
NCC.IDE.A.195	Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās	44
NCC.IDE.A.200	Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās	45
NCC.IDE.A.205	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	45
NCC.IDE.A.206	Avārijas cirvji un laužņi	45
NCC.IDE.A.210	Uzlaušanas vietu marķējums	45
NCC.IDE.A.215	Avārijas atrašanās vietas raidītājs (<i>ELT</i>)	46
NCC.IDE.A.220	Ekspluatācija virs ūdens	46
NCC.IDE.A.230	Izdzīvošanas aprīkojums	47
NCC.IDE.A.240	Austiņas	48
NCC.IDE.A.245	Radiosakaru iekārta	48
NCC.IDE.A.250	Navigācijas iekārtas	48
NCC.IDE.A.255	Uztvērējraidītājs	49
NCC.IDE.A.260	Elektronisko navigācijas datu izmantošana	49
2. sadaļa — Helikopteri		50
NCC.IDE.H.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības	50
NCC.IDE.H.105	Obligātās iekārtas lidojumā	51
NCC.IDE.H.115	Ekspluatācijas gaismas	51
NCC.IDE.H.120	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	51
NCC.IDE.H.125	Ekspluatācija saskaņā ar <i>IFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	52

VI pielikums — NCC daļa

NCC.IDE.H.130	Papildu iekārtas vienpilota lidojumiem saskaņā ar <i>IFR</i>	53
NCC.IDE.H.145	Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas helikopterā	54
NCC.IDE.H.150	Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī	54
NCC.IDE.H.155	Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma	54
NCC.IDE.H.160	Pilotu kabīnes skaņas reģistratori	54
NCC.IDE.H.165	Lidojuma parametru reģistrators	55
NCC.IDE.H.170	Datu pārraides reģistrators	55
NCC.IDE.H.175	Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators	56
NCC.IDE.H.180	Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces	56
NCC.IDE.H.185	Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”	57
NCC.IDE.H.190	Pirmās palīdzības komplekti	57
NCC.IDE.H.200	Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros	57
NCC.IDE.H.205	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	57
NCC.IDE.H.210	Uzlaušanas vietu marķējums	58
NCC.IDE.H.215	Avārijas atrašanās vietas raidītājs (<i>ELT</i>)	58
NCC.IDE.H.225	Glābšanas vestes	58
NCC.IDE.H.226	Apkalpes locekļu aizsargtērps	59
NCC.IDE.H.227	Glābšanas plosti, glābšanas <i>ELT</i> un glābšanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens	59
NCC.IDE.H.230	Izdzīvošanas aprīkojums	60
NCC.IDE.H.231	Papildu prasības helikopteriem, ko ekspluatē atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū	60
NCC.IDE.H.232	Dažādas ierīces ekspluatācijai virs ūdens sertificētiem helikopteriem	61
NCC.IDE.H.235	Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens ekspluatācijā virs ūdens	61
NCC.IDE.H.240	Austiņas	61
NCC.IDE.H.245	Radiosakaru iekārta	61

VI pielikums — NCC daļa

NCC.IDE.H.250	Navigācijas iekārtas	62
NCC.IDE.H.255	Uztvērējraidītājs	62

NCC daļa — IR

A apakšdaļa — Vispārējas prasības

NCC.GEN.100 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir iestāde, ko deleģējusi dalībvalsts, kur atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta.

NCC.GEN.105 Apkalpes pienākumi

- a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas ir:
 - 1) saistīti ar gaisa kuģa un tā pasažieru drošību; un
 - 2) konkrēti aprakstīti lidojumu rokasgrāmatas instrukcijās un procedūrās.
- b) Lidojuma kritisko fāžu laikā vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par nepieciešamu, apkalpes locekļi sēž savā darba vietā un veic vienīgi tādas darbības, kas nepieciešamas gaisa kuģa drošai ekspluatācijai.
- c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā darba vietā, piesprādzējas ar drošības jostu.
- d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.
- e) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:
 - 1) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir pārguris(-usi), kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008¹ IV pielikuma 7.f punktā, vai jūtas tik slikti, ka tas var apdraudēt lidojumu; vai ir
 - 2) psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai citu līdzīgu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

VI pielikums — NCC daļa

- f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairāk nekā viena ekspluatanta:
- 1) reģistrē savu lidojuma, pienākumu pildīšanas un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. xxx/XXXX III pielikuma (ORO daļas) FTL apakšdaļu; un
 - 2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām.
- g) Apkalpes locekļi ziņo gaisa kuģa kapteinim:
- 1) par visiem bojājumiem, kļūmēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņuprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
 - 2) par katru incidentu, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

NCC.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

- a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs:
- 1) par gaisa kuģa un visu gaisa kuģa apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.c punktā;
 - 2) par lidojuma sākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai beigšanu, ievērojot drošības intereses;
 - 3) par to, lai tiktu ievēroti visi norādījumi, ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti saskaņā ar lidojumu rokasgrāmatu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktu;
 - 4) par lidojuma veikšanu tikai tad, kad viņš/viņa ir pārliecinājies(-usies), ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:
 - i) gaisa kuģis ir derīgs lidojumam;
 - ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;
 - iii) lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, ja vien ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCC.IDE.A.105. vai NCC.IDE.H.105. punktā, nav atļauts ekspluatācijas laikā lietot iekārtas, kas nedarbojas;
 - iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;

VI pielikums — NCC daļa

- v) visa salona bagāža, rokas bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta;
 - vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģa lidojuma rokasgrāmatā (*AFM*) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi;
 - vii) visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir derīgas apliecības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1178/2011²; un
 - viii) lidojumu apkalpes locekļiem ir pienācīga kvalifikācija un viņi ievēro prasības par kompetenci un prasmju uzturēšanu;
- 5) par lidojuma nesākšanu, ja kāds lidojumu apkalpes loceklis kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, nespēj pildīt savus pienākumus;
- 6) par lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja kādam lidojumu apkalpes loceklim ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- 7) par lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas minēta attiecīgi pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (*CDL*) vai obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);
- 8) par lietošanas datu un visu gaisa kuģu defektu, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, reģistrēšanu gaisa kuģa tehniskā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojumu žurnālā lidojuma vai lidojumu sērijas beigās;
- 9) par to, lai lidojuma parametru reģistrācijas ierīces:
- i) lidojuma laikā nav atspējotas vai izslēgtas; un
 - ii) tad, ja noticis nelaimes gadījums vai incidents, par ko obligāti jāziņo:
 - A) tīšām neizdzēstu ierakstītos datus;
 - B) tūlīt pēc lidojuma tiktu izslēgtas; un
 - C) atkārtoti tiktu ieslēgtas tikai ar izmeklēšanas iestādes atļauju.
- b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst atteikties pārvadāt vai likt izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai personu uz tās klāja drošībai.

² Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpei atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008. *OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.*

VI pielikums — NCC daļa

- c) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienestu (ATS) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.
- d) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 6. daļas noteikumiem daudzpilotu apkalpes lidojumos gaisa kuģa kapteinis var turpināt lidojumu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku, ja ir ieviestas piemērotas riska mazināšanas procedūras.
- e) Avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- f) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.
- g) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar visiem pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir būtiski bojājumi.

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

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

NCC.GEN.115 Kopēja valoda

Ekspluatants nodrošina, lai visi apkalpes locekļi varētu sazināties vienā kopīgā valodā.

NCC.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu sauszemes lidlauka teritorijā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

- a) ir pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju; vai
- b) ir saņēmusi pilnvarojumu no ekspluatanta un
 - 1) ir apgūvusi gaisa kuģa manevrēšanu;
 - 2) ir apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;

VI pielikums — NCC daļa

- 3) ir saņēmusi norādes par lidlauka izkārtojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes vadības (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un
- 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai lidmašīnu droši pārvietotu lidlaukā.

NCC.GEN.125 Rotoru iedarbināšana

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

NCC.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

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

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

Ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir saraksti ar informāciju par avārijas un glābšanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

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

- a) Katrā lidojumā gaisa kuģī jāpārvadā šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināli vai kopijas (ja vien nav norādīts citādi):
 - 1) *AFM* vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (*CofA*) oriģināls;
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts;
 - 5) deklarācija, kas norādīta Regulas (ES) Nr. xxx/XXXX III pielikuma (ORO daļā) ORO.DEC.100. punktā;
 - 6) īpašo atļauju saraksts (attiecināmā gadījumā);
 - 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecināmā gadījumā);
 - 8) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-s);
 - 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 10) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā);

VI pielikums — NCC daļa

- 11) plānotā ekspluatācijas maršruta un visu iespējamo maršrutu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 12) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, un tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
 - 13) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma teritorijai;
 - 14) lidojumu apkalpes kabīnē viegli pieejamas lidojumu rokasgrāmatas daļas, kas ir spēkā un attiecas uz apkalpes pienākumiem;
 - 15) *MEL* vai *CDL*;
 - 16) atbilstīgi paziņojumi pilotiem par maršrutu (*NOTAM*) un aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentācija;
 - 17) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;
 - 18) kravas un/vai pasažieru saraksts (attiecināmā gadījumā); un
 - 19) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu prasīt valstis, uz kurām attiecas konkrētais lidojums.
- b) Ja dokumenti, kas norādīti no a) apakšpunkta 2. daļas līdz a) apakšpunkta 8. daļai, ir pazaudēti vai nozagti, lidojumu atļauts turpināt līdz galapunktam vai vietai, kur iespējama dokumentu apmaiņa.

NCC.GEN.145 Lidojumu parametru reģistrācijas ierīces ierakstīto datu glabāšana, uzrādīšana un izmantošana

- a) Pēc nelaimes gadījuma vai incidenta, par kuru obligāti jāziņo, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants 60 dienas glabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Ekspluatants pārbauda lidojumu parametru reģistrācijas ierīces (*FDR*), pilotu kabīnes skaņas reģistrācijas ierīces (*CVR*) un datu pārraides darbību un izvērtē ierakstītos datus, lai nodrošinātu reģistrācijas ierīču pastāvīgu izmantojamību.
- c) Ekspluatants saskaņā ar NCC.IDE.A.165. vai NCC.IDE.H.165. punktu saglabā *FDR* darbības laikā veiktos ierakstus, izņemot gadījumus, kad *FDR* pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants glabā un uztur atjauninātu dokumentāciju ar vajadzīgo informāciju, lai *FDR* nolasītos datus pārveidotu parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- e) Ja kompetentā iestāde nosaka, ekspluatants dara pieejamus visus saglabātos lidojumu parametru reģistrācijas ierīces ierakstus.

- f) Neskarot piemērojamās valstu krimināltiesības:
- 1) CVR ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaiemes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, tikai tādā gadījumā, kad tam piekrīt visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki; un
 - 2) FDR ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaiemes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:
 - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei;
 - ii) padara anonīmus; vai
 - iii) atklāj drošības procedūru dēļ.

NCC.GEN.150 Bīstamu kravu pārvadājumi

- a) Bīstamu kravu aviopārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina *Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošiem pārvadājumiem gaisā (ICAO dok. Nr. 9284-AN/905)*, tostarp saskaņā ar tā papildinājumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamas kravas drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. xxx/XXXX V pielikuma (SPA daļas) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:
 - 1) uz tām neattiecas Tehniskās instrukcijas saskaņā ar Tehnisko instrukciju 1. daļu; vai
 - 2) tās pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tās atrodas bagāžā saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.
- c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu kravu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Ekspluatants saskaņā ar Tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.
- e) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, ekspluatants kompetentajai iestādei un attiecīgajai iestādei valstī, kur noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par nelaiemes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamām kravām.
- f) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām pasažieri tiktu informēti par bīstamām kravām.
- g) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos būtu izvietoti uzraksti ar informāciju par bīstamu kravu pārvadāšanu.

B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras

NCC.OP.100 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana

Eksploatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un eksploatācijas veidiem piemērotus lidlaukus un eksploatācijas vietas.

NCC.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija — lidmašīnas

Izvēloties rezerves lidlaukus un degvielas izmantošanas stratēģiju, eksploatantam lidlauks jāuzskata par izolētu lidlauku, ja lidošanas laiks līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves galapunkta lidlaukam pārsniedz:

- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virpuļdzinējiem; vai
- b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbīndzinējiem.

NCC.OP.110 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — vispārējas prasības

- a) Eksploatācijā, ko veic saskaņā ar instrumentu vadītu lidojumu noteikumiem (*IFR*), eksploatants norāda obligātos lidlauku eksploatācijas nosacījumus katram lidlaukam, ko izmanto kā izlidošanas, galapunkta un rezerves lidlauku. Šie obligātie nosacījumi:
 - 1) nedrīkst būt zemāki par obligātajiem nosacījumiem, ko nosaka valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, ja attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina;
 - 2) veicot eksploatāciju sliktas redzamības apstākļos, ir jāapstiprina kompetentajā iestādē saskaņā ar Regulas (ES) Nr. xxx/XXXX V pielikuma (SPA daļas) E apakšdaļu.
- b) Izstrādājot obligātos lidlauku eksploatācijas nosacījumus, eksploatants ņem vērā:
 - 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un lidošanas parametrus;
 - 2) lidojumu apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
 - 3) izvēlei pieejamo skrejceļu un nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un tehnisko raksturojumu;
 - 4) lidlaukā pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
 - 5) gaisa kuģi pieejamās navigācijas un/vai lidojumu trajektorijas kontroles iekārtas pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;

VI pielikums — NCC daļa

- 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonā, kas vajadzīga darbnepārtrauces procedūru izpildei;
 - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentu vadītas nolaišanās procedūrām;
 - 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
 - 9) lidojuma paņēmienus, ko izmanto nolaišanās beigu posmā.
- c) Kāda īpaša veida nolaišanās un nosēšanās procedūrām obligātos nosacījumus piemēro tikai tad, ja ir ievēroti visi šie nosacījumi:
- 1) paredzētās procedūras veikšanai vajadzīgās iekārtas ir darba kārtībā;
 - 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie gaisa kuģa darbības kritēriji; un
 - 4) apkalpe ir atbilstīgi kvalificēta.

NCC.OP.111 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — NPA, APV, CAT I darbības

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

1. tabula. Obligātie sistēmas nosacījumi

Iekārtas	Zemākais <i>DH/MDH</i> (pēdās)
Instrumentu vadītas nosēšanās sistēma (<i>ILS</i>)	200
Globālā satelītnavigācijas sistēma (<i>GNSS</i>) / satelītā uzstādīta darbības uzlabošanas sistēma (<i>SBAS</i>) (precīza horizontāla nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem (<i>LPV</i>))	200
<i>GNSS</i> (horizontālā navigācija (<i>LNAV</i>))	250
<i>GNSS</i> /barometriski vertikālā navigācija (<i>VNAV</i>) (<i>LNAV/VNAV</i>)	250
Lokalizators (<i>LOC</i>) ar attāluma mērīšanas iekārtām (<i>DME</i>) vai bez tā	250
Nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru (<i>SRA</i>) (pārtraucot pie ½ NM)	250
<i>SRA</i> (pārtraucot pie 1 NM)	300
<i>SRA</i> (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350
<i>VHF</i> rotējošā radiobāka (<i>VOR</i>)	300
<i>VOR/DME</i>	250
Stacionārā bāka (<i>NDB</i>)	350
<i>NDB/DME</i>	300
<i>VHF</i> virziena meklētājs (<i>VDF</i>)	350

NCC.OP.112 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) *MDH* riņķošanas manevros ar lidmašīnām nedrīkst būt zemāks par augstāko par no šiem lielumiem:
- 1) publicētais riņķošanas *OCH* lielums attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
 - 2) obligātais riņķošanas augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
 - 3) iepriekšējās instrumentu vadītas nolaišanās procedūras *DH/MDH*.

- b) Riņķošanas manevros ar lidmašīnu minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šiem lielumiem:
- 1) attiecīgās kategorijas lidmašīnai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta;
 - 2) minimālā redzamība, ko iegūst, izmantojot 2. tabulu; vai
 - 3) skrejceļa redzamība / pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (*RVR/CMV*) iepriekšējai instrumentu vadītas nolaišanās procedūrai.

1. tabula. MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnas kategorijai

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
<i>MDH</i> (pēdās)	400	500	600	700
Obligātā meteoroloģiskā redzamība (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri virs jūras ar helikopteriem

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

NCC.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras

- a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai *FATO* ir publicētas šādas procedūras.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gaisa kuģa kapteinis drīkst pieņemt *ATC* atļauju novirzīties no publiskotās procedūras vienīgi:
 - 1) ar nosacījumu, ka tiek ievēroti kritēriji par drošu attālumu no šķēršļiem un pilnībā ņemti vērā ekspluatācijas apstākļi; vai
 - 2) ja *ATC* nodaļa ir sniegusi radara vektoriālos lielumus.
- c) Nolaišanās beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar publiskotajām nolaišanās procedūrām.

NCC.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras

Ekspluatants ekspluatācijas procedūras izstrādā, ņemot vērā nepieciešamību mazināt gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus nodrošina, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

NCC.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums — *IFR* lidojumi

- a) Ekspluatants norāda metodi, pēc kuras noteikt minimālo lidošanas absolūto augstumu, kādā panākts pietiekams attālums no reljefa virsmas visos *IFR* lidojuma maršruta posmos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nosaka katra lidojuma minimālo lidošanas augstumu, izmantojot šo metodi. Lidojuma minimālais absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi valsts, kam lido pāri.

NCC.OP.130 Degvielas un smērvielu krājumi — lidmašīnas

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja lidmašīnā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:
 - 1) lidojumiem saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*):
 - i) dienas laikā — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 30 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
 - ii) naktī — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;
 - 2) *IFR* lidojumiem:
 - i) ja nav nepieciešams rezerves galapunkts — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
 - ii) ja ir nepieciešams rezerves galapunkts — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, līdz rezerves lidlaukam un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā.
- b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:
 - 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzētie *ATC* maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecināmā gadījumā); un

VI pielikums — NCC daļa

- 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt lidmašīnas nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

NCC.OP.131 Degvielas un smērvielu krājumi — helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja helikopterā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:
 - 1) *VFR* lidojumiem — lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidostu / ekspluatācijas vietu un pēc tam vismaz 20 minūtes lidotu ar piemērotāko ātrumu; un
 - 2) *IFR* lidojumiem:
 - i) ja nav nepieciešams rezerves lidlauks vai nav pieejams neviens laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks — lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu un pēc tam 30 minūtes lidotu ar gaidīšanas režīma ātrumu 450 m (1500 pēdas) virs galapunkta lidlauka / ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos; vai
 - ii) ja nepieciešams rezerves lidlauks — lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu, veiktu nolaišanās un otrā riņķa procedūru un pēc tam:
 - A) lidotu uz norādīto rezerves lidlauku / ekspluatācijas vietu; un
 - B) lidotu 30 minūtes gaidīšanas režīmā 450 m (1500 pēdas) virs rezerves lidlauka / ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos.
- b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:
 - 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzētie *ATC* maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecināmā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt gaisa kuģa nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

NCC.OP.135 Bagāžas un kravas izvietošana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

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

NCC.OP.140 Pasažieru instruktāža

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

- a) pirms pacelšanās pasažieri tikuši iepazīstināti ar atrašanās vietu un informēti par to, kā lietot:
 - 1) drošības jostas,
 - 2) avārijas izejas un
 - 3) pasažieru avārijas instruktāžas kartes,un attiecināmā gadījumā:
 - 4) glābšanas vestes,
 - 5) skābekļa padeves ierīci,
 - 6) glābšanas plostus un
 - 7) citas avārijas ierīces, kas paredzētas katram pasažierim;un
- b) avārijas situācijā lidojuma laikā pasažieriem dod norādes par tādām ārkārtas darbībām, kas var atbilst konkrētajiem apstākļiem.

NCC.OP.145 Gatavošanās lidojumam

- a) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka sauszemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam.
- b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāpārziņa visa pieejamā meteoroloģiskā informācija, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam netālu no izlidošanas vietas, kā arī gatavojoties ikvienam *IFR* lidojumam, jāveic šādas darbības:
 - 1) jāizpēta pieejamie jaunākie meteoroloģiskie ziņojumi un prognozes; un

VI pielikums — NCC daļa

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

NCC.OP.150 Pacelšanās rezerves lidlauki — lidmašīnas

- a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu pacelšanās rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, ja izlidošanas lidlaukā laikapstākļu nosacījumi atbilst piemērojamiem obligātajiem lidlauku ekspluatācijas nosacījumiem vai ir zemāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nav iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.
- b) Pacelšanās rezerves lidlaukam jāatrodas šādā attālumā no izlidošanas lidlauka:
 - 1) lidmašīnām ar diviem dzinējiem — ne tālāk kā 1 stundas lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā ar viendzinēja lidmašīnu mierīgos standarta atmosfēras apstākļos; un
 - 2) lidmašīnām ar trim vai vairāk dzinējiem — ne tālāk kā 2 stundu lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā, kas piemērojams lidmašīnām, kam nedarbojas viens dzinējs (*OEI*), saskaņā ar *AFM* noteikumiem mierīgos standarta atmosfēras apstākļos.
- c) Pieejamajā informācijā par lidlauku, kas jāizvēlas kā pacelšanās rezerves lidlauks, jānorāda, ka paredzētajā lietošanas laikā nosacījumi atbildīs attiecīgajai darbībai piemērojamiem obligātajiem lidlauku ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniegs tos.

NCC.OP.151 Galapunkta rezerves lidlauki — lidmašīnas

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

- a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 1 stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz 1 stundai pēc paredzētā ierašanās laika vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 1 stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*); vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
 - 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadīta nolaišanās procedūra; un
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu zemākā robeža par vismaz 300 m (1000 pēdām) pārsniedz instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un

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

NCC.OP.152 Galapunkta rezerves lidlauki — helikopteri

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

- a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadītas nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 2 stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - 1) mākoņu zemākā robeža par vismaz 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - 2) redzamība ir par vismaz 1500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
 - 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadīta nolaišanās procedūra;
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu zemākā robeža par vismaz 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības;
 - ii) redzamība ir par vismaz 1500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai;
 - 3) un, ja galapunkts atrodas atklātā jūrā, ir noteikts neatgriešanās punkts (*PNR*).

NCC.OP.155 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģi, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa

- a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (*AVGAS*) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģi, ir uz tā klāja vai izkāpj no gaisa kuģa.
- b) Izmantojot citu veidu degvielu, ir veikti vajadzīgie piesardzības pasākumi un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

NCC.OP.160 Austiņu lietošana

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, ir austiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīga iekārta. Austiņas kā galveno ierīci balss saziņai ar *ATS* lieto:
- 1) lidlaukā:
 - i) balss sakaru iekārtā saņemot *ATC* atļauju izlidot;
 - ii) dzinējiem darbojoties;
 - 2) lidojumā:
 - i) līdz pārejas augstumam; vai
 - ii) 10 000 pēdu augstumā, izvēloties lielāko vērtību;un
 - 3) ikreiz, kad to prasa kapteinis.
- b) Pildot a) apakšpunkta nosacījumus, austiņām ar mikrofonu vai līdzvērtīgai iekārtai jābūt tādā stāvoklī, lai nodrošinātu divpusējus radiosakarus.

NCC.OP.165 Pasažieru pārvadāšana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

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

NCC.OP.170 Pasažieru salona un virtuves telpas(-u) nodrošināšana

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

- a) pirms manevrēšanas, pacelšanās un nolaišanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem; un

- b) pirms pacelšanās un nolaišanās, kā arī visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža ir pareizi piestiprināta.

NCC.OP.175 Smēķēšana lidmašīnā

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai neļauj gaisa kuģī smēķēt:

- a) nevienā situācijā, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs;
- b) kad gaisa kuģī uzpilda degvielu;
- c) kamēr gaisa kuģis atrodas uz zemes, izņemot gadījumus, kad ekspluatants ir noteicis procedūras, lai mazinātu riskus ekspluatācijai lidlaukā;
- d) ārpus norādītām smēķēšanas zonām, ejā(-s) un tualetē(-s);
- e) kravas nodalījumos un/vai citās telpās, kur ved kravu, kas neatrodas ugunsdrošā konteinerā vai nav apsegta ar ugunsdrošu audumu; un
- f) tajos pasažieru salona nodalījumos, kur iesūknē skābekli.

NCC.OP.180 Meteoroloģiskie apstākļi

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

NCC.OP.185 Ledus un citi piesārņotāji — procedūras lidlaukos

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atleidošanas un apledojuma novēršanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, lai gaisa kuģi varētu droši ekspluatēt.
- b) Gaisa kuģa kapteinis pacelšanos sāk tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumus, kad tas ir atļauts saskaņā ar procedūrām a) apakšpunktā un atbilst *AFM* noteikumiem.

NCC.OP.190 Ledus un citi piesārņotāji — procedūras ekspluatācijas laikā

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

NCC.OP.195 Pacelšanās apstākļi

Pirms pacelšanās sākuma gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kā arī izmantošanai paredzētā skrejceļa vai *FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un
- b) tiks ievēroti piemērojamie obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi.

NCC.OP.200 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

- a) Pārvadājot pasažierus vai kravu, gaisa kuģa kapteinis nedrīkst mākslīgi modelēt nestandarta vai ārkārtas situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras vai jālido meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*).
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta — ja mācību lidojumus veic apstiprināta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģī ir studentpiloti.

NCC.OP.205 Degvielas apsaimniekošana lidojumā

- a) Eksploatants gādā, lai lidojuma laikā notiktu degvielas pārbaudes un apsaimniekošana.
- b) Gaisa kuģa kapteinis regulāri pārbauda, vai izmantojamās atlikušās degvielas daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas saskaņā ar NCC.OP.130. un NCC.OP.131. punkta prasībām vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu lidlauku vai ekspluatācijas vietu.

NCC.OP.210 Papildu skābekļa lietošana

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

NCC.OP.215 Zemes tuvuma noteikšana

Ja kāds lidojumu apkalpes loceklis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, kapteinis vai pilots, kam uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumi būtu droši.

NCC.OP.220 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

Ekspluatants izstrādā ekspluatācijas procedūras un mācību programmas, lai nodrošinātu, ka ACAS — ja tāda uzstādīta un ir darba kārtībā — izmanto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Nolaišanās un nosēšanās apstākļi

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

NCC.OP.230 Nolaišanās sākums un turpinājums

- a) Gaisa kuģa kapteinis var sākt instrumentu vadītu nolaišanos neatkarīgi no ziņotās redzamības uz skrejceļa / pārskatāmības (*RVR/VIS*).
- b) Ja ziņotā *RVR/VIS* ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos neturpina:
 - 1) 1000 pēdu augstumā virs lidlauka; vai
 - 2) nolaišanās beigu posmā, ja lēmumu pieņemšanas absolūtais augstums / relatīvais augstums (*DA/H*) vai nolaišanās minimālais absolūtais augstums / relatīvais augstums (*MDA/H*) virs lidlauka ir lielāks par 1000 pēdām.
- c) Ja *RVR* nav pieejama, *RVR* vērtības var iegūt, pārrēķinot ziņoto redzamību.

³ Regula (ES) Nr. 1332/2011, ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras gaisa kuģa sadursmju novēršanai. OV L 336, 20.12.2011., 20. lpp.

VI pielikums — NCC daļa

- d) Ja, pārlidojot lidlauku 1000 pēdu augstumā, ziņotā *RVR/VIS* ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H* augstumam.
- e) Nolaišanos zemāk par *DA/H* vai *MDA/H* augstumu var turpināt un nosēšanos var pabeigt, ja *DA/H* vai *MDA/H* augstumā var pamanīt un neizlaist no redzesloka attiecīgajam nolaišanās manevram un izmantojamajam skrejceļam atbilstīgos vizuālos orientierus.
- f) Noteicošā vienmēr ir nosēšanas zonas *RVR*.

C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi

NCC.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi — visi gaisa kuģi

- a) Gaisa kuģa slodzei, masai un smaguma centram (*CG*) ikvienā ekspluatācijas posmā jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti *AFM* — vai lidojumu rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Gaisa kuģī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas ekspluatācijas ierobežojumiem, kas par vizuālo attēlojumu noteikti *AFM*.

NCC.POL.105 Masa un līdzsvars, kravas izvietošana

- a) Pirms gaisa kuģa ekspluatācijas sākuma ekspluatants nosaka katra gaisa kuģa masu un *CG*, to faktiski nosverot. Jāņem vērā un pienācīgi jāreģistrē veiktās pārbūves un remontu ietekme uz masu un līdzsvaru. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.
- b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai kāda apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.
- c) Ekspluatants, faktiski sverot gaisa kuģi — līdz ar apkalpes locekļu bagāžu — vai izmantojot standartmasu, nosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu svaru, kas iekļauts gaisa kuģa sausajā ekspluatācijas svarā. Jānosaka viņu atrašanās vietas ietekme uz gaisa kuģa *CG*. Izmantojot standartmasu, sausās ekspluatācijas masas noteikšanai jālieto šādas svara vērtības, kas attiecas uz apkalpes locekļiem:
 - 1) 85 kg, ieskaitot rokas bagāžu — lidojumu apkalpes locekļiem / tehniskās apkalpes locekļiem; un
 - 2) 75 kg — salona apkalpes locekļiem.
- d) Ekspluatants izveido procedūras, ar kurām gaisa kuģa kapteinis var noteikt pārvadājuma kravas masu, tostarp balasta masu:
 - 1) faktiski sverot gaisa kuģi;
 - 2) pārvadājumu kravas masu nosakot atbilstīgi standarta pasažieru un bagāžas masai; vai
 - 3) pasažieru masu aprēķinot pēc katra pasažiera vai pasažiera vārdā izteiktiem apgalvojumiem un šai masai pievienojot iepriekš noteikto masu līdz ar rokas bagāžas un apģērba masu, ja gaisa kuģī pieejamo pasažieru sēdvietu skaits ir:
 - i) lidmašīnām — mazāk par 10; vai

VI pielikums — NCC daļa

- ii) helikopteriem — mazāk par sešām.
- e) Lietojot standartmasu, jāizmanto šādas masas vērtības:
- 1) pasažieriem — 1. un 2. tabulā norādītās vērtības, ja iekļauta rokas bagāža un pieaugušā neta mazuļa masa vienā pasažieru sēdvietā.

1. tabula. Standartmasa pasažieriem — gaisa kuģis, kad kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir vismaz 20

Pasažieru sēdvietas:	20 un vairāk		30 un vairāk
	Vīrieši	Sievietes	Visi pieaugušie
Pieaugušie	88 kg	70 kg	84 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

2. tabula. Standartmasa pasažieriem — gaisa kuģis, kad kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir ne vairāk par 19

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

- 2) Bagāžai:
- i) lidmašīnām — kad kopējais pasažieru sēdvietu skaits lidmašīnā ir vismaz 20, standartmasa reģistrētajai bagāžai norādīta 3. tabulā.

3. tabula. Standartmasa bagāžai — lidmašīnas ar kopējo pasažieru sēdvietu skaitu vismaz 20

Lidojuma tips	Bagāžas standarta svars
Iekšzemes	11 kg
Eiropas robežās	13 kg
Starpkontinentu	15 kg
Visi pārējie	13 kg

VI pielikums — NCC daļa

- ii) Helikopteriem — kad kopējais pasažieru sēdvietu skaits helikopterā ir 20 vai vairāk, standartmasas vērtība reģistrētajai bagāžai ir 13 kg;
- f) Gaisa kuģiem ar ne vairāk kā 19 pasažieru sēdvietām faktiskais reģistrētās bagāžas svars jānosaka:
 - 1) sverot; vai
 - 2) aprēķinot pēc katra pasažiera vai pasažiera vārdā izteikta apgalvojuma. Ja tas nav praktiski iespējams, kā minimālā standartmasas vērtība jāizmanto 13 kg.
- g) Eksploatants nosaka procedūras, lai gaisa kuģa kapteinis degvielas svaru varētu noteikt pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu rokasgrāmatā norādīto metodi.
- h) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:
 - 1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki; un
 - 2) pārvadājumu masa atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.
- i) Eksploatants nosaka procedūras, lai gaisa kuģa kapteinis varētu ievērot konstrukcijas papildierobežojumus, piemēram, grīdu izturības ierobežojumus, maksimālo noslodzi uz kvadrātmetru, maksimālo masu katrā kravas nodalījumā un maksimālā sēdvietu skaita ierobežojumus.
- j) Lidojumu rokasgrāmatā eksploatants konkretizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst prasībām no a) apakšpunkta līdz i) apakšpunktam. Šajā sistēmā jābūt visiem paredzētās ekspluatācijas veidiem.

NCC.POL.110 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija

- a) Eksploatants pirms katra lidojuma nosaka masas un līdzsvara datus un izstrādā masas un līdzsvara dokumentus ar kravas un tās sadalījuma nosacījumiem, lai nepārsniegtu gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:
 - 1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;
 - 2) lidojuma identifikators, numurs un datums, ja piemērojams;
 - 3) gaisa kuģa kapteiņa vārds un uzvārds;
 - 4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojusi attiecīgo dokumentu;
 - 5) lidmašīnas sausais ekspluatācijas svars un atbilstīgais *CG*;
 - 6) degvielas svars pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;

VI pielikums — NCC daļa

- 7) patērējamo vielu svars, kas nav degviela (attiecināmā gadījumā);
 - 8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;
 - 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
 - 10) piemērojamie gaisa kuģa *CG* izvietojumi; un
 - 11) masas un *CG* vērtību ierobežojumi.
- b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā svara un līdzsvara sistēmā, ekspluatants pārbauda izvaddatu integritāti.
- c) Ja kravas iekraušanu gaisa kuģī neuzrauga gaisa kuģa kapteinis, tad persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst datiem, kas norādīti gaisa kuģa kapteinim iesniegtajos masas un līdzsvara dokumentos. Gaisa kuģa kapteinis šos dokumentus apstiprina ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu.
- d) Ekspluatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīža kravas izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:
- 1) visas pēdējā brīdī veiktās izmaiņas pēc masas un līdzsvara dokumentu aizpildīšanas ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, starp kuriem ir masas un līdzsvara dokumentācija;
 - 2) nosaka pēdējā brīdī maksimāli pieļaujamās pasažieru skaita vai kravas masas izmaiņas;
 - 3) un, ja šis maksimālais skaitlis ir pārsniegts, sagatavo jaunus masas un līdzsvara dokumentus.

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

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

NCC.POL.115 Veiktspēja — vispārējas prasības

- a) Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nedrīkst lietot gaisa kuģi virs apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā, ja

dzinēja atteices dēļ nevar veikt nosēšanos, neradot nesamērīgu apdraudējumu personām vai īpašumam uz zemes.

NCC.POL.120 Pacelšanās masas ierobežojumi — lidmašīnas

Ekspluatants nodrošina, ka:

- a) lidmašīnas masa pacelšanās sākumā nepārsniedz masas ierobežojumus:
 - 1) pacēloties, kā noteikts NCC.POL.125. punktā;
 - 2) lidojuma laikā, kad darbojas viens dzinējs (*OEI*), kā noteikts NCC.POL.130. punktā;
 - 3) nosēžoties, kā noteikts NCC.POL.135. punktā,

kas pieļauj atkāpes paredzētajam masas samazinājumam lidojumā un atbrīvošanos no degvielas kravas;

- b) masa pacelšanās sākumā nekad nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietas augstuma līmenim, un, ja to izmanto kā parametru maksimālās pacelšanās masas noteikšanai, nepārsniedz citus vietējos atmosfēras apstākļus; un
- c) paredzētā masa paredzētajā nosēšanās laikā plānotās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijās vietā un rezerves galapunkta lidlaukā nekad nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto maksimālo nosēšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietu augstuma līmenim, bet, ja to izmanto kā parametru maksimālās nosēšanās masas noteikšanai, nepārsniedz citus vietējos atmosfēras apstākļus.

NCC.POL.125 Pacelšanās — lidmašīnas

- a) Nosakot maksimālo pacelšanās masu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:
 - 1) aprēķinātais pacelšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās attālumu, ja ātrgaitas ceļa distance nepārsniedz pusi no pieejamā pacelšanās ceļa;
 - 2) aprēķinātais pacelšanās ceļš nedrīkst būt garāks par pieejamo pacelšanās ceļu;
 - 3) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos jāizmanto V_1 vienotā vērtība, kur V_1 ir norādīts *AFM*; un
 - 4) uz slapja vai ar sārņiem klāta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.
- b) Ja pacelšanās laikā rodas dzinēja atteice, gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:
 - 1) lidmašīnām, kam V_1 ir norādīts *AFM*, lidmašīnai jāspēj pārtraukt pacelšanās un apstāties pieejamas pārtrauktās pacelšanās attālumā; un

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

NCC.POL.130 Viena dzinēja atteice lidojumā — lidmašīnas

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

NCC.POL.135 Nosēšanās — lidmašīnas

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

D apakšdaļa — Instrumenti, dati un iekārtas

1. sadaļa — Lidmašīnas

NCC.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu NCC.IDE.A.245. un NCC.IDE.A.250. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti lidmašīnā.
- b) Aprīkojuma atļauja nav nepieciešama šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) pārnēsājami lukturīši;
 - 3) precīzie hronometri;
 - 4) karšu turētājs;
 - 5) pirmās palīdzības komplekti;
 - 6) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 7) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 8) bērnu ierobežotāji ierīces.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav paredzēti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav paredzētas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCC.IDE.A.245. un NCC.IDE.A.250. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.

- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Instrumenti, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, jāizvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus, faktiski minimāli mainot stāvokli un redzes līniju, ko parasti ieņem, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCC.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

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

NCC.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

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

NCC.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnās jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmai;
- b) navigācijas/pozīcijas apgaismojumam;
- c) nolaišanās lukturim;
- d) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;
- e) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
- f) pārnēsājamam lukturītim katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un

- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna ir hidroplāns.

NCC.IDE.A.120 Eksploatācija saskaņā ar VFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

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

VI pielikums — NCC daļa

- 4) telpisko stāvokli (attiecināmā gadījumā);
- 5) vertikālo ātrumu (attiecināmā gadījumā);
- 6) stabilizētu kursu (attiecināmā gadījumā), un
- 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecināmā gadījumā).

NCC.IDE.A.125 Eksploatācija saskaņā ar *IFR* — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu;
 - 9) ārējā gaisa temperatūru un
 - 10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā jābūt papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli;

VI pielikums — NCC daļa

- 6) stabilizētu kursu un
- 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecināmā gadījumā);
- d) līdzekļiem, kas prasīti a) apakšpunkta 4. daļā un c) apakšpunkta 2. daļā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ;
- e) rezerves statiskā spiediena avotam;
- f) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasišanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī;
- g) otram neatkarīgam līdzeklim, kas mēra un parāda augstumu; un
- h) no galvenās energoapgādes sistēmas neatkarīgu avārijas elektroenerģijas ražotāju, ar ko darbināt un izgaismot telpisko stāvokli norādošo sistēmu 30 minūtes. Avārijas elektroenerģijas avotam automātiski jābūt darba gatavībā pēc tam, kad radusies galvenās energoapgādes sistēmas pilnīga atteice, un instrumentā jābūt skaidrai norādei, ka telpiskā stāvokļa indikatoru darbina ar ārkārtas elektroenerģijas avotu.

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

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

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

Turbodzinēju lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (*MCTOM*), kas ir lielāka par 5700 kg, vai maksimālo ekspluatācijas sēdvietu konfigurāciju (*MOPSC*), kas lielāka par deviņām sēdvietām, jābūt aprīkotām ar *TAWS*, kas atbilst šādām prasībām:

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

NCC.IDE.A.140 Sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav noteikts citādi, turbodzinēju lidmašīnās ar *MCTOM*, kas ir lielāka par 5700 kg, vai *MOPSC*, kas pārsniedz 19 sēdvietas, jāuzstāda *ACAS II*.

NCC.IDE.A.145 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas

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

- a) hermetizētās lidmašīnās;
- b) nehermetizētās lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5700 kg; un
- c) nehermetizētās lidmašīnās ar *MOPSC*, kas lielāka par deviņām sēdvietām.

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

- a) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un apkalpes locekļiem netraucē pildīt pienākumus.

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

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, jābūt apkalpes iekšējo sakaru sistēmai ar austiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCC.IDE.A.160 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

- a) Ar *CVR* jāaprīko šādas lidmašīnas:
 - 1) lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru pirmais *CofA* izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk; un
 - 2) lidmašīnas ar *MCTOM* virs 2250 kg:
 - i) kas sertificētas ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz divi piloti;
 - ii) kur uzstādīts(-i) turbodzinējs(-i) vai vairāk nekā viens turbopropelleru dzinējs; un
 - iii) kam pirmais tipa sertifikāts izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- b) *CVR* jāspēj saglabāt dati, kas ierakstīti vismaz 2 iepriekšējo stundu laikā.
- c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē pārraidītos vai uztvertos balsu radiosakarus;

VI pielikums — NCC daļa

- 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojumu apkalpes kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audio signālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikrofona un maskas mikrofona; un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
 - e) Papildinot d) apakšpunktu — atbilstīgi elektroenerģijas piegādei CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
 - f) CVR jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.A.165 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Lidmašīnām, kuru *MCTOM* pārsniedz 5700 kg un kam pirmais individuālais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotām ar *FDR*, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.
- b) *FDR* ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidmašīnas trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus par vismaz 25 iepriekšējām stundām.
- c) Datiem jābūt iegūtiem no lidmašīnas avotiem, kas lidojumu apkalpei nodrošina precīzu informāciju.
- d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) *FDR* jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.A.170 Datu pārraides reģistrators

- a) Lidmašīnās, kuru pirmais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistrē:
 - 1) *ATS* un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;

VI pielikums — NCC daļa

- ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — radiosakaru uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — attēliem;
- 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistrators izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas, kā arī šo datu ērtas izguves metodi. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus varētu saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
 - c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tik ilgu laiku, cik NCC.IDE.A.160. punktā noteikts *CVR* ierīcēm.
 - d) Reģistrators ir aprīkots ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
 - e) Reģistrators darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir identiskas NCC.IDE.A.160. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro *CVR*.

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

Atbilstību prasībām par *CVR* un *FDR* var nodrošināt ar:

- a) vienu kopīgu lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistrators, ja lidmašīnā jābūt *CVR* vai *FDR*; vai
- b) diviem kopīgiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem, ja lidmašīnā jābūt *CVR* un *FDR*.

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

- a) Lidmašīnās uzstāda:
 - 1) sēdekļi vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;

VI pielikums — NCC daļa

- 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 3) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem;
 - 4) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeņa augšdaļu ātruma straujas samazināšanās gadījumā:
 - i) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrā sēdvietā līdzās pilota sēdeklim; un
 - ii) katram novērotāja sēdeklim lidojumu apkalpes kabīnē;un
 - 5) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, lidmašīnās, kam pirmais individuālais *CofA* izsniegts pēc 1980. gada 31. decembra.
- b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:
- 1) ir atsprādzējama vienā punktā; un
 - 2) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem, katrai sēdvietai blakus pilota sēdeklim un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

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

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

NCC.IDE.A.190 Pirmās palīdzības komplekti

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

1. tabula. Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits

Uzstādīto pasažieru sēdvietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–100	1
101–200	2

VI pielikums — NCC daļa

201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vai vairāk	6

- b) Pirmās palīdzības komplekti:
- 1) ir bez piepūles sasniedzami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

NCC.IDE.A.195 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

- a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
- 1) visus apkalpes locekļus un:
 - i) visus pasažierus visu laiku, kamēr salona barometriskais augstums ir virs 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves;
 - ii) vismaz 30 % pasažieru visu laiku, kamēr hermetizācijas zuduma un lidošanas nosacījumu dēļ barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām; un
 - iii) vismaz 10 % pasažieru vēl 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām;
 - 2) visas personas pasažieru nodalījumā vismaz 10 minūtes, ja lidmašīna ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām — vai zemāk par šo augstumu, taču apstākļos, kas neļauj 4 minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.
- c) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido augstumā virs 25 000 pēdām, vēl jābūt arī:
- 1) ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju; un
 - 2) ātri uzliekamām maskām lidojumu apkalpes locekļiem.

NCC.IDE.A.200 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

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

NCC.IDE.A.205 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

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

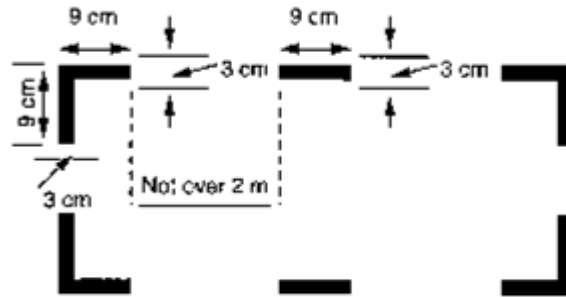
NCC.IDE.A.206 Avārijas cirvji un laužņi

- a) Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, lidojumu apkalpes kabīnē jānovieto vismaz viens avārijas cirvis vai laužnis.
- b) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 200 sēdvietām, tālākajā aizmugurējā virtuves zonā vai tās tuvumā jānovieto papildu avārijas cirvis vai laužnis.
- c) Avārijas cirvji un laužņi, kas ir pasažieru nodalījumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

NCC.IDE.A.210 Uzlaušanas vietu marķējums

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

1. attēls. Uzlaušanas vietu marķējums



NCC.IDE.A.215 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*)

- a) Lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots ne vēlāk kā 2008. gada 1. jūlijā, jābūt aprīkotām ar jebkāda veida *ELT*.
- b) Lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2008. gada 1. jūlija, jābūt aprīkotām ar automātisko *ELT*.
- c) Visu veidu *ELT* jāspēj vienlaikus pārraidīt signāli 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCC.IDE.A.220 Eksploatācija virs ūdens

- a) Katram cilvēkam uz lidmašīnas klāja ir glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, — līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:
 - 1) sauszemes lidmašīnās, ko ekspluatē lidojumos virs ūdens vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta vai pacelšanās vai nolaišanās lidlaukā, vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc pilota ieskatiem, nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka būtu vajadzīga piespiedu nolaišanās uz ūdens; un
 - 2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku apgaismojumu, lai atvieglotu cilvēku atrašanu.
- c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, jābūt:

VI pielikums — NCC daļa

- 1) jūras enkuram un citām ierīcēm, kas vajadzīgas, lai atvieglotu lidmašīnas pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tās izmēram, svaram un manevrējamībai; un
 - 2) attiecināmā gadījumā — iekārtām skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
- d) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kad ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, lidmašīnas kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām lidmašīnā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:
- 1) iekārta avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) pietiekams skaits (lai pietiktu visām personām uz klāja) glābšanas plostu, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, kas nodrošina paredzētajam lidojumam atbilstīgus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

NCC.IDE.A.230 Izdzīvošanas aprīkojums

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:
 - 1) avārijas signālu radīšanas signālierīcēm;
 - 2) vismaz vienam glābšanas *ELT(S)*; un
 - 3) paredzētajam lidojuma maršrutam piemērotam papildu izdzīvošanas aprīkojumam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.
- b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. daļā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:
 - 1) nelido tālāk par teritorijām, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:
 - i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEI*) — lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja kādā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties svarīgākais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā — visām citām lidmašīnām;
 - vai

- 2) nelido tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā no teritorijas, kas ir piemērota, lai veiktu avārijas nosēšanos, — lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

NCC.IDE.A.240 Austiņas

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē norādītajā darba vietā, lidmašīnā ir austiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīga iekārta.
- b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram noteikumos paredzētam lidojumu apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pulsts ir pārraides poga.

NCC.IDE.A.245 Radiosakaru iekārta

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

NCC.IDE.A.250 Navigācijas iekārtas

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

NCC.IDE.A.255 Uztvērējraidītājs

Lidmašīnās jāuzstāda sekundārā novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājs, kas informē par barometrisko augstumu, un jebkura cita ierīce ar *SSR* uztvērējraidītāja funkcijām, kas vajadzīga konkrētajam maršrutam.

NCC.IDE.A.260 Elektronisko navigācijas datu izmantošana

- a) Eksploatants izmanto tikai tādus elektroniskās navigācijas datus, kas atbalsta navigācijas lietojumprogrammas ar paredzētajam informācijas izmantošanas veidam atbilstīgu integritāti.
- b) Ja elektroniskās navigācijas dati atbalsta navigācijas lietojumprogrammu, kas nepieciešama, veicot ekspluatāciju, kam saskaņā ar Regulas (EK) Nr. xxx/XXXX V pielikumu (SPA daļu) vajadzīga atļauja, eksploatants kompetentajai iestādei pierāda, ka izmantotais process un galaprodukti atbilst paredzētā datu izmantošanas veida integritātes standartiem.
- c) Eksploatants pastāvīgi uzrauga gan procesu, gan produktu integritāti vai nu tieši, vai uzraugot trešās puses piegādātāju atbilstību.
- d) Eksploatants visus aktuālos un negrozītos elektroniskās navigācijas datus laikus izplata un izvieto visās lidmašīnās, kam šie dati vajadzīgi.

2. sadaļa — Helikopteri

NCC.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējās prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu NCC.IDE.H.245. un NCC.IDE.H.250. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti helikopterā.
- b) Aprīkojuma atļauja nav nepieciešama šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
- 1) pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) karšu turētājs;
 - 4) pirmās palīdzības komplekti;
 - 5) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 6) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 7) bērnu ierobežotājierīces.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav paredzēti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav paredzētas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCC.IDE.H.245. un NCC.IDE.H.250. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Instrumentus, ko izmanto kāds lidojumu apkalpes loceklis, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCC.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

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

NCC.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos helikopteros jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmai;
- b) navigācijas/pozīcijas apgaismojumam;
- c) nolaišanās lukturim;
- d) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;
- e) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
- f) pārnēsājamam lukturītim katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

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

- a) Helikopteros, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;

- 4) izmērīto gaisa ātrumu un
 - 5) slīdēšanu.
- b) Helikopteram, ko ekspluatē saskaņā ar *VMC* virs ūdens vai vietās, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar *VMC* naktī, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1500 m vai helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotam arī ar:
- 1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - i) telpisko stāvokli;
 - ii) vertikālo ātrumu un
 - iii) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
 - 3) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuuma dēļ.
- c) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, helikopteram jābūt aprīkotam ar papildierīcēm, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) slīdēšanu;
 - 4) telpisko stāvokli (attiecināmā gadījumā);
 - 5) vertikālo ātrumu (attiecināmā gadījumā), un
 - 6) stabilizētu kursu (attiecināmā gadījumā).

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

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;

VI pielikums — NCC daļa

- 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu un
 - 9) ārējā gaisa temperatūru;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli un
 - 6) stabilizētu kursu;
- d) līdzekļiem, kas prasīti a) apakšpunkta 4. daļā un c) apakšpunkta 2. daļā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ;
- e) rezerves statiskā spiediena avotam;
- f) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī; un
- g) papildu rezerves instrumentam, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli.

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

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

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

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

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

- a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un apkalpes locekļiem netraucē pildīt pienākumus.

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

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

NCC.IDE.H.160 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

- a) Helikopteros, kuru *MCTOM* pārsniedz 7000 kg un kuru pirmais individuālais *CofA* izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt *CVR*.
- b) *CVR* jāspēj saglabāt dati, kas ierakstīti vismaz 2 iepriekšējo stundu laikā.
- c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audio signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikroфона; un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) *CVR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Papildinot d) apakšpunktu — atbilstīgi elektroenerģijas piegādei *CVR* iespējami drīz sāk ierakstu pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.

- f) CVR jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.H.165 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Helikopteriem, kuru *MCTOM* pārsniedz 3175 kg un kuru pirmais individuālais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkoti ar *FDR*, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.
- b) *FDR* ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu helikoptera trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus par vismaz 10 iepriekšējām stundām.
- c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas lidojumu apkalpei uzrāda precīzu informāciju.
- d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) *FDR* jāaprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

NCC.IDE.H.170 Datu pārraides reģistrators

- a) Helikopteros, kuru pirmais *CofA* izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:
- 1) *ATS* un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — radiosakaru uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams, ņemot vērā sistēmas uzbūvi, — attēliem;
 - 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus helikoptera; un

- 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistrators izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas, kā arī šo datu ērtas izguves metodi. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus varētu saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tik ilgu laiku, kāds NCC.IDE.H.160. punktā noteikts CVR ierīcēm.
- d) Reģistrators ir aprīkots ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistratora darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir identiskas NCC.IDE.H.160. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR.

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

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var panākt ar vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistrators.

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

- a) Helikopteros uzstāda:
 - 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
 - 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 3) helikopteros, kuru pirmais individuālais CofA izdots pēc 1999. gada 31. jūlija, — drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažieru sēdeklim pasažierim, kas ir vismaz 24 mēnešus vecs;
 - 4) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem;
 - 5) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim — sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā; un
 - 6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, helikopteriem, kam pirmais individuālais CofA izsniegts pēc 1980. gada 31. decembra.
- b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:
 - 1) ir atsprādzējama vienā punktā; un

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

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

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

NCC.IDE.H.190 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Helikopteros jābūt vismaz vienam pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir bez piepūles sasniedzami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

NCC.IDE.H.200 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

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

NCC.IDE.H.205 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

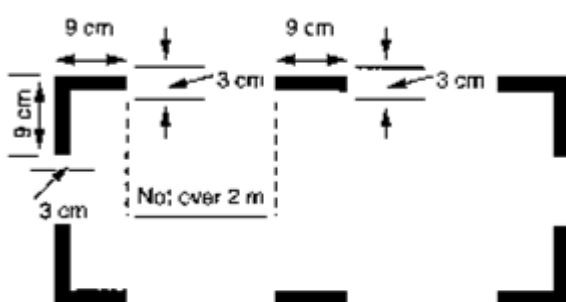
- a) Helikopteros jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:
 - 1) lidojumu apkalpes kabīnē; un
 - 2) katrā pasažieru nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes kabīnes, izņemot gadījumus, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šai kabīnei.

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

NCC.IDE.H.210 Uzlaušanas vietu marķējums

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

1. attēls. Uzlaušanas vietu marķējums



NCC.IDE.H.215 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Helikopteros ir vismaz viens automātisks *ELT*.
- b) Darbības atklātā jūrā, ekspluatācijā virs ūdens nelabvēlīgā apvidū un tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vismaz 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu, helikopteram jābūt aprīkotam ar automātiski atdalāmu *ELT (ELT(AD))*.
- c) Visu veidu *ELT* jāspēj vienlaikus pārraidīt signāli 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCC.IDE.H.225 Glābšanas vestes

- a) Katram cilvēkam uz helikoptera klāja ir glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, — līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:
- 1) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vismaz 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu;
 - 2) veicot lidojumu virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

VI pielikums — NCC daļa

- 3) paceļoties vai nolaižoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās trajektorija ir virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku apgaismojumu, lai atvieglotu cilvēku atrašanu.

NCC.IDE.H.226 Apkalpes locekļu aizsargtērps

Katram apkalpes loceklim ir aizsargtērps:

- a) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vismaz 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu un kad:
 - 1) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C, vai
 - 2) paredzamais glābšanas laiks pārsniedz paredzamo izdzīvošanas laiku;vai
- b) gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, kurā ņemti vērā šādi apstākļi:
 - 1) lidojumi virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C.

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

Helikopteros, ko ekspluatē:

- a) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vismaz 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
- b) veicot lidojumu virs ūdens attālumā, kas vienlīdzīgs vismaz 3 minūšu lidojuma attālumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un ja gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, jābūt šādam aprīkojumam:
 - 1) vismaz vienam glābšanas plostam, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai, — helikopteros, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem;

- 2) vismaz diviem glābšanas plostiem, kuros kopā iespējams izvietot visus cilvēkus, ko pārvadā helikopterā, un kuru pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus cilvēkus, kas ir uz klāja, un kuri novietoti tā, lai avārijas gadījumā tie būtu viegli pieejami lietošanai, — helikopteros, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem;
- 3) katram glābšanas plostam vismaz viens glābšanas *ELT (ELT(S))*; un
- 4) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

NCC.IDE.H.230 Izdzīvošanas aprīkojums

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

- a) avārijas signālu radīšanas signālierīcei;
- b) vismaz vienam glābšanas *ELT (ELT(S))*; un
- c) paredzētajam lidojuma maršrutam piemērotam papildu izdzīvošanas aprīkojumam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

NCC.IDE.H.231 Papildu prasības helikopteriem, ko ekspluatē atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū

Ekspluatējot helikopterus darbībā atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ievēro šādus nosacījumus.

- a) Ja gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanai vajadzīgo laiku, vai ja lidojums paredzēts naktī, visiem cilvēkiem helikopterā ir aizsargtērps.
- b) Visi glābšanas plosti, ko helikopterā ved atbilstīgi NCC.IDE.H.227. punktā noteiktajām prasībām, ir izvietoti tā, lai tos varētu lietot jūras apstākļos, kuros tika novērtēta helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, peldēšanas un garenslīpuma rādītāju atbilstība sertifikācijas prasībām attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens.
- c) Helikopteram uzstāda avārijas apgaismošanas sistēmu ar neatkarīgu energoapgādi, kas nodrošina salona vispārējo apgaismojumu, tādējādi atvieglojot helikoptera evakuāciju.
- d) Visas avārijas izejas, arī apkalpes avārijas izejas un to atvēršanas ierīces ir skaidri marķētas, lai gan dienas gaismā, gan tumsā cilvēkiem helikopterā norādītu izeju atrašanās vietas. Šiem marķējumiem jābūt redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies un salons iegrimis.
- e) Visām neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu

izklūt no helikoptera visiem cilvēkiem, kas ir uz tā klāja, jebkuros apstākļos uz jūras, ievērojot maksimālās prasības, kas jāņem vērā attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens un peldēšanu.

- f) Visas durvis, logi vai citas atveres pasažieru nodalījumā, kas paredzētas evakuācijai zem ūdens, aprīko tā, lai avārijas gadījumā tās būtu atveramas.
- g) Glābšanas vestes jāvalkā visu laiku, izņemot gadījumus, kad pasažieriem vai apkalpes locekļiem ir aizsargtērps, kam vienlaikus ir aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas.

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

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai virs ūdens, jābūt:

- a) jūras enkuram un citām ierīcēm, kas vajadzīgas, lai atvieglotu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un
- b) piemērojamā gadījumā — iekārtām skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

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

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

NCC.IDE.H.240 Austiņas

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

NCC.IDE.H.245 Radiosakaru iekārta

- a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru normālos radiopārraides apstākļos iespējams:
 - 1) veikt divvirzienu sakarus lidlauku pārbaužu nolūkos;
 - 2) saņemt meteoroloģisko informāciju;

VI pielikums — NCC daļa

- 3) jebkurā lidojuma brīdī veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.
- c) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCC.IDE.H.155. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteriem jābūt aprīkoti ar pārraides pogu uz lidojuma pulsts katra attiecīgā pilota un apkalpes locekļa darba vietā.

NCC.IDE.H.250 Navigācijas iekārtas

- a) Helikopteros jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj turpināt lidojumu saskaņā ar:
- 1) *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā); un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.
- b) Helikoptera navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.
- c) Helikopteros, ko ekspluatē lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam šādi norādījumi jāspēj sniegt par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

NCC.IDE.H.255 Uztvērējraidītājs

Helikopteros jāuzstāda sekundārā novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājs, kas informē par barometrisko augstumu, un jebkura cita ierīce ar *SSR* uztvērējraidītāja funkcijām, kas vajadzīga konkrētajam maršrutam.