



**Европейска агенция за авиационна
безопасност**

**Приложение VII към проекта на регламент на Комисията
относно „Въздушни операции — OPS“**

Част-NCO — IR

Съдържание

Част-NCO — IR	6
Подчаст А — Общи изисквания.....	6
NCO.GEN.100 Компетентен орган	6
NCO.GEN.101 Начини за съответствие	6
NCO.GEN.102 Туристически мотопланери и мотоделтапланери.....	6
NCO.GEN.105 Отговорности и права на командира	6
NCO.GEN.106 Отговорности и права на командира — аеростати	8
NCO.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите	8
NCO.GEN.115 Рулиране на самолети	9
NCO.GEN.120 Използване на носещите витла.....	9
NCO.GEN.125 Преносими електронни устройства.....	9
NCO.GEN.130 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда	9
NCO.GEN.135 Налични на борда документи, ръководства и информация	9
NCO.GEN.140 Превоз на опасни товари.....	10
NCO.GEN.145 Незабавна реакция по проблем на сигурността	11
NCO.GEN.150 Полетен борден дневник.....	11
NCO.GEN.155 Списък на минималното оборудване	11
Подчаст Б — Експлоатационни процедури	12
NCO.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки	12
NCO.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети	12
NCO.OP.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети	12
NCO.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация	13
NCO.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход със самолети.....	14
NCO.OP.113 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход с вертолети	15
NCO.OP.115 Процедури по излитане и подход — самолети и вертолети	15
NCO.OP.120 Процедури за намаляване на шума — самолети, вертолети и мотоделтапланери	15
NCO.OP.121 Процедури за намаляване на шума — аеростати	16
NCO.OP.125 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети	16
NCO.OP.126 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети	16
NCO.OP.127 Зареждане с гориво и баласт и планиране — аеростати	17
NCO.OP.130 Инструктаж за пътниците	18

Приложение VII 'Част-NCO'

NCO.OP.135	Подготовка на полета.....	18
NCO.OP.140	Резервни летища за местоназначение — самолети	18
NCO.OP.141	Резервни летища за местоназначение — вертолети	19
NCO.OP.145	Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване	19
NCO.OP.150	Превоз на пътници	19
NCO.OP.155	Тютюнопушене на борда — самолети и вертолети.....	20
NCO.OP.156	Тютюнопушене на борда — планери и аеростати	20
NCO.OP.160	Метеорологични условия	20
NCO.OP.165	Лед и други замърсители — наземни процедури	20
NCO.OP.170	Лед и други замърсители — полетни процедури	20
NCO.OP.175	Условия за излитане — самолети и вертолети	21
NCO.OP.176	Условия за излитане — аеростати	21
NCO.OP.180	Симулиране на особени ситуации по време на полет	21
NCO.OP.185	Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет	21
NCO.OP.190	Използване на допълнителен кислород	21
NCO.OP.195	Констатиране на близост със земята.....	21
NCO.OP.200	Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS).....	22
NCO.OP.205	Условия за подход за кацане и кацане — самолети и вертолети.....	22
NCO.OP.210	Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолети	22
NCO.OP.215	Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух	22
Подчаст В — Летателни характеристики и експлоатационни ограничения	23	
NCO.POL.100	Експлоатационни ограничения	23
NCO.POL.105	Претегляне — самолети и вертолети	23
NCO.POL.110	Общи — летателни характеристики	23
Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване	24	
Раздел 1 — Самолети	24	
NCO.IDE.A.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби.....	24
NCO.IDE.A.105	Минимално оборудване за полета	24
NCO.IDE.A.110	Резервни електрически предпазители	24
NCO.IDE.A.115	Експлоатационни светлини	24
NCO.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	25
NCO.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	26

Приложение VII 'Част-NCO'

NCO.IDE.A.130	Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS).....	26
NCO.IDE.A.135	Система за разговори между членовете на полетния екипаж.....	26
NCO.IDE.A.140	Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца	27
NCO.IDE.A.145	Комплект за оказване на първа помощ	27
NCO.IDE.A.150	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина	27
NCO.IDE.A.155	Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина	28
NCO.IDE.A.160	Преносими пожарогасители	28
NCO.IDE.A.165	Маркиране на зоните за разсичане	28
NCO.IDE.A.170	Авариен предавател (ELT)	29
NCO.IDE.A.175	Полети над вода	29
NCO.IDE.A.180	Животоспасяващо оборудване	30
NCO.IDE.A.190	Радиокомуникационно оборудване	30
NCO.IDE.A.195	Навигационно оборудване	30
NCO.IDE.A.200	Транспондер	31
Раздел 2 — Вертолети	32
NCO.IDE.A.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби	32
NCO.IDE.H.105	Минимално оборудване за полета	32
NCO.IDE.H.115	Експлоатационни светлини	32
NCO.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	33
NCO.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	33
NCO.IDE.H.126	Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори	34
NCO.IDE.H.135	Система за разговори между членовете на полетния екипаж.....	34
NCO.IDE.H.140	Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца	34
NCO.IDE.H.145	Комплект за оказване на първа помощ	35
NCO.IDE.H.155	Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина	35
NCO.IDE.H.160	Преносими пожарогасители	35
NCO.IDE.H.165	Маркиране на зоните за разсичане	35
NCO.IDE.H.170	Авариен предавател (ELT)	36
NCO.IDE.H.175	Полети над вода	36
NCO.IDE.H.180	Животоспасяващо оборудване	37

Приложение VII 'Част-НСО'

NCO.IDE.H.185	Всички вертолети при полети над вода — принудително кацане	37
NCO.IDE.H.190	Радиокомуникационно оборудване	37
NCO.IDE.H.195	Навигационно оборудване	37
NCO.IDE.H.200	Транспондер	38
Раздел 3 — Планери	39	
NCO.IDE.A.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби	39
NCO.IDE.S.105	Минимално оборудване за полета	39
NCO.IDE.S.115	Експлоатация на планера по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	39
NCO.IDE.S.120	Полети в облаците — пилотажно-навигационни прибори	40
NCO.IDE.S.125	Седалки и предпазни средства	40
NCO.IDE.S.130	Допълнителен кислород	40
NCO.IDE.S.135	Полети над вода.....	40
NCO.IDE.S.140	Животоспасяващо оборудване	41
NCO.IDE.S.145	Радиокомуникационно оборудване	41
NCO.IDE.S.150	Навигационно оборудване.....	41
NCO.IDE.S.155	Транспондер.....	41
Раздел 4 — Аеростати	42	
NCO.IDE.A.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби	42
NCO.IDE.B.105	Минимално оборудване за полета.....	42
NCO.IDE.B.110	Експлоатационни светлини	42
NCO.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване	43
NCO.IDE.B.120	Комплект за оказване на първа помощ	43
NCO.IDE.B.121	Допълнителен кислород	43
NCO.IDE.B.125	Преносими пожарогасители	43
NCO.IDE.B.130	Полети над вода	44
NCO.IDE.B.135	Животоспасяващо оборудване.....	44
NCO.IDE.B.140	Допълнително оборудване	44
NCO.IDE.B.145	Радиокомуникационно оборудване	44
NCO.IDE.B.150	Транспондер	45

Част-NCO — IR

Подчаст А — Общи изисквания

NCO.GEN.100 Компетентен орган

- a) Компетентният орган е органът, определен от държавата-членка, където е регистрирано въздухоплавателното средство.
- б) Ако въздухоплавателното средство е регистрирано в трета страна, компетентен орган е органът, определен от държавата-членка, където е установен или пребивава операторът.

NCO.GEN.101 Начини за съответствие

Алтернативни начини за съответствие на приетите от Агенцията могат да се използват от операторите за постигане на съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008¹ и правилата за неговото прилагане.

NCO.GEN.102 Туристически мотопланери и мотоделтапланери

- a) Туристическите мотопланери се експлоатират съгласно изискванията за:
 - (1) самолети, когато са силово задвижвани с двигател; и
 - (2) планери, когато се експлоатират без използване на двигател.
- б) Туристическите мотопланери се оборудват в съответствие с изискванията, приложими за самолети, освен ако в подчаст Г не е посочено друго.
- в) Мотоделтапланерите, с изключение на туристическите мотопланери, се експлоатират и оборудват съгласно изискванията, приложими за планери.

NCO.GEN.105 Отговорности и права на командира

- a) Командирът е отговорен за:
 - (1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство, както е посочено в точка 1.в от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
 - (2) започване, продължаване, прекратяване или отклонение на полет в интерес на безопасността;

¹ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност, и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО. *ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1*, изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г., *ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51*.

Приложение VII „Част-НСО“

- (3) гарантира, че всички експлоатационни процедури и проверки са изпълнени съгласно посоченото в точка 1.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
 - (4) започва полет само ако той/тя е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в точка 2.а.3. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:
 - (i) въздухоплавателното средство е летателно годно;
 - (ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;
 - (iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако списъкът на минималното оборудване (MEL) или равностоен документ не разрешават експлоатация с нефункциониращо оборудване, изисквани в NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 и NCO.IDE.B.105;
 - (iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство, с изключение в случай на аеростати, са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предвидени в документацията за летателна годност;
 - (v) цялото оборудване, багаж и товар са правилно подредени и обезопасени и аварийна евакуация остава възможна; и
 - (vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство, няма да се превишават нито веднъж по време на полета;
 - (5) не започва полет, ако той/тя е възпрепятстван(а) да изпълнява задълженията си поради някаква причина като травма, болест, умора или въздействие на психоактивни вещества;
 - (6) не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, когато неговата/нейната способност да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;
 - (7) решава дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване, според случая; и
 - (8) записва данни за използването и всички известни или вероятни дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети, в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство.
- б) По време на критичните фази на полета и винаги когато се счита за необходимо от съображения за безопасност, командирът на въздухоплавателното средство гарантира всеки член на екипажа да заема определеното му работно място и да не изпълнява никакви други дейности освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.

- в) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.
- г) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.
- д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с точка 7.г от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- е) По време на полет командирът:
 - (1) с изключение на аеростати, когато е на работното си място, е със закопчан и затегнат предпазен колан; и
 - (2) управлява въздухоплавателното средство през цялото време, освен ако друг пилот не поеме управлението.
- ж) Командирът представя незабавно доклад за действия на незаконна намеса на компетентния орган и информира определените местни органи.
- з) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице или до сериозна повреда на въздухоплавателното средство или имущество.

НСО.GEN.106 Отговорности и права на командира — аеростати

Освен отговорностите, предвидени в НСО.GEN.105, командирът на аеростат е отговорен за:

- а) предполетния инструктаж на лицата, подпомагащи надуването и свиването на обшивката на балона; и
- б) гарантиране, че лицата, подпомагащи надуването и свиването на обшивката на балона, носят подходящо защитно облекло.

НСО.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите

- а) Командирът спазва законовите и подзаконовите актове и процедурите на държавите, в които се осъществява експлоатацията на въздухоплавателното средство.
- б) Командирът е запознат със законовите и подзаконовите актове и процедурите относно изпълнението на неговите/нейните задължения, свързани със зоните, които ще бъдат пресечени, летищата и експлоатационните площадки, които е планирано да бъдат използвани и свързаните с тях съоръжения за въздушна навигация, както е посочено в точка 1.а. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.

NCO.GEN.115 Рулиране на самолети

Самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

- а) е подходящо квалифициран пилот; или
- б) е определено от оператора и:
 - (1) е обучено да рулира самолета;
 - (2) е обучено да използва радиотелефонното оборудване, ако са необходими радиокомуникации;
 - (3) е получило инструкции по отношение на летището, маршрутите, обозначенията, маркировката, светлините, сигналите и инструкциите за ръководство на въздушното движение, фразеологията и процедурите; и
 - (4) може да отговори на експлоатационните стандарти, изисквани за безопасно движение на самолета по летището.

NCO.GEN.120 Използване на носещите витла

Носещите витла на вертолетите се задвижват само за целите на управлението на полет от квалифициран пилот.

NCO.GEN.125 Преносими електронни устройства

Командирът не допуска никой на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да окаже неблагоприятно влияние върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

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

С изключение на въздухоплавателни средства, които излитат и кацат на едно и също летище/експлоатационна площадка, операторът винаги има списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

NCO.GEN.135 Налични на борда документи, ръководства и информация

- а) Освен ако не е посочено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет като оригинали или копия:
 - (1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);
 - (2) оригиналът на сертификата за регистрация;
 - (3) оригиналът на сертификата за летателна годност;
 - (4) сертификат за шум, ако е приложимо;
 - (5) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;
 - (6) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
 - (7) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;

Приложение VII „Част-НСО“

- (8) полетния дневник за ВС или еквивалентен;
 - (9) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;
 - (10) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;
 - (11) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство;
 - (12) MEL или списък с отклонения от конфигурацията, ако е приложимо; и
 - (13) всяка друга документация, която може да има връзка с полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.
- б) Независимо от буква а), при полети:
- (1) планирани да излетят и кацнат на едно и също летище/експлоатационна площадка; или
 - (2) остават в рамките на разстояние или зона, определени от компетентния орган,
- документите и информацията по буква а), точки от (2) до (8), могат да бъдат оставени на летището или експлоатационната площадка.
- в) Независимо от буква а), при полети с аеростати или планери, с изключение на туристическите мотопланери, документите и информацията по буква а), точки от (2) до (8) и буква а), точки от (11) до (13), могат да се носят в спасителното превозно средство.
- г) Командирът предоставя задължителните документи, намиращи се на борда, в определен срок след поискването им от компетентния орган.

НСО.GEN.140 Превоз на опасни товари

- а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложенията и допълненията.
- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Ж, към Регламент (ЕО) № xxx/XXXX, освен в случаите, когато:
 - (1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или
 - (2) те се пренасят от пътници или командира или са в багаж в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
- в) Командирът предприема всички необходими мерки, за да предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) В съответствие с техническите инструкции командирът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, в случай на произшествия или инциденти с опасни товари.

- д) Командирът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.

NCO.GEN.145 Незабавна реакция по проблем на сигурността

Операторът изпълнява:

- а) всички мерки за безопасност, изисквани от компетентния орган, както е определено в ARO.GEN.135, буква в), и
- б) всяка съответна задължителна информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност.

NCO.GEN.150 Полетен борден дневник

Особеностите на въздухоплавателното средство, неговия екипаж и всяко пътуване се съхраняват във връзка с всеки полет или поредица от полети под формата на полетен дневник или равностоен.

NCO.GEN.155 Списък на минималното оборудване

Може да се състави MEL, както е посочено по точка 8.а.3. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В този случай MEL и всички негови изменения се одобряват от компетентния орган.

Подчаст Б — Експлоатационни процедури

НСО.ОР.100 Използване на летища и експлоатационни площадки

Командирът използва само онези летища и експлоатационни площадки, които са подходящи за типа въздухоплавателно средство и естеството на експлоатацията.

НСО.ОР.105 Определяне на изолирани летища — самолети

За избора на резервно летище и политиката за горивото командирът счита дадено летище за изолирано, ако полетното време до най-близкото подходящо резервно летище за местоназначение е повече от:

- а) за самолети с бутални двигатели – 60 минути, или
- б) за самолети с турбинни двигатели – 90 минути.

НСО.ОР.110 Експлоатационни минимуми на летищата — самолети и вертолети

а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) командирът определя експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище. Тези минимуми:

- (1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и
- (2) при предприемане на експлоатация при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Д към Регламент (ЕС) № xxx/XXXX.

б) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата командирът отчита:

- (1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплавателното средство;
- (2) своята компетентност и опит;
- (3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, които може да бъдат избрани за използване;
- (4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;
- (5) оборудването, налично на въздухоплавателното средство, за целите на управление и контрол на хоризонталната и вертикалната навигация и положението в пространството при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, изтъркулване и преминаване на втори кръг;

- (6) препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначален набор на височина за изпълнение на непредвидени процедури;
 - (7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за инструментален подход за кацане;
 - (8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
 - (9) техника на полета, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.
- в) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват, ако:
- (1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;
 - (2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;
 - (3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
 - (4) пилотът е подходящо квалифициран.

НСО.ОР.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация

- а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I), не трябва да бъде по-малка от най-високата от:
- (1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;
 - (2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;
 - (3) публикуваната (DH) според процедурата за изпълнение на подход, където това е приложимо;
 - (4) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
 - (5) минималната DH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.
- б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), не трябва да бъде по-малка от най-високата от:
- (1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;
 - (2) системните минимуми, посочени в таблица 1; или
 - (3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

Таблица 1: Системни минимуми на съоръжение

Съоръжение	Най-ниски DH/MDH (ft)
Инструментална система за кацане (ILS)	200
Глобална навигационна спътникова система (GNSS)/спътникова система за повишаване на точността (SBAS) (точен подход със странична и вертикална навигация (LPV))	200
GNSS (странична навигация (LNAV))	250
GNSS/Баро-вертикална навигация (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Курсов излъчвател (LOC) със или без оборудване за дистанционно измерване на разстояние (DME)	250
Подход за кацане, контролиран с обзорен радиолокатор (SRA) (простираща се до ½ NM)	250
SRA (простираща се до 1 NM)	300
SRA (простираща се до 2 NM или повече)	350
VHF всенасочен радиофар (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочена приводна радиостанция (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF радиопеленгатор (VDF)	350

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

- а) MDH за визуален кръг след инструментален подход със самолети не трябва да бъде по-малка от най-високата от:
- (1) публикуваната OCH за визуален кръг след инструментален подход за съответната категория самолети;
 - (2) минималната височина за визуален кръг след инструментален подход, получена от таблица 1; или
 - (3) DH/MDH на предшестващата процедура на инструментален подход.
- б) Минималната видимост за визуален кръг след инструментален подход е най-високата стойност от:

- (1) видимостта за визуален кръг след инструментален подход за съответната категория самолети, ако е публикувана;
- (2) минималната видимост, получена от таблица 2; или
- (3) хоризонталната видимост на пистата/конвертирана метеорологична видимост (RVR/CMV) на предшестващата процедура на инструментален подход.

Таблица 1: MDH и минимална видимост за полет в кръг в зависимост от категорията на самолета

	Категория на самолета			
	А	В	С	Д
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеорологична видимост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

НСО.ОР.113 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход с вертолети

MDH за визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата е не по-малка от 250 ft и метеорологичната видимост – не по-малка от 800 m.

НСО.ОР.115 Процедури по излитане и подход — самолети и вертолети

- а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако тези процедури са публикувани за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.
- б) Командирът може да се отклони от публикуваната стандартна процедура за излитане или подход за кацане:
 - (1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия, всички експлоатационни условия са отчетени и е спазено разрешението от органите за контрол на въздушното движение; или
 - (2) когато е радарно векторизиран от орган за контрол на въздушното движение.

НСО.ОР.120 Процедури за намаляване на шума — самолети, вертолети и мотоделтапланери

Командирът взема предвид публикуваните процедури за намаляване на шума за минимизиране на ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

НСО.ОР.121 Процедури за намаляване на шума — аеростати

Командирът взема предвид експлоатационни процедури за минимизиране на ефекта от шума на системата за подгряване, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

НСО.ОР.125 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети

- а) Командирът започва полет само ако самолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:
- (1) за полети по правилата за визуални полети (VFR):
 - (i) през деня, излитане и кацане на едно и също летище/площадка за кацане и винаги с видимост на това летище/площадка за кацане, да лети по планирания маршрут и след това за най-малко 10-минутен полет при нормална крейсерска височина;
 - (ii) през деня, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
 - (iii) през нощта, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина;
 - (2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
 - (i) ако не е необходимо резервно летище, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина; или
 - (ii) ако е необходимо резервно летище, за полет до летището на планирано кацане и след това за най-малко 45-минутен полет при нормална крейсерска височина.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
- (1) прогнозите за метеорологичните условия;
 - (2) предвидените маршрути на органите за контрол на въздушното движение и закъснения на трафика;
 - (3) процедури за загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и
 - (4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяна на полетния план по време на полета, за препланиране на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

НСО.ОР.126 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети

- а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:

Приложение VII „Част-НСО“

- (1) за полети по правилата за визуални полети, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; и
- (2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
 - (i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или
 - (ii) ако е необходимо резервно летище, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:
 - (А) за полет до определеното резервно летище, и
 - (Б) за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, подход и кацане.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
 - (1) прогнозите за метеорологичните условия;
 - (2) предвидените маршрути на органите за контрол на въздушното движение и закъснения на трафика;
 - (3) процедури за загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и
 - (4) всяко друго условие, което може да забави кацането на самолета или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяна на полетния план по време на полета, за препланиране на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

НСО.ОР.127 Зареждане с гориво и баласт и планиране — аеростати

- а) Командирът започва полет само ако резервното гориво, газ или баласт е достатъчно за 30-минутен полет.
- б) Изчисленията на зареждането с гориво, газ или баласт се основават най-малко на следните експлоатационни условия, при които ще се проведе полетът:
 - (1) данни, предоставени от производителя на аеростата;
 - (2) предвидената маса;
 - (3) очакваните метеорологични условия; и
 - (4) процедурите и ограниченията на доставчика на аеронавигационно обслужване.

НСО.ОР.130 Инструктаж за пътниците

Командирът осигурява преди или ако е необходимо, по време на полета пътниците да бъдат инструктирани относно аварийните оборудване и процедури.

НСО.ОР.135 Подготовка на полета

- а) Преди да започне полет, командирът констатира с всички налични разумни средства, че наземните и/или наводните съоръжения, включително комуникационно оборудване и навигационни средства, налични и пряко необходими при такъв полет, за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, са подходящи за вида експлоатация, при който ще се осъществи полетът.
- б) Преди да започне полет, командирът е запознат с цялата налична метеорологична информация, необходима за планирания полет. Подготовката за полет, отдалечен от мястото на излитане, и за всеки полет по правилата за полети по прибори включва:
 - (1) проучване на наличните текущи метеорологични доклади и прогнози; и
 - (2) планиране на алтернативен курс на действие за предвиждане на възможността полетът да не може да приключи, както е планирано поради метеорологичните условия.

НСО.ОР.140 Резервни летища за местоназначение — самолети

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за местоназначение в полетния план, освен ако:

- а) наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, в зависимост от това, кой е по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или
- б) мястото за планираното кацане не е изолирано и:
 - (1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане; и
 - (2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
 - (i) долна граница на облаците най-малко 300 m (1000 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане; и
 - (ii) видимост най-малко 5,5 km или 4 km повече от минималната, свързана с процедурата.

НСО.ОР.141 Резервни летища за местоназначение — вертолети

За полети по правилата за полети по прибори командирът определя най-малко едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за местоназначение в полетния план, освен ако:

- а) за летището за планирано кацане не е предвидена процедура за инструментален подход за кацане и наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, в зависимост от това, кой е по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:
 - (1) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане; и
 - (2) видимост най-малко 1500 m повече от минималната, свързана с процедурата; или
- б) мястото за планираното кацане не е изолирано и:
 - (1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане;
 - (2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
 - (i) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане;
 - (ii) видимост най-малко 1500 m повече от минималната, свързана с процедурата; и
 - (3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

НСО.ОР.145 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване

- а) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (Avgas) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплателното средство.
- б) Не се извършва презареждане на гориво с всички останали видове гориво, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплателното средство, освен ако не се контролира от командира или друг персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

НСО.ОР.150 Превоз на пътници

С изключение на аеростати, преди и по време на рулиране, излитане и кацане и винаги когато се счита за необходимо от съображения за безопасност, командирът на въздухоплателното средство гарантира всеки пътник на борда да заема място или лежанка със закопчан и затегнат предпазен колан или предпазно средство.

НСО.ОР.155 Тютюнопушене на борда — самолети и вертолети

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

- а) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността; и
- б) по време на презареждане на гориво.

НСО.ОР.156 Тютюнопушене на борда — планери и аеростати

На никого не е позволено тютюнопушене на борда на планер или аеростат.

НСО.ОР.160 Метеорологични условия

- а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището за местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимума за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.
- б) Командирът започва и продължава полет по правилата за полети по прибори към планираното летище за местоназначение само ако последната налична метеорологична информация показва, че в очакваното време на кацане метеорологичните условия на летището за местоназначение или най-малко на едно резервно летище съответстват или са по-добри от приложимите експлоатационни летищни минимума.
- в) Ако полетът съдържа сегменти, изпълнявани по правилата за визуални полети и полети по прибори, метеорологичната информация, посочена в букви а) и б), се прилага според случая.

НСО.ОР.165 Лед и други замърсители — наземни процедури

Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на въздухоплателното средство са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на въздухоплателното средство, с изключение на случаите, разрешени в ръководството за летателна експлоатация.

НСО.ОР.170 Лед и други замърсители — полетни процедури

- а) Командирът започва полет или умишлено извършва полет при очаквани или действителни условия на обледеняване само ако въздухоплателното средство е оборудвано и сертифицирано за полети в такива условия, както е посочено в точка 2.а.5 от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008.
- б) Ако обледеняването надвишава интензитета, за който е сертифицирано въздухоплателното средство, или ако въздухоплателно средство, което не е сертифицирано за полет при известни условия на обледеняване, попадне на такива, командирът незабавно излиза от тези условия, като променя височината и/или маршрута, и ако е необходимо – чрез обявяване на аварийна ситуация пред органите за контрол на въздушното движение.

НСО.ОР.175 Условия за излитане — самолети и вертолети

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

- а) в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и
- б) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

НСО.ОР.176 Условия за излитане — аеростати

Преди да предприеме излитане, командирът на аеростат се уверява, че в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане.

НСО.ОР.180 Симулиране на особени ситуации по време на полет

- а) Когато на борда има пътници или товар, командирът не симулира процедури за особени или аварийни ситуации или условия за полет по прибори по изкуствен начин.
- б) Независимо от буква а), когато тренировъчни полети се извършват от одобрена организация за обучение, такива ситуации могат да се симулират с обучаеми пилоти на борда.

НСО.ОР.185 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет

Командирът редовно проверява количеството използваемо гориво или баласт, оставащо на борда, да не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, при наличие на полагащото се резервно гориво при кацане съгласно изискванията на NCO.OP.125 и NCO.OP.126.

НСО.ОР.190 Използване на допълнителен кислород

Командирът гарантира, че той и членовете на полетния екипаж, които имат задължения от съществена важност за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство в полет, непрекъснато използват допълнителен кислород, когато височината в кабината превиши 10 000 ft за период, по-дълъг от 30 минути, и когато височината в кабината превиши 13 000 ft.

НСО.ОР.195 Констатиране на близост със земята

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от командира или от системата за предупреждение за близост със земята, командирът незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

НСО.ОР.200 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)

Когато бордовата система за избягване на сблъсък е инсталирана и е функционираща, тя се използва съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011².

НСО.ОР.205 Условия за подход за кацане и кацане — самолети и вертолет

Преди да започне подход за кацане, командирът се убеждава, в съответствие с наличната информация, че метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасен подход, кацане или преминаване на втори кръг.

НСО.ОР.210 Започване и продължаване на подхода за кацане — самолети и вертолет

- а) Командирът може да предприеме подход за кацане в съответствие с правилата за полет по прибори независимо от докладваната хоризонтална видимост на пистата/видимост (RVR/VIS).
- б) Ако докладваната RVR/VIS е под приложимите минимума, подходът не може да бъде продължен:
 - (1) под 1000 ft над летището или
 - (2) в крайната отсечка от подхода за кацане, когато височината за вземане на решение (DA/H) или минималната височина за снижаване (MDA/H) е повече от 1000 ft над летището.
- в) Когато RVR не е налице, стойностите ѝ могат да бъдат получени чрез преобразуване на докладваната видимост.
- г) Ако след прелитането над 1000 ft над летището докладваната RVR/VIS спадне под приложимите минимума, подходът може да бъде продължен до DA/H или MDA/H.
- д) Подходът може да бъде продължен под DA/H или MDA/H и кацането може да бъде изпълнено, при условие че е установен подходящият за вида подход и дадената писта за излитане и кацане визуален контакт със земните ориентири на DA/H или MDA/H и този контакт се поддържа непрекъснато.
- е) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

НСО.ОР.215 Експлоатационни ограничения — аеростати с горещ въздух

Аеростат с горещ въздух може да извърши излитане през нощта, при условие че има достатъчно гориво за кацане през деня.

² Регламент (ЕС) № 1332/2011 относно установяване на общи изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сблизения във въздуха, ОВ L 336, 20.12.2011 г., стр. 20.

Подчаст В — Летателни характеристики и експлоатационни ограничения

НСО.POL.100 Експлоатационни ограничения

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и, с изключение на аеростати, центровката съответстват на ограниченията, определени в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ.
- б) Табели, списъци, маркировка на инструментите, или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

НСО.POL.105 Претегляне — самолети и вертолети

- а) Операторът трябва да гарантира, че масата на въздухоплавателното средство и, само за самолети и вертолети, центровката са установени чрез действително претегляне преди въвеждането му в експлоатация. Натрупващият се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации се отчита и съответно документира. Тази информация се предоставя на командира. Освен това въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.

НСО.POL.110 Общи — летателни характеристики

- а) Командирът експлоатира въздухоплавателното средство само ако характеристиките на въздухоплавателното средство отговарят на приложимите правила за полети и други ограничения, приложими за полета, въздушното пространство или използваните летища и експлоатационни площадки, отчитайки точността на използваните карти.
- б) Командирът експлоатира въздухоплавателното средство над натоварените зони на градове и населени места или над събрани на открито лица, ако в случай на отказ на двигател не може да бъде осъществено кацане, без да се създаде опасност за лица или имущество на земята.

Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване

Раздел 1 — Самолети

НСО.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; или
 - (2) са монтирани в самолета.
- б) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори и оборудване, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008 или NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; и
 - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на откази или неизправности.
- в) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да са лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- г) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

НСО.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на самолета, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв; или
- б) самолетът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

НСО.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители

Самолетите се оборудват с резервни електрически предпазители от видовете, необходими за цялостна защита на веригата, за подмяна на онези предпазители, които е позволено да бъдат сменяни по време на полет.

НСО.IDE.A.115 Експлоатационни светлини

Самолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на самолета;
- д) осветление, захранвано от самолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако самолетът се експлоатира като хидроплан.

НСО.ІDE.A.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

- а) Самолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
 - (1) магнитния курс,
 - (2) времето в часове, минути и секунди,
 - (3) барометричната височина,
 - (4) приборната въздушна скорост,
 - (5) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М.
- б) Самолети, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост през нощта, или при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а), се оборудват допълнително със:
 - (1) средства за измерване и показване на следното:
 - (i) завоя и плъзгането,
 - (ii) положението,
 - (iii) вертикалната скорост; и
 - (iv) стабилизираното направление;
 - и
 - (2) индикация, когато електрическото захранване на жирокопичните прибори не е достатъчно;
- в) Самолети, които се експлоатират при условия, когато самолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б), се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.

НСО.ІДЕ.А.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Самолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и показване на следното:
 - (1) магнитния курс,
 - (2) времето в часове, минути и секунди,
 - (3) барометричната височина,
 - (4) приборната въздушна скорост,
 - (5) вертикалната скорост,
 - (6) завоя и плъзгането,
 - (7) положението,
 - (8) стабилизираното направление,
 - (9) температурата на външния въздух и
 - (10) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М.
- б) индикация, когато електрическото захранване на жироскопичните прибори не е достатъчно; и
- в) средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.

НСО.ІДЕ.А.130 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)

Самолети с турбинни двигатели, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват с ТАWS, която отговаря на изискванията за

- а) оборудване клас А, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 януари 2011 г.; или
- б) оборудване клас В, както е посочено в приемлив стандарт, в случая на самолети, за които първоначалният индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2011 г. или преди тази дата.

НСО.ІДЕ.А.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж

Самолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

НСО.ІДЕ.А.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца

- а) Самолетите се оборудват със:
- (1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
 - (2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка;
 - (3) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и
 - (4) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка седалка на полетния екипаж, който се закопчава в една ключалка, се освобождава от една ключалка.

НСО.ІДЕ.А.145 Комплект за оказване на първа помощ

- а) Самолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да бъде:
- (1) лесно достъпен за ползване и
 - (2) редовно заменян в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

НСО.ІДЕ.А.150 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина

- а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.
- б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
- (1) всички членове на екипажа и:
 - (i) 100 % от пътниците за всеки период от време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути.
 - (ii) най-малко 30 % от пътниците за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, височината в пътническата ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft; и
 - (iii) най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато височината в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft; и
 - (2) всички пътници на борда за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft или на

височина по-малка от 25 000 ft, при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.

- в) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft, се оборудват допълнително с индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация.

НСО.ІDE.A.155 Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина

- а) Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височини на полета, когато се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.
- б) Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
 - (1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато височината в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
 - (2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, когато височината в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.

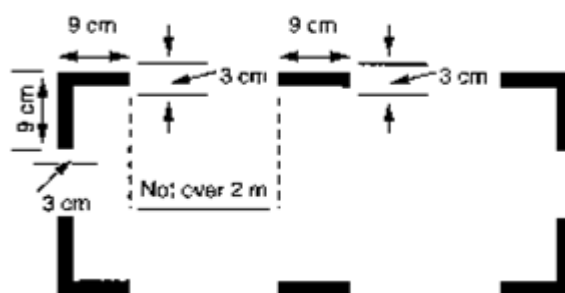
НСО.ІDE.A.160 Преносими пожарогасители

- а) Самолетите, с изключение на туристическите мотопланери, се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:
 - (1) в пилотската кабина; и
 - (2) всяка пътническа кабина, която е отделно от пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достъпна за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипажа и пътниците.

НСО.ІDE.A.165 Маркиране на зоните за разсичане

Определените зони на тялото на самолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани, маркировката им съответства на показаната на фигура 1.

Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане



NCO.IDE.A.170 Аварийен предавател (ELT)

- а) Самолетите се оборудват със:
- (1) един аварийен предавател от всякакъв тип за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 юли 2008 г. или преди тази дата;
 - (2) един автоматичен аварийен предавател за самолети, чийто първи индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г.; или
 - (3) един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, когато самолетът е сертифициран за максимална конфигурация на пътническите места от шест или по-малко.
- б) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Полети над вода

- а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени:
- (1) еднодвигателни самолети, проектирани за кацане на земя, при:
 - (i) полети над водни пространства след дистанцията за планиране от брега; или
 - (ii) излитане или кацане на летище или експлоатационна площадка, чиято зона на подход според командира е разположена над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата;
 - (2) хидроплани, които се експлоатират над вода; и
 - (3) самолети, експлоатирани на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили.
- б) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:

- (1) една котва;
 - (2) една морска котва (шамандура), необходима за маневриране; и
 - (3) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато е приложимо.
- в) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на самолета в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:
- (1) оборудване за сигнализиране на бедствие;
 - (2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да улеснят лесното им използване при аварийна ситуация; и
 - (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

НСО.IDE.A.180 Животоспасяващо оборудване

Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват с такива сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, които могат да бъдат подходящи за прелитаната зона.

НСО.IDE.A.190 Радиокommunikационно оборудване

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, самолетите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.
- в) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че повреда в някой от тях да не причини повреда в друг.

НСО.IDE.A.195 Навигационно оборудване

- а) Самолети, които се експлоатират по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:
 - (1) ОВД полетния план, ако е приложимо; и
 - (2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап

от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.

- в) Самолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при инструментални метеорологични условия, се снабдяват с подходящо оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при инструментални метеорологични условия и за всяко определено резервно такова.

НСО.ІDE.A.200 Транспондер

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, самолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

Раздел 2 — Вертолети

NCO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
 - (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; или
 - (2) са монтирани в самолета.
- б) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
 - (1) информацията, предоставяна от тези прибори и оборудване, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008 или NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; и
 - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправности.
- в) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да са лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- г) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

NCO.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на вертолета, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв; или
- б) вертолетът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

NCO.IDE.H.115 Експлоатационни светлини

Вертолетите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлинна система за предпазване от сблъскване;
- б) навигационни светлини/светлини за позициониране;
- в) светлини за кацане;
- г) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на вертолета;

- д) осветление, захранвано от вертолетната електрическа система и осигуряващо осветеност във всички пътнически салони;
- е) електрически фенерчета за работното място на всеки член на полетния екипаж; и
- ж) светлини според изискванията на международните регламенти за предотвратяване на сблъсък в морето, ако вертолетът е амфибия.

НСО.ІDE.A.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

- а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
 - (1) магнитния курс,
 - (2) времето в часове, минути и секунди,
 - (3) барометричната височина,
 - (4) приборната въздушна скорост,
 - (5) плъзгането.
- б) Вертолети, които се експлоатират при метеорологични условия на видимост през нощта, или когато видимостта е под 1500 m, или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а), се оборудват допълнително със:
 - (1) средства за измерване и показване на следното:
 - (i) положението,
 - (ii) вертикалната скорост; и
 - (iii) стабилизираното направление;
 - и
 - (2) индикация, когато електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е достатъчно;
- в) Вертолети, които се експлоатират, когато видимостта е под 1500 m или при условия, когато вертолетът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в букви а) и б), се оборудват допълнително със средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване.

НСО.ІDE.A.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Вертолетите, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват със:

- а) средства за измерване и показване на следното:
 - (1) магнитния курс,

- (2) времето в часове, минути и секунди,
 - (3) барометричната височина,
 - (4) приборната въздушна скорост,
 - (5) вертикалната скорост,
 - (6) плъзгането,
 - (7) положението,
 - (8) стабилизираното направление и
 - (9) температурата на външния въздух;
- б) индикация, когато електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е достатъчно;
- в) средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4), поради кондензация или обледеняване; и
- г) резервно средство за измерване и показване положението на вертолета.

НСО.ІDE.Н.126 Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори

Еднопилотните вертолети, които се експлоатират по правилата за полети по прибори, се оборудват с автопилот, поддържащ най-малко височината и курса.

НСО.ІDE.Н.135 Система за разговори между членовете на полетния екипаж

Вертолети, които се експлоатират с екипаж повече от един човек, се оборудват със система за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, включително слушалки и микрофони.

НСО.ІDE.Н.140 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца

- а) Вертолетите се оборудват със:
- (1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
 - (2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка;
 - (3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 юли 1999 г.;
 - (4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца; и
 - (5) на всяка седалка на полетния екипаж предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение.

- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка.

НСО.ІДЕ.Н.145 Комплект за оказване на първа помощ

- а) Вертолетите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да бъде:
 - (1) лесно достъпен за ползване и
 - (2) редовно заменян в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

НСО.ІДЕ.Н.155 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина

- а) Самолети с нехерметична кабина, експлоатирани на височини на полета, когато се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.
- б) Вертолети с нехерметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
 - (1) всички членове на екипажа и най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато височината в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
 - (2) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период от време, когато височината в пътническата кабина ще бъде над 13 000 ft.

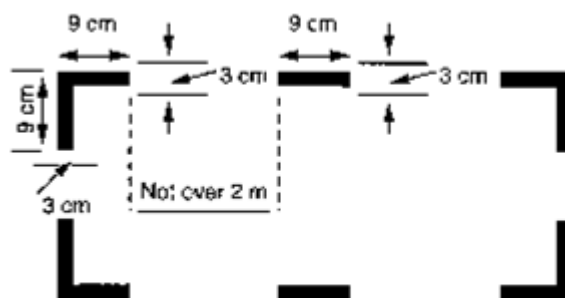
НСО.ІДЕ.Н.160 Преносими пожарогасители

- а) Вертолетите се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:
 - (1) в пилотската кабина; и
 - (2) всяка пътническа кабина, която е отделно от пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достъпна за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ в зоните за екипажа и пътниците.

НСО.ІДЕ.Н.165 Маркиране на зоните за разсичане

Когато определените зони на тялото на вертолета, подходящи за разсичане от аварийните екипи в случай на произшествие, са маркирани, маркировката им съответства на показаната на фигура 1.

Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане



NCO.IDE.H.170 Аварийен предавател (ELT)

- а) Вертолети, сертифицирани за максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от шест пътнически места се оборудват с:
- (1) автоматичен аварийен предавател; и
 - (2) един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) в спасителен плот или спасителна жилетка, когато вертолетът се експлоатира на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.
- б) Вертолети, сертифицирани за максимална конфигурация на пътническите места от шест или по-малко, се снабдяват с един автоматичен аварийен предавател (ELT(S)) или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник.
- в) Аварийните предаватели и PLB трябва да могат, независимо от своя тип, да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Полети над вода

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени, при:
- (1) полети над водни пространства след дистанцията за планиране от брега; или
 - (2) излитане или кацане на летище/експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Командирът на вертолет, експлоатиран при полет над вода на разстояние от бреговата ивица, съответстващо на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на вертолета в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:
- (1) оборудване за сигнализиране на бедствие.

- (2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да улеснят лесното им използване при аварийна ситуация; и
 - (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.
- г) Командирът на вертолет определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на вертолета в случай на аварийно кацане във водата, когато взема решение дали спасителните жилетки, изисквани по буква а), да се носят от всички лица на борда.

НСО.IDE.H.180 Животоспасяващо оборудване

Вертолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват с такива сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, които могат да бъдат подходящи за прелитаната зона.

НСО.IDE.H.185 Всички вертолети при полети над вода — принудително кацане

Вертолети, експлоатирани при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата повече от 50 морски мили, са:

- а) конструирани за кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност;
- б) сертифицирани за принудително кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност; или
- в) снабдени с аварийно оборудване за плаване.

НСО.IDE.H.190 Радиокommunikационно оборудване

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, самолетите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.
- в) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да бъде независим от другия или другите, така че повреда в някой от тях да не причини повреда в друг.
- г) Когато се изисква радиокommunikационна, и в допълнение на системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по НСО.IDE.H.135, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на шурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

НСО.IDE.H.195 Навигационно оборудване

- а) Вертолети, които се експлоатират по маршрути, които не позволяват визуална навигация, се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:

- (1) ОВД полетния план, ако е приложимо; и
 - (2) приложимите изисквания за въздушното пространство.
- б) Самолетите трябва да имат достатъчно навигационно оборудване, за да се гарантира, че в случай на отказ на някой елемент от оборудването на всеки етап от полета, останалото оборудване позволява безопасна навигация съгласно буква а), или безопасно изпълнение на съответно действие при извънредни случаи.
- в) Вертолети, които се експлоатират при полети, за които се планира кацане при инструментални метеорологични условия, се снабдяват с навигационно оборудване, което дава възможност за навигация до точка, от която е възможно да се осъществи кацане по визуални ориентири. Това оборудване трябва да дава възможност за такава навигация за всяко летище, на което се планира кацане при инструментални метеорологични условия и за всяко определено резервно такова.

НСО.ІДЕ.Н.200 Транспондер

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, вертолетите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

Раздел 3 — Планери

NCO.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
 - (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; или
 - (2) са монтирани в самолета.
- б) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от други приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
 - (1) информацията, предоставяна от тези прибори и оборудване, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
 - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправности.
- в) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да са лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- г) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

NCO.IDE.S.105 Минимално оборудване за полета

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на планера, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) планерът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв; или
- б) планерът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

NCO.IDE.S.115 Експлоатация на планера по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

- а) Планери, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:
 - (1) в случая на мотоделтапланери, магнитния курс,
 - (2) времето в часове, минути и секунди,
 - (3) барометричната височина,
 - (4) приборната въздушна скорост.

- б) Планери, които се експлоатират при условия, когато планерът не може да поддържа желаната траектория без позоваване на един или повече допълнителни прибора, освен с предвиденото в буква а), се оборудват със средства за измерване и показване на следното:
- (1) вертикалната скорост,
 - (2) положението или завоя и плъзгането, и
 - (3) магнитния курс.

НСО.IDE.S.120 Полети в облаците — пилотажно-навигационни прибори

Планери, които извършват полети в облаците, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:

- а) магнитния курс,
- б) времето в часове, минути и секунди,
- в) барометричната височина,
- г) приборната въздушна скорост,
- д) вертикалната скорост, и
- е) положението или завоя и плъзгането.

НСО.IDE.S.125 Седалки и предпазни средства

- а) Планерите се оборудват със:
- (1) седалка за всяко лице на борда; и
 - (2) предпазен колан с диагонален презраменен колан съгласно ръководството за летателна експлоатация.
- б) Предпазен колан с диагонален презраменен колан, който се закопчава в една ключалка, се освобождава от една ключалка.

НСО.IDE.S.130 Допълнителен кислород

Планери, експлоатирани на височини над 10 000 ft, се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на достатъчно кислород за дишане за подаване на:

- а) членовете на екипажа за всеки период повече от 30 минути, когато барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период, когато барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

НСО.IDE.S.135 Полети над вода

Командирът на планер, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на планера в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:

- а) спасителни жилетки или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени;
- б) аварийен предавател или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие, когато се експлоатира при полет:
 - (1) полети над водни пространства след дистанцията за планиране от брега; или
 - (2) където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата.

НСО.IDE.S.140 Животоспасяващо оборудване

Планери, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

НСО.IDE.S.145 Радиокommunikационно оборудване

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.

НСО.IDE.S.150 Навигационно оборудване

Планерите се снабдяват с навигационното оборудване, необходимо за продължаване на полета в съответствие със:

- а) ОВД полетния план, ако е приложимо; и
- б) приложимите изисквания за въздушното пространство.

НСО.IDE.S.155 Транспондер

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, планерите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.

Раздел 4 — Аеростати

НСО.ІДЕ.А.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
 - (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с NCO.IDE.B.145; или
 - (2) са монтирани в самолета.
- б) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от други приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
 - (1) информацията, предоставяна от тези прибори и оборудване, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение I към Регламент (ЕО) № 216/2008; и
 - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на отказ или неизправности.
- в) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да са лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- г) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

НСО.ІДЕ.В.105 Минимално оборудване за полета

Полетът не започва, когато не работят или липсват някои прибори, части от оборудване или функции на аеростата, необходими за планирания полет, освен ако:

- а) аеростатът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL), ако има съставен такъв; или
- б) аеростатът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

НСО.ІДЕ.В.110 Експлоатационни светлини

Аеростатите, които се експлоатират през нощта, се оборудват със:

- а) светлини за позициониране;
- б) средство, осигуряващо необходимата осветеност на всички прибори и оборудване от съществена важност за безопасната експлоатация на аеростата;
- в) електрически фенерчета; и
- г) за дирижабли с горещ въздух следното:
 - (1) светлини за кацане и

- (2) светлини за предпазване от сблъскване.

НСО.ІDE.A.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване

Аеростати, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, се оборудват със:

- а) средство за показване на посоката на отклонение, и
- б) средства за измерване и показване на:
 - (1) времето в часове, минути и секунди,
 - (2) вертикалната скорост, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация, и
 - (3) барометричната височина, ако се изисква от ръководството за летателна експлоатация, от изисквания за въздушното пространство или когато е необходим контрол на височината за целите на използване на кислород.

НСО.ІDE.B.120 Комплект за оказване на първа помощ

- а) Аеростатите се снабдяват с комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът за оказване на първа помощ трябва да бъде:
 - (1) лесно достъпен за ползване и
 - (2) редовно заменян в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

НСО.ІDE.B.121 Допълнителен кислород

Аеростати, експлоатирани на височини над 10 000 ft, се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на достатъчно кислород за дишане за подаване на:

- а) членовете на екипажа за всеки период повече от 30 минути, когато барометричната височина ще бъде между 10 000 ft и 13 000 ft; и
- б) всички членове на екипажа и пътниците за всеки период, когато барометричната височина ще бъде над 13 000 ft.

НСО.ІDE.B.125 Преносими пожарогасители

- а) Аеростатите се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който е възможно да възникне в аеростата, където се планира използването на съответния пожарогасител, и гарантират минимална опасност от концентрация на токсичен газ за пътниците на борда на аеростата.

НСО.ІДЕ.В.130 Полети над вода

Командирът на аеростат, експлоатиран над вода, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на аеростата в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:

- а) спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се носят или съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни от работното място на лицето, за което са предназначени;
- б) когато се превозват повече от 6 лица, аварийен предавател (ELT), който може да предава на честоти 121,5 MHz и 406 MHz
- в) когато се превозват до 6 лица, аварийен предавател или преносим локаторен маяк (PLB), носен от командира или пътник, които могат да предават едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz; и
- в) оборудване за сигнализиране на бедствие.

НСО.ІДЕ.В.135 Животоспасяващо оборудване

Аеростати, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със сигнализиращи устройства и животоподдържащо оборудване, подходящи за прелитаната зона.

НСО.ІДЕ.В.140 Допълнително оборудване

Аеростатите с горещ въздух и смесените аеростати се оборудват със:

- а) алтернативен източник на запалване;
- б) индикатор за прекомерна температура на обшивката на балона;
- в) средство за измерване и показване на количеството гориво;
- г) защитни ръкавици за всеки член на екипажа;
- д) нож-кука;
- е) противопожарно одеяло или пожароустойчиво покривало; и
- ж) въже за спускане дълго най-малко 25 m.

НСО.ІДЕ.В.145 Радиокommunikационно оборудване

- а) Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, аеростатите се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което може да осъществява двустранна връзка с аеронавигационните станции и на честотите, съответстващи на изискванията на въздушното пространство.
- б) Радиокommunikационното оборудване, ако се изисква по точка а), осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.

NCO.IDE.V.150 Транспондер

Когато се изисква от въздушното пространство, където се извършва полетът, аеростатите се снабдяват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR) с всички необходими възможности.