



**Europos aviacijos saugos agentūra**

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

**NCO dalis – IR**

## Turinys

<b>NCO dalis – IR .....</b>	<b>6</b>
<b>A skyrius. Bendrieji reikalavimai.....</b>	<b>6</b>
NCO.GEN.100 Kompetentinga institucija .....	6
NCO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės .....	6
NCO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai ir motorizuotieji sklandytuvai .....	6
NCO.GEN.105 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai .....	6
NCO.GEN.106 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai. Balionai .....	8
NCO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis .....	8
NCO.GEN.115 Lėktuvų riedėjimas .....	8
NCO.GEN.120 Sraigto įjungimas.....	9
NCO.GEN.125 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai .....	9
NCO.GEN.130 Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą .....	9
NCO.GEN.135 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu.....	9
NCO.GEN.140 Pavojingųjų krovinių vežimas .....	10
NCO.GEN.145 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą .....	11
NCO.GEN.150 Kelionės žurnalas .....	11
NCO.GEN.155 Būtiniausios įrangos sąrašas .....	11
<b>B skyrius. Skrydžių procedūros.....</b>	<b>12</b>
NCO.OP.100 Naudojimas aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis .....	12
NCO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai .....	12
NCO.OP.110 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	12
NCO.OP.111 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. NPA, APV, CAT I skrydžiai .....	13
NCO.OP.112 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu lėktuvais .....	14
NCO.OP.113 Aerodromo naudojimo būtiniausi reikalavimai. Skrydžiai ratu sraigtasparniais .....	15
NCO.OP.115 Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	15
NCO.OP.120 Triukšmo mažinimo procedūros. Lėktuvai, sraigtasparniai ir motorizuotieji sklandytuvai .....	15
NCO.OP.121 Triukšmo mažinimo procedūros. Balionai .....	16
NCO.OP.125 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai .....	16
NCO.OP.126 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai .....	17
NCO.OP.127 Aprūpinimas degalais ir balastu ir jų planavimas. Balionai .....	17

## VII priedas „NCO dalis“

NCO.OP.130	Keleivių instruktažas .....	18
NCO.OP.135	Pasirengimas skrydžiui.....	18
NCO.OP.140	Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai .....	18
NCO.OP.141	Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai .....	19
NCO.OP.145	Degalų papildymas keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant .....	19
NCO.OP.150	Keleivių vežimas .....	20
NCO.OP.155	Rūkymas orlaivyje. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	20
NCO.OP.156	Rūkymas orlaivyje. Sklandytuvai ir balionai .....	20
NCO.OP.160	Meteorologinės sąlygos .....	20
NCO.OP.165	Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros.....	20
NCO.OP.170	Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros .....	20
NCO.OP.175	Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	21
NCO.OP.176	Kilimo sąlygos. Balionai .....	21
NCO.OP.180	Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu .....	21
NCO.OP.185	Degalų apskaita skrydžio metu .....	21
NCO.OP.190	Papildomo deguonies naudojimas.....	21
NCO.OP.195	Žemės artumo nustatymas .....	22
<b>NCO.OP.200</b>	<b>Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS) .....</b>	<b>22</b>
NCO.OP.205	Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	22
NCO.OP.210	Artėjimo tūpti pradžia ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	22
NCO.OP.215	Naudojimo apribojimai. Karšto oro balionai.....	23
<b>C skyrius. Naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai .....</b>	<b>24</b>	
NCO.POL.100	Naudojimo apribojimai .....	24
NCO.POL.105	Svėrimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai .....	24
NCO.POL.110	Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos .....	24
<b>D skyrius. Prietaisai, duomenys ir įranga .....</b>	<b>25</b>	
<b>1 skirsnis. Lėktuvai .....</b>	<b>25</b>	
NCO.IDE.A.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	25
NCO.IDE.A.105	Būtiniausia skrydžio įranga .....	25
NCO.IDE.A.110	Atsarginiai lydieji saugikliai .....	26
NCO.IDE.A.115	Skrydžio žiburiai .....	26
NCO.IDE.A.120	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	26

## VII priedas „NCO dalis“

NCO.IDE.A.125	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	27
NCO.IDE.A.130	Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS) .....	28
NCO.IDE.A.135	Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema .....	28
NCO.IDE.A.140	Krėsmai, krėslių saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai .....	28
NCO.IDE.A.145	Pirmosios pagalbos vaistinėle .....	28
NCO.IDE.A.150	Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai .....	29
NCO.IDE.A.155	Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai .....	29
NCO.IDE.A.160	Rankiniai gesintuvai .....	30
NCO.IDE.A.165	Įsilaužimo vietų ženklavimas .....	30
NCO.IDE.A.170	Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT) .....	30
NCO.IDE.A.175	Skrydis virš vandens .....	31
NCO.IDE.A.180	Gelbėjimosi įranga .....	31
NCO.IDE.A.190	Radijo ryšio įranga .....	32
NCO.IDE.A.195	Navigacijos įranga .....	32
NCO.IDE.A.200	Atsakiklis .....	32
<b>2 skirsnis. Sraigtasparniai .....</b>	<b>33</b>	
NCO.IDE.H.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	33
NCO.IDE.H.105	Būtinausia skrydžio įranga .....	33
NCO.IDE.H.115	Skrydžio žiburiai .....	33
NCO.IDE.H.120	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	34
NCO.IDE.H.125	Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	35
NCO.IDE.H.126	Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga .....	35
NCO.IDE.H.135	Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema .....	35
NCO.IDE.H.140	Krėsmai, krėslių saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai .....	36
NCO.IDE.H.145	Pirmosios pagalbos vaistinėle .....	36
NCO.IDE.H.155	Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai .....	36
NCO.IDE.H.160	Rankiniai gesintuvai .....	37
NCO.IDE.H.165	Įsilaužimo vietų ženklavimas .....	37
NCO.IDE.H.170	Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT) .....	37
NCO.IDE.H.175	Skrydis virš vandens .....	38
NCO.IDE.H.180	Gelbėjimosi įranga .....	38
NCO.IDE.H.185	Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens .....	38
NCO.IDE.H.190	Radijo ryšio įranga .....	39

## VII priedas „NCO dalis“

NCO.IDE.H.195	Navigacijos įranga .....	39
NCO.IDE.H.200	Atsakiklis .....	39
<b>3 skirsnis. Sklandytuvai .....</b>		<b>40</b>
NCO.IDE.S.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	40
NCO.IDE.S.105	Būtiniausia skrydžio įranga .....	40
NCO.IDE.S.115	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai .....	40
NCO.IDE.S.120	Skrydis per debesis. Skrydžių ir navigacijos prietaisai .....	41
NCO.IDE.S.125	Krėslai ir suvaržymo sistemos .....	41
NCO.IDE.S.130	Papildomas deguonis .....	41
NCO.IDE.S.135	Skrydis virš vandens .....	42
NCO.IDE.S.140	Gelbėjimosi įranga .....	42
NCO.IDE.S.145	Radijo ryšio įranga .....	42
NCO.IDE.S.150	Navigacijos įranga .....	42
NCO.IDE.S.155	Atsakiklis .....	43
<b>4 skirsnis. Balionai .....</b>		<b>44</b>
NCO.IDE.B.100	Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos .....	44
NCO.IDE.B.105	Būtiniausia skrydžio įranga .....	44
NCO.IDE.B.110	Skrydžio žiburiai .....	44
NCO.IDE.B.115	Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga .....	45
NCO.IDE.B.120	Pirmosios pagalbos vaistinėle .....	45
NCO.IDE.B.121	Papildomas deguonis .....	45
NCO.IDE.B.125	Rankiniai gesintuvai .....	46
NCO.IDE.B.130	Skrydis virš vandens .....	46
NCO.IDE.B.135	Gelbėjimosi įranga .....	46
NCO.IDE.B.140	Įvairi įranga .....	46
NCO.IDE.B.145	Radijo ryšio įranga .....	47
NCO.IDE.B.150	Atsakiklis .....	47

## NCO dalis – IR

### A skyrius. Bendrieji reikalavimai

#### NCO.GEN.100 Kompetentinga institucija

- a) Kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje registruotas orlaivis, paskirta institucija.
- b) Jei orlaivis registruotas trečiojoje šalyje, kompetentinga institucija yra valstybės narės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba kurioje gyvena, paskirta institucija.

#### NCO.GEN.101 Atitikties užtikrinimo priemonės

Siekdamas užtikrinti atitiktį Reglamentui (EB) Nr. 216/2008<sup>1</sup> ir jo įgyvendinimo taisyklėms, vežėjas gali naudoti agentūros priimtoms priemonėms alternatyvias atitikties užtikrinimo priemones.

#### NCO.GEN.102 Motorizuotieji turo sklandytuvai ir motorizuotieji sklandytuvai

- a) Motorizuotieji turo sklandytuvai naudojami laikantis reikalavimų, nustatytų:
  - 1) lėktuvams, kai jie varomi varikliu ir
  - 2) sklandytuvams, kai jais skraidoma nenaudojant variklio.
- b) Motorizuotieji turo sklandytuvai turi būti įrengti laikantis lėktuvams taikytinų reikalavimų, nebent D skyriuje nurodyta kitaip.
- c) Motorizuotieji sklandytuvai, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus, turi būti naudojami ir įrengti laikantis sklandytuvams taikytinų reikalavimų.

#### NCO.GEN.105 Įgulos vado pareigos ir įgaliojimai

- a) Įgulos vadas atsako už:

---

<sup>1</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB. *OL L 79, 2008 3 19, p. 1*, su pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009, *OL L 309, 2009 11 24, p. 51*.

## VII priedas „NCO dalis“

- 1) orlaivio ir visų įgulos narių, keleivių ir vežamų krovinių saugą naudojant orlaivį, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.c punkte;
  - 2) skrydžio pradėjimą, tęsimą, nutraukimą arba nukreipimą saugos sumetimais;
  - 3) užtikrinimą, kad visų skrydžių procedūrų ir kontrolinių sąrašų būtų laikomasi, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 1.b punkte;
  - 4) skrydžio pradėjimą tik jam įsitikinus, kad laikomasi visų šių Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 2.a.3 punkte nurodytų naudojimo apribojimų:
    - i) orlaivis yra tinkamas skraidyti;
    - ii) orlaivis yra tinkamai registruotas;
    - iii) šiam skrydžiui vykdyti reikalingi prietaisai ir įranga, kaip reikalaujama NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 arba NCO.IDE.B.105 taisyklėje, įmontuoti orlaivyje ir veikia, nebent vykdyti skrydį neveikiant įrangai leidžiama būtiniausios įrangos sąrašė (MEL) arba, jei taikoma, lygiaverčiame dokumente;
    - iv) orlaivio masė ir, išskyrus balionus, svorio centras yra tokie, kad skrydis gali būti vykdomas neperžengiant tinkamumo skraidyti dokumentacijoje nustatytų ribų;
    - v) visa įranga, bagažas ir kroviniai tinkamai pakrauti bei pritvirtinti ir palikta avarinės evakuacijos galimybė ir
    - vi) skrydžio metu niekada nebus viršyti orlaivio naudojimo vadove (AFM) nurodyti orlaivio naudojimo apribojimai;
  - (5) skrydžio nepradėjimą, jei jis dėl kokių nors priežasčių, pvz., susižalojimo, ligos, nuovargio arba kokios nors psichoaktyviosios medžiagos poveikio, negali vykdyti pareigų;
  - 6) skrydžio netęsimą už artimiausio leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies, jei jo (jos) gebėjimas vykdyti pareigas labai sumažėjęs dėl tokių priežasčių, kaip nuovargis, liga arba deguonies trūkumas;
  - 7) apsisprendimą priimti orlaivį su neatitikimais pagal nuokrypių nuo konfigūracijos sąrašą (CDL) arba būtiniausios įrangos sąrašą (MEL), jei taikoma, ir
  - 8) naudojimo duomenų ir visų žinomų arba įtariamų orlaivio defektų registravimą orlaivio techninės būklės žurnale arba kelionės žurnale pasibaigus skrydžiui arba skrydžių sekai.
- b) Įgulos vadas užtikrina, kad kritinėmis skrydžio fazėmis arba tuomet, kai mano, kad tai būtina saugos sumetimais, visi įgulos nariai sėdėtų jiems nustatytose darbo vietose ir nevykdytų jokios veiklos, išskyrus tą, kuri būtina saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti.

## VII priedas „NCO dalis“

- c) Įgulos vadas yra įgaliotas atsisakyti vežti ar išlaipinti asmenį arba iškrauti bagažą ar krovinį, galintį kelti pavojų orlaivio arba jame esančiųjų saugai.
- d) Įgulos vadas nedelsdamas praneša atitinkamam oro eismo paslaugų (ATS) skyriui apie bet kokias pastebėtas pavojingas meteorologines arba skrydžio sąlygas, galinčias turėti įtakos kitų orlaivių saugai.
- e) Avarinėje situacijoje, kai reikia nedelsiant priimti sprendimą arba imtis veiksmų, įgulos vadas imasi bet kokių veiksmų, kuriuos laiko būtiniais esant Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 7.d punkte nurodytoms aplinkybėms. Tokiais atvejais saugos sumetimais jis gali nukrypti nuo taisyklių, skrydžių procedūrų ir metodų.
- f) Skrydžio metu įgulos vadas:
  - 1) būdamas savo darbo vietoje, išskyrus balioną, segi saugos diržą ir
  - 2) visą laiką lieka prie orlaivio valdymo prietaisų, nebent prie jų yra kitas pilotas.
- g) Įgulos vadas nedelsdamas pateikia kompetentingai institucijai neteisėto įsikišimo ataskaitą ir informuoja paskirtąją vietos instituciją.
- h) Įgulos vadas sparčiausiomis esamomis priemonėmis praneša artimiausiai atitinkamai institucijai apie bet kokią su orlaiviu susijusią avariją, kurios metu buvo sunkiai sužeistas arba žuvo žmogus, padaryta didelė žala orlaiviui arba turtui.

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

Be to, kas nurodyta NCO.GEN.105 taisyklėje, baliono įgulos vadas yra atsakingas už:

- a) priešskrydinį žmonių, padedančių pripūsti ir išleisti kupolą, instruktažą ir
- b) už tai, kad pripūsti ir išleisti kupolą padedantys žmonės vilkėtų reikiamus apsauginius drabužius.

### **NCO.GEN.110 Teisės aktų, taisyklių ir procedūrų laikymasis**

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

### **NCO.GEN.115 Lėktuvų riedėjimas**

Lėktuvas į aerodromo judėjimo zoną gali riedėti tik tuo atveju, jei prie valdymo prietaisų esantis žmogus:



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

### **NCO.GEN.120 Sraigto įjungimas**

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

### **NCO.GEN.125 Nešiojamieji elektroniniai prietaisai**

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

### **NCO.GEN.130 Informacija apie avarinę ir gelbėjimosi įrangą**

Vežėjas užtikrina, kad orlaiviuose, išskyrus tame pačiame aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje kylančius ir tupiančius orlaivius, visada būtų sąrašai su informacija apie orlaivyje esančią avarinę ir gelbėjimosi įrangą, kuriuos prireikus būtų galima skubiai perduoti gelbėjimo koordinavimo centrams (RCC).

### **NCO.GEN.135 Dokumentai, vadovai ir informacija, kuriuos reikia turėti skrydžio metu**

- a) Jei nenurodyta kitaip, kiekvieno skrydžio metu būtina turėti šių dokumentų, vadovų ir informacijos originalus arba kopijas:
  - 1) AFM arba jam lygiavertį (-ius) dokumentą (-us);
  - 2) registracijos pažymėjimo originalą;
  - 3) tinkamumo skraidyti pažymėjimo (CofA) originalą;
  - 4) jei taikoma, triukšmo pažymėjimą;
  - 5) jei taikoma, specialiųjų patvirtinimų sąrašą;
  - 6) jei taikoma, leidimą naudotis orlaivio radijo stotimi;

## VII priedas „NCO dalis“

- 7) trečiosios šalies atsakomybės draudimo pažymėjimą (-us);
  - 8) orlaivio kelionės žurnalą arba jam lygiavertį dokumentą;
  - 9) jei taikoma, užpildyto ATS skrydžio plano informaciją;
  - 10) siūlomo skrydžio maršruto ir visų maršrutų, kuriais pagrįstai galima tikėtis, kad skrydis bus nukreiptas, naujausius ir tinkamus oro navigacijos žemėlapius;
  - 11) perimančiam ir perimtam orlaiviui skirtas procedūras ir vizualiųjų signalų informaciją;
  - 12) jei taikoma, MEL arba CDL ir
  - 13) bet kokius kitus dokumentus, kurių gali prireikti skrydžiui arba kurių reikalauja su skrydžiu susijusios valstybės.
- b) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius:
- 1) kai ketinama kilti ir tūpti tame pačiame aerodrome ar skrydžių erdvės dalyje arba
  - 2) kai išlaikomas kompetentingos institucijos nustatytas atstumas arba pasiliekiama kompetentingos institucijos nustatytoje srityje,
- a punkto 2–8 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje.
- c) Nepaisant a punkto, vykdant skrydžius balionais arba sklandytuvais, išskyrus motorizuotuosius turo sklandytuvus (TMG), a punkto 2–8 papunkčiuose nurodytus dokumentus ir informaciją galima laikyti lydima jame automobilyje.
- d) Įgulos vadas kompetentingai institucijai šios prašymu per atitinkamą laikotarpį pateikia dokumentus, kurie turi būti orlaivyje.

### **NCO.GEN.140 Pavojingųjų krovinių vežimas**

- a) Pavojingieji kroviniai skraidinami pagal Čikagos konvencijos 18 priedą su paskutiniaisiais pakeitimais ir išplėtimais, padarytais Saugaus pavojingųjų krovinių vežimo oru techninėmis instrukcijomis (ICAO dok. 9284-AN/905), įskaitant jų papildymus ir bet kuriuos kitus priedus arba pataisas.
- b) Pavojinguosius krovinius gali vežti tik pagal Reglamento (EB) Nr. xxx/XXXX V priedo (SPA dalies) G skyrių patvirtintas vežėjas, išskyrus atvejus, kai:
  - 1) jiems netaikomos techninės instrukcijos pagal minėtų instrukcijų 1 dalį arba
  - 2) juos veža keleiviai ar įgulos vadas arba jie vežami bagažo skyriuje pagal techninių instrukcijų 8 dalį.

## VII priedas „NCO dalis“

- c) Įgulos vadas imasi visų pagrįstų priemonių, siekdamas išvengti netyčinio pavojingųjų krovinių vežimo orlaiviu.
- d) Įgulos vadas, laikydamasis techninių instrukcijų, nedelsdamas praneša kompetentingai institucijai ir atitinkamai įvykio vietos valstybės institucijai apie bet kokias su pavojingaisiais krovinių susijusias avarijas ar incidentus.
- e) Įgulos vadas pasirūpina, kad keleiviai būtų informuoti apie pavojinguosius krovinius, kaip numatyta techninėse instrukcijose.

### **NCO.GEN.145 Neatidėliotinas reagavimas į saugos problemą**

Vežėjas įgyvendina:

- a) bet kokias saugos priemones, kurių imtis pagal ARO.GEN.135 taisyklės c punktą įpareigojo kompetentinga institucija, ir
- b) bet kokią privalomą agentūros pateiktą saugos informaciją, įskaitant tinkamumo skraidyti nurodymus.

### **NCO.GEN.150 Kelionės žurnalas**

Kiekvieno skrydžio arba skrydžių serijos duomenys apie orlaivį, jo įgulą ir kiekvieną kelionę išsaugomi kelionės žurnale arba jam lygiaverčiame dokumente.

### **NCO.GEN.155 Būtinausios įrangos sąrašas**

MEL gali būti parengiamas taip, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 216/2008 IV priedo 8.a.3 punkte. Tokiu atveju MEL ir visus jo pakeitimus patvirtina kompetentinga institucija.

## B skyrius. Skrydžių procedūros

### **NCO.OP.100 Naudojimasis aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis**

Įgulos vadas naudojami tik tais aerodromais ir skrydžių erdvės dalimis, kurios tinka atitinkamam orlaivių tipui ir skrydžiui.

### **NCO.OP.105 Izoliuotų aerodromų specifikacija. Lėktuvai**

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

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

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

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

## VII priedas „NCO dalis“

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

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

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

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

**1 lentelė. Sistemos mažiausiosios vertės**

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

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

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

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

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

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

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

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

**NCO.OP.115 Išvykimo ir artėjimo tūpti procedūros. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

- a) Įgulos vadas taiko aerodromo valstybės nustatytas išvykimo ir artėjimo tūpti procedūras, jei tokios naudotino kilimo ir tūpimo tako arba FATO procedūros paskelbtos.
- b) Įgulos vadas gali nukrypti nuo paskelbto išvykimo maršruto, atvykimo maršruto arba artėjimo tūpti procedūros:
  - 1) jei galima laikytis kliūčių perskridimo kriterijų, visiškai atsižvelgiama į skrydžio sąlygas ir laikomasi pakeisto ATC arba
  - 2) kai jį radiolokatoriais nukreipia ATC skyrius.

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

Įgulos vadas atsižvelgia į paskelbtas triukšmo mažinimo procedūras ir siekia mažinti orlaivio keliamą triukšmą, kartu užtikrindamas, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

### **NCO.OP.121 Triukšmo mažinimo procedūros. Balionai**

Siekdamas mažinti šildymo sistemos keliamą triukšmą, įgulos vadas atsižvelgia į veiklos procedūras ir kartu užtikrina, kad pirmenybė būtų teikiama saugai, o ne triukšmo mažinimui.

### **NCO.OP.125 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Lėktuvai**

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei lėktuve yra pakankamai degalų ir tepalų:
- 1) kai vykdomi skrydžiai pagal vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR):
    - i) dieną, kai kylama ir tupiama tame pačiame aerodrome arba tūpimo vietoje ir visada išliekama to aerodromo arba tūpimo vietos matymo zonoje, skristi numatytu maršrutu ir po to dar bent 10 minučių įprastame kreiseriniame aukštyje;
    - ii) skristi dieną iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 30 minučių – įprastame kreiseriniame aukštyje, arba
    - iii) skristi naktį iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje;
  - 2) vykdant IFR skrydžius:
    - i) kai nereikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje arba,
    - ii) kai reikia paskirties atsarginio aerodromo, skristi iki numatyto tūpimo aerodromo, atsarginio aerodromo ir po to dar bent 45 minutes – įprastame kreiseriniame aukštyje.
- b) Apskaičiuojant reikiamą degalų kiekį, kurio taip pat užtektų ypatingaisiais atvejais, atsižvelgiama į:
- 1) prognozuojamas meteorologines sąlygas;
  - 2) numatomus ATC nukreipimus ir eismo vėlavimus;
  - 3) jei taikoma, hermetiškumo sumažėjimo arba vieno variklio gedimo skrendant procedūras ir
  - 4) bet kokias kitas sąlygas, dėl kurių lėktuvas gali tūpti pavėluotai arba gali padidėti degalų ir (arba) tepalų suvartojimas.
- c) Skrendant nedraudžiama iš dalies keisti skrydžio plano ir perplanuoti skrydžio į kitą paskirties aerodromą, jei skrendant nuo to taško, nuo kurio skrydį pradeda planuoti iš naujo, galima įvykdyti visus reikalavimus.



**NCO.OP.126 Aprūpinimas degalais ir tepalais. Sraigtasparniai**

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

**NCO.OP.127 Aprūpinimas degalais ir balastu ir jų planavimas. Balionai**

- a) Įgulos vadas pradeda skrydį tik jei degalų atsargų, dujų arba balasto pakanka 30 minučių skrydžiui.
- b) Apskaičiuojant degalų, dujų arba balasto kiekį, būtina atsižvelgti bent į šias skrydžio sąlygas:
- 1) baliono gamintojo pateiktus duomenis;

- 2) numatomą masę;
- 3) numatomas meteorologines sąlygas ir
- 4) oro navigacijos paslaugų teikėjo procedūras ir apribojimus.

#### **NCO.OP.130 Keleivių instruktažas**

Įgulos vadas užtikrina, kad prieš skrydį arba, jei taikoma, jo metu keleiviai būtų supažindinti su avarine įranga ir procedūromis.

#### **NCO.OP.135 Pasirengimas skrydžiui**

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

#### **NCO.OP.140 Paskirties atsarginiai aerodromai. Lėktuvai**

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

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

- ii) matomumas bus bent 5,5 km arba 4 km didesnis už šios procedūros mažiausiąją vertę.

#### **NCO.OP.141 Paskirties atsarginiai aerodromai. Sraigtasparniai**

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

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

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

- a) Orlaivio aviacinio benzino (AVGAS), plataus diapazono degalų arba šių tipų degalų mišinio atsargos keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomos.
- b) Jokių tipų orlaivio degalai keleiviams lipant į orlaivį, jame esant arba iš jo išlipant nepildomi, nebent juos pildant dalyvauja įgulos vadas arba kiti kvalifikuoti darbuotojai, pasirenkę pačiomis praktiškiausiomis ir skubiausiomis esamomis priemonėmis pradėti evakuaciją iš orlaivio ir jai vadovauti.

### **NCO.OP.150 Keleivių vežimas**

Išskyrus balionus, įgulos vadas, prieš pradėdant riedėti ir riedant, kylant ir tupiant, taip pat tuomet, kai mano, kad saugos sumetimais tai būtina, užtikrina, kad visi orlaivyje esantys keleiviai sėdėtų krėsluose arba būtų miegamosiose vietose ir tinkamai segėtų saugos diržą arba suvaržymo įtaisą.

### **NCO.OP.155 Rūkymas orlaivyje. Lėktuvai ir sraigasparniai**

Įgulos vadas neleidžia orlaivyje rūkyti:

- a) kai mano, kad rūkyti negalima saugos sumetimais, ir
- b) papildant orlaivio degalus.

### **NCO.OP.156 Rūkymas orlaivyje. Sklandytuvai ir balionai**

Sklandytuve arba balione niekam neleidžiama rūkyti.

### **NCO.OP.160 Meteorologinės sąlygos**

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

### **NCO.OP.165 Ledas ir kiti teršalai. Antžeminės procedūros**

Įgulos vadas pradeda kilimą tik jei nuo orlaivio pašalintos visos apnašos, galinčios neigiamai paveikti orlaivio naudojimo galimybes arba valdymą, nebent kilti leidžiama orlaivio naudojimo vadove.

### **NCO.OP.170 Ledas ir kiti teršalai. Skrydžio procedūros**

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

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

#### **NCO.OP.175 Kilimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

Prieš lėktuvui pradant kilti įgulos vadas įsitikina, kad:

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

#### **NCO.OP.176 Kilimo sąlygos. Balionai**

Prieš balionui pradant kilti įgulos vadas įsitikina, kad, remiantis turima informacija, meteorologinės sąlygos skrydžių erdvės dalyje arba aerodrome netrukdyt saugiai pakilti ir išvykti.

#### **NCO.OP.180 Neįprastų situacijų imitavimas skrydžio metu**

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

#### **NCO.OP.185 Degalų apskaita skrydžio metu**

Įgulos vadas reguliariai tikrina, ar skrydžiui likęs tinkamų naudoti degalų arba balasto kiekis ne mažesnis kaip degalų kiekis, būtinas skrydžiui iki leistinų meteorologinių sąlygų aerodromo arba skrydžių erdvės dalies atlikti, ir dar lieka suplanuotų degalų atsargų, kaip reikalaujama pagal NCO.OP.125 ir NCO.OP.126 taisykles.

#### **NCO.OP.190 Papildomo deguonies naudojimas**

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

### **NCO.OP.195 Žemės artumo nustatymas**

Kai įgulos vadas nustato neleistiną priartėjimą prie žemės arba jis nustatomas žemės artumo išpėjimo sistema, įgulos vadas nedelsdamas imasi taisomųjų veiksmų saugioms skrydžio sąlygoms užtikrinti.

### **NCO.OP.200 Susidūrimų vengimo borto sistema (ACAS)**

Įdiegta ir veikianti ACAS naudojama pagal Reglamentą (ES) Nr. 1332/2011<sup>2</sup>.

### **NCO.OP.205 Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

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

### **NCO.OP.210 Artėjimo tūpti pradžia ir tęsimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

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

---

<sup>2</sup> Reglamentas (ES) Nr. 1332/2011, kuriuo nustatomi bendri oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros, kad būtų išvengta susidūrimų ore, OL L 336, 2011 12 20, p. 20.

**NCO.OP.215 Naudojimo apribojimai. Karšto oro balionai**

Karšto oro balionas gali kilti naktį, jei turima pakankamai degalų, kad būtų galima tūpti dieną.

## **C skyrius. Naudojimo galimybės ir naudojimo apribojimai**

### **NCO.POL.100 Naudojimo apribojimai**

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

### **NCO.POL.105 Svėrimas. Lėktuvai ir sraigtasparniai**

- a) Vežėjas užtikrina, kad orlaivio masė ir (tik lėktuvų ir sraigtasparnių) svorio centras būtų nustatytas faktiškai pasveriant prieš pirmą kartą pradėdant naudoti. Atsižvelgiama į modifikacijų ir remontų kauptinį poveikį masei bei centruotei ir jis tinkamai dokumentuojamas. Sudaroma galimybė su šia informacija susipažinti įgulos vadui. Jei modifikacijų poveikis masei ir centruotei tiksliai nežinomas, orlaivis pasveriamas iš naujo.
- b) Orlaivį sveria jo gamintojas arba patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

### **NCO.POL.110 Naudojimo galimybės. Bendrosios nuostatos**

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



## D skyrius. Prietaisai, duomenys ir įranga

### 1 skirsnis. Lėktuvai

#### NCO.IDE.A.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
  - 1) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti, siekdama laikytis NCO.IDE.A.190 ir NCO.IDE.A.195 taisyklių, arba
  - 2) jie įmontuoti lėktuve.
- b) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra orlaivyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų arba įrangos informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCO.IDE.A.190 ir NCO.IDE.A.195 taisyklių, ir
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti lėktuvo tinkamumui skraidyti.
- c) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis juos naudoti skrydžio įgulos narys.
- d) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama naudoti.

#### NCO.IDE.A.105 Būtiniausia skrydžio įranga

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

- a) lėktuvas naudojamas pagal MEL, jei jis parengtas, arba
- b) lėktuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

### **NCO.IDE.A.110 Atsarginiai lydieji saugikliai**

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

### **NCO.IDE.A.115 Skrydžio žiburiai**

Naktį naudojamuose lėktuvuose turi būti:

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

### **NCO.IDE.A.120 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga**

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis,
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
  - 3) barometrinis aukštis,
  - 4) nurodytas oro greitis ir
  - 5) Macho skaičius, jei greičio apribojimais nurodyti Macho skaičiaus vienetais.
- b) Lėktuvuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) naktį arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos:
  - 1) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
    - i) posūkis ir slydimas,

- ii) padėtis erdvėje,
  - iii) vertikalusis greitis ir
  - iv) stabilizuota kryptis,
- ir
- 2) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekama galia.
- c) Lėktuvuose, naudojamuose tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais lėktuvų negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

**NCO.IDE.A.125 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga**

Pagal IFR naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis,
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
  - 3) barometrinis aukštis,
  - 4) nurodytas oro greitis,
  - 5) vertikalusis greitis,
  - 6) posūkis ir slydimas,
  - 7) padėtis erdvėje,
  - 8) stabilizuota kryptis,
  - 9) išorinio oro temperatūra ir
  - 10) Macho skaičius, jei greičio apribojimai nurodyti Macho skaičiaus vienetais;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai giroskopiniams prietaisams netinkamai tiekama galia, ir
- c) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

### **NCO.IDE.A.130 Įspėjimo apie vietovės reljefą sistema (TAWS)**

Turbininiais varikliais varomuose lėktuvuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija viršija devynis, turi būti įrengta TAWS, atitinkanti reikalavimus, taikytinus:

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

### **NCO.IDE.A.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema**

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

### **NCO.IDE.A.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai**

- a) Lėktuvuose turi būti įrengta:
  - 1) krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam orlaivyje esančiam 24 mėnesių amžiaus arba vyresniam asmeniui;
  - 2) saugos diržas kiekviename keleivio krėsele ir suvaržymo diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje;
  - 3) vaiko suvaržymo įtaisas (CRD) kiekvienam orlaivyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui ir
  - 4) saugos diržas su liemens suvaržymo sistema ir vienu atsegimo įtaisu kiekviename skrydžio įgulos krėsele.

### **NCO.IDE.A.145 Pirmosios pagalbos vaistinė**

- a) Lėktuvuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:
  - 1) lengvai prieinama naudoti ir
  - 2) reguliariai atnaujinama.

**NCO.IDE.A.150 Papildomas deguonis. Hermetiški lėktuvai**

- a) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose tokia aukštyje, kuriame pagal b punktą reikia tiekti deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.
- b) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose virš absoliučiojo skrydžio aukščio, kuriame barometrinis aukštis keleivių salone viršija 10 000 pėdų, turi būti vežama pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:
  - 1) visus įgulos narius ir:
    - i) 100 proc. keleivių bet kokį laikotarpį, kai keleivių salono barometrinis aukštis viršija 15 000 pėdų, bet jokių būdų ne trumpiau kaip 10 minučių;
    - ii) bent 30 proc. keleivių bet kokį laikotarpį, kai sumažėjus hermetiškumui ir atsižvelgiant į skrydžio aplinkybes barometrinis aukštis keleivių salone bus 14 000–15 000 pėdų, ir
    - iii) bent 10 proc. keleivių bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis keleivių salone bus 10 000–14 000 pėdų;ir
  - 2) visus keleivių salone esančiuosius ne trumpiau kaip 10 minučių, jei lėktuvai naudojami didesniame nei 25 000 pėdų barometriniame aukštyje arba jei jie naudojami žemiau šio aukščio, bet tokiomis sąlygomis, kuriomis jie negalės saugiai per 4 minutes žemėti iki 13 000 pėdų barometrinio aukščio.
- c) Hermetiškuose lėktuvuose, naudojamuose didesniame kaip 25 000 pėdų skrydžio aukštyje, papildomai turi būti įrengtas įtaisas, kuriuo skrydžio įgula išpėjama apie bet kokį hermetiškumo sumažėjimą.

**NCO.IDE.A.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški lėktuvai**

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

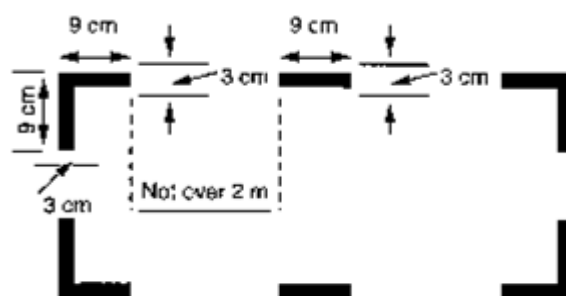
### NCO.IDE.A.160 Rankiniai gesintuvai

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

### NCO.IDE.A.165 Įsilaužimo vietų ženklinimas

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

#### 1 paveikslas. Įsilaužimo vietų ženklinimas



### NCO.IDE.A.170 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT)

- a) Lėktuvuose turi būti:
- 1) bet kokio tipo ELT, jei pirmas individualus CofA išduotas 2008 m. liepos 1 d. arba anksčiau;
  - 2) automatinis ELT, jei pirmas individualus CofA išduotas po 2008 m. liepos 1 d., arba
  - 3) įgulos vado arba keleivio nešiojamas gelbėjimosi ELT (ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB), kai didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija neviršija šešių.
- b) Bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

### **NCO.IDE.A.175 Skrydis virš vandens**

- a) Šiuose lėktuvuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui arba joms lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo kėslo arba miegamosios vietos:
- 1) vieno variklio sausumos lėktuvuose, kai:
    - i) skrendama virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo žemės arba
    - ii) kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kuriame (-ioje), įgulos vado nuomone, kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad gali prireikti tūpti ant vandens;
  - 2) virš vandens naudojamuose vandens lėktuvuose ir
  - 3) lėktuvuose, naudojamuose didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės, kurioje galimas avarinis nutūpimas.
- b) Virš vandens naudojamuose vandens lėktuvuose turi būti:
- 1) vienas inkaras;
  - 2) vienas plūdrusis (velkamasis) inkaras, kai reikia pagalbos manevruojant, ir
  - 3) įranga, skleidžianti garso signalus, nurodytus, jei taikoma, Tarptautinėse laivų susidūrimo jūroje prevencijos taisyklėse.
- c) Didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės, kurioje galimas avarinis nutūpimas, naudojamo lėktuvo įgulos vadas nustato lėktuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:
- 1) nelaimės signalizavimo įrangą;
  - 2) gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir
  - 3) būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

### **NCO.IDE.A.180 Gelbėjimosi įranga**

Lėktuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, tinkamas naudoti zonoje, per kurią skrendama.

### **NCO.IDE.A.190 Radijo ryšio įranga**

- a) Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis ir dažniais palaikyti laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.

### **NCO.IDE.A.195 Navigacijos įranga**

- a) Maršrutais, kuriais navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, naudojamuose lėktuvuose turi būti įrengta visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydžius pagal:
  - 1) ATS skrydžių planą, jei taikoma, ir
  - 2) taikytinus oro erdvės reikalavimus.
- b) Lėktuvuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad, bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.
- c) Lėktuvuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta tinkama įranga kursui iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir bet kuriame paskirties atsarginiame aerodrome.

### **NCO.IDE.A.200 Atsakiklis**

Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, lėktuvuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su įdiegtomis visomis reikiamomis funkcijomis.



## 2 skirsnis. Sraigtasparniai

### NCO.IDE.H.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
  - 1) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti, siekdama laikytis NCO.IDE.H.190 ir NCO.IDE.H.195 taisyklių, arba
  - 2) jie įmontuoti sraigtasparnyje.
- b) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytinuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sraigtasparnyje, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų arba įrangos informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo arba NCO.IDE.H.190 ir NCO.IDE.H.195 taisyklių, ir
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti sraigtasparnio tinkamumui skraidyti.
- c) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis juos naudoti skrydžio įgulos narys.
- d) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama naudoti.

### NCO.IDE.H.105 Būtinausia skrydžio įranga

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

- a) sraigtasparnis naudojamas pagal MEL, jei jis parengtas, arba
- b) sraigtasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

### NCO.IDE.H.115 Skrydžio žiburiai

Naktį naudojamuose sraigtasparniuose turi būti:

- a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;
- b) navigacinių ir padėties žiburių;

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

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

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis,
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
  - 3) barometrinis aukštis,
  - 4) nurodytas oro greitis ir
  - 5) slydimas.
- b) Sraigtasparniuose, naudojamuose vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį, kai matomumas mažesnis kaip 1 500 m, arba sąlygomis, kai sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:
  - 1) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
    - i) padėtis erdvėje,
    - ii) vertikalusis greitis ir
    - iii) stabilizuota kryptis,ir
  - 2) priemonės, kuriomis rodoma, kai girokopiniams prietaisams netinkamai tiekiamą galia.
- c) Sraigtasparniuose, naudojamuose, kai matomumas yra mažesnis kaip 1 500 m, arba tokiais sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sraigtasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos priemonės, kuriomis

galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.

### **NCO.IDE.H.125 Skrydžiai pagal IFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga**

Pagal IFR naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengtos:

- a) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) magnetinė kryptis,
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
  - 3) barometrinis aukštis,
  - 4) nurodytas oro greitis,
  - 5) vertikalusis greitis,
  - 6) slydimas,
  - 7) padėtis erdvėje,
  - 8) stabilizuota kryptis ir
  - 9) išorinio oro temperatūra;
- b) priemonės, kuriomis rodoma, kai girokopiniams prietaisams netinkamai tiekama galia;
- c) priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo, ir
- d) papildomos padėties erdvėje matavimo ir rodymo priemonės (kaip budėjimo režimo prietaisas).

### **NCO.IDE.H.126 Vienintelio piloto skrydžių pagal IFR papildoma įranga**

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

### **NCO.IDE.H.135 Skrydžio įgulos vidaus ryšio sistema**

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

**NCO.IDE.H.140 Krėslai, krėslų saugos diržai, suvaržymo sistemos ir vaikų suvaržymo įtaisai**

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

**NCO.IDE.H.145 Pirmosios pagalbos vaistinė**

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

**NCO.IDE.H.155 Papildomas deguonis. Nehermetiški sraigtasparniai**

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

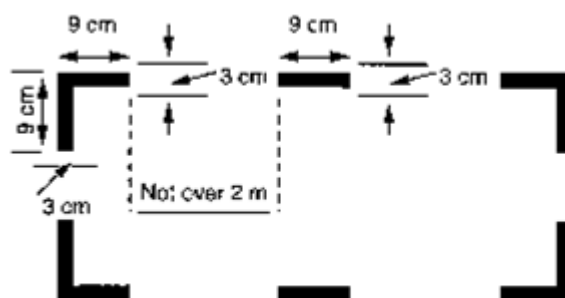
### NCO.IDE.H.160 Rankiniai gesintuvai

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

### NCO.IDE.H.165 Įsilaužimo vietų ženklėjimas

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

#### 1 paveikslas. Įsilaužimo vietų ženklėjimas



### NCO.IDE.H.170 Avarinis radiolokacinis siųstuvas (ELT)

- a) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija viršija šešis, turi būti:
  - 1) automatinis ELT ir
  - 2) vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sraigtasparnis naudojamas atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.
- b) Sraigtasparniuose, kurių didžiausioji sertifikuota keleivių krėslų konfigūracija neviršija šešių, turi būti įgulos vado arba keleivio nešiojamas ELT(S) arba asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB).
- c) Bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.

### **NCO.IDE.H.175 Skrydis virš vandens**

- a) Sraigtasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui arba joms lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo arba miegamosios vietos, kai:
  - 1) skrendama virš vandens toliau nei savisukos atstumu nuo žemės arba
  - 2) kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių erdvės dalyje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija eina virš vandens.
- b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje arba lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įrengtos elektrinio apšvietimo priemonės, padedančios nustatyti žmonių buvimo vietą.
- c) Didesniu nei 30 minučių įprastu kreiseriniu greičiu arba 50 jūrmylių, pasirenkant mažesnę vertę, atstumu nuo žemės naudojamo sraigtasparnio įgulos vadas nustato sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:
  - 1) nelaimės signalizavimo įrangą;
  - 2) gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems orlaivyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir
  - 3) būsimam skrydžiui tinkančią gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.
- d) Sraigtasparnio įgulos vadas sprenddamas, ar a punkte reikalaujamas gelbėjimosi liemenes turi vilkėti visi sraigtasparnyje esantieji, atsižvelgia į sraigtasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens.

### **NCO.IDE.H.180 Gelbėjimosi įranga**

Sraigtasparniuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, įskaitant gyvybės palaikymo priemones, tinkamas naudoti zonoje, per kurią skrendama.

### **NCO.IDE.H.185 Visi virš vandens skraidantys sraigtasparniai. Tūpimas ant vandens**

Sraigtasparniai, kuriais skrendama virš vandens priešiškoje aplinkoje tolesniu nei 50 jūrmylių atstumu nuo žemės, turi:

- a) būti suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą;
- b) būti sertifikuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamą tinkamumo skraidyti kodeksą arba
- c) turėti avarinę plūduriavimo įrangą.

### **NCO.IDE.H.190 Radijo ryšio įranga**

- a) Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis ir dažniais palaikyti laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.
- c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kitos įrangos tiek, kad vienam įrenginiui sugedus, kita įranga nesugestų.
- d) Jei būtina radijo ryšio sistema ir pagal NCO.IDE.H.135 taisyklę papildomai reikalaujama skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sraigtasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir (arba) įgulos nario darbo vietoje ant skrydžio valdymo prietaisų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.

### **NCO.IDE.H.195 Navigacijos įranga**

- a) Maršrutuose, kuriuose navigacija pagal vizualiuosius antžeminius orientyrus negalima, naudojamuose sraigtasparniuose turi būti įrengta navigacijos įranga, kurią naudojant galima vykdyti skrydžius pagal:
  - 1) ATS skrydžių planą, jei taikoma, ir
  - 2) taikytinus oro erdvės reikalavimus.
- b) Sraigtasparniuose turi būti pakankamai navigacinės įrangos, kad bet kuriame skrydžio etape sugedus vienam įrenginiui, likusia įranga būtų galima užtikrinti saugią navigaciją pagal a punktą arba kad ypatingaisiais atvejais būtų galima saugiai imtis atitinkamų veiksmų.
- c) Sraigtasparniuose, naudojamuose skrydžiams, kurių metu numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, turi būti įrengta tinkama įranga kursui iki vietos, iš kurios galimas tūpimas pagal vizualiuosius orientyrus, rodyti. Šia įranga turi būti įmanoma rodyti kursą kiekviename aerodrome, kuriame numatyta tūpti meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus, ir bet kuriame paskirties atsarginiame aerodrome.

### **NCO.IDE.H.200 Atsakiklis**

Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sraigtasparniuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su įdiegtomis visomis reikiamomis funkcijomis.

### 3 skirsnis. Sklandytuvai

#### **NCO.IDE.S.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
  - 1) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai kontroliuoti, siekdama laikytis NCO.IDE.S.145 ir NCO.IDE.S.150 taisyklių, arba
  - 2) jie įmontuoti sklandytuve.
- b) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytiniuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra sklandytuve, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų arba įrangos informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo, ir
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti sklandytuvo tinkamumui skraidyti.
- c) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje sėdi turintis juos naudoti skrydžio įgulos narys.
- d) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama naudoti.

#### **NCO.IDE.S.105 Būtiniausia skrydžio įranga**

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

- a) sklandytuvas naudojamas pagal MEL, jei jis parengtas, arba
- b) sklandytuvui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

#### **NCO.IDE.S.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai**

- a) Pagal VFR dieną naudojamuose sklandytuvuose turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) jei sklandytuvas varomas varikliu – magnetinė kryptis,
  - 2) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,



## VII priedas „NCO dalis“

- 3) barometrinis aukštis ir
  - 4) nurodytas oro greitis.
- b) Sklandytuvuose, naudojamuose sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sklandytuvo negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, papildomai turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
- 1) vertikalusis greitis,
  - 2) padėtis erdvėje arba posūkis bei slydimas ir
  - 3) magnetinė kryptis.

### **NCO.IDE.S.120 Skrydis per debesis. Skrydžių ir navigacijos prietaisai**

Sklandytuvuose, kuriais skraidoma per debesis, turi būti įrengtos priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:

- a) magnetinė kryptis,
- b) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
- c) barometrinis aukštis,
- d) nurodytas oro greitis,
- e) vertikalusis greitis ir
- f) padėtis erdvėje arba posūkis ir slydimas.

### **NCO.IDE.S.125 Krėslai ir suvaržymo sistemos**

- a) Sklandytuvuose turi būti:
  - 1) krėslai kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui ir
  - 2) kiekviename krėse saugos diržas su liemens suvaržymo sistema pagal AFM.
- b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.

### **NCO.IDE.S.130 Papildomas deguonis**

Sklandytuvuose, naudojamuose didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus 10 000–13 000 pėdų, ir

- b) visus įgulos narius ir keleivius bet koki laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus didesnis nei 13 000 pėdų.

#### **NCO.IDE.S.135 Skrydis virš vandens**

Virš vandens naudojamo sklandytuvo įgulos vadas nustato sklandytuve esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

- a) kiekvienam orlaivyje esančiam asmeniui skirtą gelbėjimosi liemenę arba lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo;
- b) įgulos vado arba keleivio nešiojamą avarinį radiolokacinį siųstuvą (ELT) arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti 121,5 ir 406 MHz, ir
- c) nelaimės signalizavimo įrangą vykdant skrydį:
  - 1) virš vandens toliau nei sklandymo atstumu nuo žemės arba
  - 2) kai kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija virš vandens eina taip, kad nelaimingo atsitikimo atveju gali prireikti tūpti ant vandens.

#### **NCO.IDE.S.140 Gelbėjimosi įranga**

Sklandytuvuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkama naudoti zonoje, per kurią skrendama.

#### **NCO.IDE.S.145 Radijo ryšio įranga**

- a) Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis ir dažniais palaikyti laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

#### **NCO.IDE.S.150 Navigacijos įranga**

Sklandytuvuose turi būti įrengta visa navigacijos įranga, kurios reikia, kad būtų galima vykdyti skrydžius pagal:

- a) ATS skrydžių planą, jei taikoma, ir
- b) taikytinus oro erdvės reikalavimus.

**NCO.IDE.S.155 Atsakiklis**

Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sklandytuvuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su įdiegtomis visomis reikiamomis funkcijomis.

#### 4 skirsnis. Balionai

##### **NCO.IDE.B.100 Prietaisai ir įranga. Bendrosios nuostatos**

- a) Pagal šį skyrių būtini prietaisai ir įranga patvirtinami pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus, jei:
  - 1) juos naudoja skrydžio įgula skrydžio trajektorijai nustatyti, siekdama laikytis NCO.IDE.B.145 taisyklės, arba
  - 2) jie įmontuoti balione.
- b) Pagal šį skyrių nebūtini prietaisai ir įranga, taip pat visa kita įranga, kurios nereikalaujama kituose taikytiniuose prieduose, bet kuri skrydžio metu yra balione, turi atitikti šiuos reikalavimus:
  - 1) šių prietaisų arba įrangos informacija skrydžio įgula neturi naudotis, kad laikytųsi Reglamento (EB) Nr. 216/2008 I priedo, ir
  - 2) prietaisai ir įranga, net sutrikę arba sugedę, neturi kenkti baliono tinkamumui skraidyti.
- c) Prietaisai ir įranga turi būti parengti naudoti arba lengvai prieinami iš darbo vietos, kurioje dirba juos turintis naudoti skrydžio įgulos narys.
- d) Visa būtina avarinė įranga turi būti lengvai prieinama naudoti.

##### **NCO.IDE.B.105 Būtiniausia skrydžio įranga**

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

- a) balionas naudojamas pagal MEL, jei jis parengtas, arba
- b) balionui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.

##### **NCO.IDE.B.110 Skrydžio žiburiai**

Naktį naudojamuose balionuose turi būti:

- a) padėties žiburių;
- b) priemonių, kuriomis būtų galima užtikrinti tinkamą visų saugaus baliono naudojimo prietaisų ir įrangos apšvietimą;

- c) atskiras nešiojamasis žiburys, o
- d) karšto oro balionuose:
  - 1) tūpimo žiburys ir
  - 2) susidūrimų vengimo žiburys.

**NCO.IDE.B.115 Skrydžiai pagal VFR. Skrydžių ir navigacijos prietaisai bei atitinkama įranga**

Pagal VFR dieną naudojamuose balionuose turi būti įrengtos:

- a) deviacijos krypties rodymo priemonės ir
- b) priemonės, kuriomis matuojama ir rodoma:
  - 1) laikas valandomis, minutėmis ir sekundėmis,
  - 2) jei reikalaujama orlaivio naudojimo vadove, vertikalusis greitis ir
  - 3) barometrinis aukštis, jei reikalaujama orlaivio naudojimo vadove, oro erdvės reikalavimuose arba kai aukštį reikia kontroliuoti atsižvelgiant į deguonies naudojimą.

**NCO.IDE.B.120 Pirmosios pagalbos vaistinė**

- a) Balionuose turi būti pirmosios pagalbos vaistinė.
- b) Pirmosios pagalbos vaistinė turi būti:
  - 1) lengvai prieinama naudoti ir
  - 2) reguliariai atnaujinama.

**NCO.IDE.B.121 Papildomas deguonis**

Balionuose, naudojamuose didesniame nei 10 000 pėdų barometriniame aukštyje, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame turi būti pakankamai kvėpavimo deguonies, kuriuo būtų galima aprūpinti:

- a) įgulos narius bet kokį 30 minučių viršijantį laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus 10 000–13 000 pėdų, ir
- b) visus įgulos narius ir keleivius bet kokį laikotarpį, kai barometrinis aukštis bus didesnis nei 13 000 pėdų.

### **NCO.IDE.B.125 Rankiniai gesintuvai**

- a) Balionuose turi būti bent vienas rankinis gesintuvas.
- b) Būtinų gesintuvų gesinimo medžiagos tipas ir kiekis turi tikt labiausiai tikėtiniems gaisrams gesinti balione, kuriame gesintuvas skirtas naudoti, ir balione esantiems žmonėms kylančiam toksiškų dujų koncentracijos pavojui mažinti.

### **NCO.IDE.B.130 Skrydis virš vandens**

Virš vandens naudojamo baliono įgulos vadas nustato balione esančiųjų gelbėjimosi pavojus nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

- a) gelbėjimosi liemenę kiekvienam balione esančiam asmeniui arba joms lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam jame esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, nešiojamus arba sudėtus taip, kad asmuo, kuriam jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo vietos;
- b) kai balionu skrenda daugiau nei 6 asmenys – avarinį radiolokacinį siųstuvą (ELT), kuriuo vienu metu galima siųsti pranešimus 121,5 ir 406 MHz dažniu;
- c) kai balionu skrenda iki 6 asmenų – įgulos vado arba keleivio nešiojamą ELT arba asmeninį radiolokacinį švyturį (PLB), kuriuo vienu metu galima siųsti pranešimus 121,5 ir 406 MHz dažniu, ir
- c) nelaimės signalizavimo įrangą.

### **NCO.IDE.B.135 Gelbėjimosi įranga**

Balionuose, naudojamuose virš teritorijų, kuriose paieška ir gelbėjimas būtų ypač sunkiai pasiekiami, turi būti įrengti signaliniai prietaisai ir gelbėjimosi įranga, tinkama naudoti zonoje, per kurią skrendama.

### **NCO.IDE.B.140 Įvairi įranga**

Karšto oro ir mišriuose balionuose turi būti:

- a) alternatyvus uždegimo šaltinis;
- b) per didelės kupolo temperatūros rodymo priemonės;
- c) degalų kiekio matavimo ir rodymo priemonės;
- d) apsauginės pirštinės kiekvienam įgulos nariui;
- e) lenktas peilis;
- f) gaisro gesinimo antklodė arba ugniai atspari danga ir

- g) bent 25 m ilgio virvė.

**NCO.IDE.B.145 Radijo ryšio įranga**

- a) Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, balionuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tos oro erdvės aviacijos stotimis ir dažniais palaikyti laikantis oro erdvės reikalavimų.
- b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, užtikrinamas ryšys aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

**NCO.IDE.B.150 Atsakiklis**

Kai to reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, balionuose turi būti įrengtas antrinio stebėjimo radiolokatoriaus (SSR) atsakiklis su įdiegtomis visomis reikiamomis funkcijomis.