



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

NCO daļa — *IR*

Saturs

NCO daļa — IR.....	6
A apakšdaļa — Vispārējās prasības.....	6
NCO.GEN.100 Kompetentā iestāde	6
NCO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai.....	6
NCO.GEN.102 Motorplanieri tūristu pārvadāšanai un ar dzinēju aprīkoti planieri	6
NCO.GEN.105 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras	6
NCO.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras — gaisa baloni	8
NCO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana.....	8
NCO.GEN.115 Lidmašīnu manevrēšana.....	9
NCO.GEN.120 Rotora iedarbināšana.....	9
NCO.GEN.125 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces.....	9
NCO.GEN.130 Informācija par avārijas un izdzīvošanas aprīkojumu gaisa kuģī.....	9
NCO.GEN.135 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī.....	9
NCO.GEN.140 Bīstamu kravu pārvadājumi	10
NCO.GEN.145 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām.....	11
NCO.GEN.150 Lidojumu žurnāls	11
NCO.GEN.155 Obligāto iekārtu saraksts.....	11
B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras	12
NCO.OP.100 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana	12
NCO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija — lidmašīnas.....	12
NCO.OP.110 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — lidmašīnas un helikopteri	12
NCO.OP.111 Obligātie lidlauka eksploatācijas nosacījumi — <i>NPA, APV, CAT I</i> darbības.....	13
NCO.OP.112 Obligātie lidlauka eksploatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām	14
NCO.OP.113 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar helikopteri.....	15
NCO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras — lidmašīnas un helikopteri.....	15
NCO.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras — lidmašīnas, helikopteri un planieri ar dzinēju	16
NCO.OP.121 Trokšņu mazināšanas procedūras — gaisa baloni.....	16
NCO.OP.125 Degvielas un smērvielu krājumi — lidmašīnas.....	16
NCO.OP.126 Degvielas un smērvielu krājumi — helikopteri.....	17

VII pielikums — NCO daļa

NCO.OP.127	Degvielas un balasta krājumi un plānošana — gaisa baloni	18
NCO.OP.130	Pasažieru instruktāža	18
NCO.OP.135	Gatavošanās lidojumam	18
NCO.OP.140	Galapunkta rezerves lidlauki — lidmašīnas	18
NCO.OP.141	Galapunkta rezerves lidlauki — helikopteri	19
NCO.OP.145	Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa	20
NCO.OP.150	Pasažieru pārvadāšana	20
NCO.OP.155	Smēķēšana lidmašīnās un helikopteros	20
NCO.OP.156	Smēķēšana — planjeros un gaisa balonos	20
NCO.OP.160	Meteoroloģiskie apstākļi	20
NCO.OP.165	Ledus un citi piesārņotāji — procedūras lidlaukos	21
NCO.OP.170	Ledus un citi piesārņotāji — procedūras ekspluatācijas laikā	21
NCO.OP.175	Pacelšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri	21
NCO.OP.176	Pacelšanās apstākļi — gaisa baloni	21
NCO.OP.180	Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā	21
NCO.OP.185	Degvielas apsaimniekošana lidojumā	21
NCO.OP.190	Papildu skābekļa lietošana	22
NCO.OP.195	Zemes tuvuma noteikšana	22
NCO.OP.200	Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)	22
NCO.OP.205	Nolaišanās un nosēšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri	22
NCO.OP.210	Nolaišanās sākums un turpinājums — lidmašīnas un helikopteri	22
NCO.OP.215	Ekspluatācijas ierobežojumi — karstā gaisa baloni	23
C apakšdaļa — Veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi	24	24
NCO.POL.100	Ekspluatācijas ierobežojumi	24
NCO.POL.105	Svēršana — lidmašīnas un helikopteri	24
NCO.POL.110	Veiktspēja — vispārējas prasības	24
D apakšdaļa — Instrumenti, dati un iekārtas	25	25
1. sadaļa — Lidmašīnas	25	25
NCO.IDE.A.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības	25
NCO.IDE.A.105	Obligātās iekārtas lidojumā	25
NCO.IDE.A.110	Rezerves drošinātāji	26
NCO.IDE.A.115	Ekspluatācijas gaismas	26

VII pielikums — NCO daļa

NCO.IDE.A.120	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	26
NCO.IDE.A.125	Ekspluatācija saskaņā ar <i>IFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	27
NCO.IDE.A.130	Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (<i>TAWS</i>)	28
NCO.IDE.A.135	Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma	28
NCO.IDE.A.140	Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces	28
NCO.IDE.A.145	Pirmās palīdzības komplekti	28
NCO.IDE.A.150	Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās	28
NCO.IDE.A.155	Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās	29
NCO.IDE.A.160	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	29
NCO.IDE.A.165	Uzlaušanas vietu marķējums	30
NCO.IDE.A.170	Avārijas atrašanās vietas raidītājs (<i>ELT</i>).....	30
NCO.IDE.A.175	Ekspluatācija virs ūdens.....	30
NCO.IDE.A.180	Izdzīvošanas aprīkojums.....	31
NCO.IDE.A.190	Radiosakaru iekārta.....	31
NCO.IDE.A.195	Navigācijas iekārtas	32
NCO.IDE.A.200	Uztvērējraidītājs.....	32
2. sadaļa — Helikopteri.....		33
NCO.IDE.H.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības.....	33
NCO.IDE.H.105	Obligātās iekārtas lidojumā.....	33
NCO.IDE.H.115	Ekspluatācijas gaismas	33
NCO.IDE.H.120	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	34
NCO.IDE.H.125	Ekspluatācija saskaņā ar <i>IFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	35
NCO.IDE.H.126	Papildu iekārtas viena pilota lidojumiem saskaņā ar <i>IFR</i>	35
NCO.IDE.H.135	Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma	35
NCO.IDE.H.140	Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces	35
NCO.IDE.H.145	Pirmās palīdzības komplekti	36
NCO.IDE.H.155	Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros.....	36
NCO.IDE.H.160	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	36
NCO.IDE.H.165	Uzlaušanas vietu marķējums	37
NCO.IDE.H.170	Avārijas atrašanās vietas raidītājs (<i>ELT</i>).....	37

VII pielikums — NCO daļa

NCO.IDE.H.175	Lidojumi virs ūdens	38
NCO.IDE.H.180	Izdzīvošanas aprīkojums	38
NCO.IDE.H.185	Visu helikopteru nosēdināšana uz ūdens lidojumos virs ūdens	38
NCO.IDE.H.190	Radiosakaru iekārta	39
NCO.IDE.H.195	Navigācijas iekārtas	39
NCO.IDE.H.200	Uztvērējraidītājs	39
3. sadaļa — Planieri	40	
NCO.IDE.S.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības	40
NCO.IDE.S.105	Obligātās iekārtas lidojumā	40
NCO.IDE.S.115	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti	40
NCO.IDE.S.120	Lidošana mākoņos — lidojumu un navigācijas instrumenti	41
NCO.IDE.S.125	Sēdekļi un ierobežotājsistēmas	41
NCO.IDE.S.130	Papildu skābeklis	41
NCO.IDE.S.135	Lidojumi virs ūdens	42
NCO.IDE.S.140	Izdzīvošanas aprīkojums	42
NCO.IDE.S.145	Radiosakaru iekārta	42
NCO.IDE.S.150	Navigācijas iekārtas	42
NCO.IDE.S.155	Uztvērējraidītājs	43
4. sadaļa — Gaisa baloni	44	
NCO.IDE.B.100	Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības	44
NCO.IDE.B.105	Obligātās iekārtas lidojumā	44
NCO.IDE.B.110	Ekspluatācijas gaismas	44
NCO.IDE.B.115	Ekspluatācija saskaņā ar <i>VFR</i> — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas	45
NCO.IDE.B.120	Pirmās palīdzības komplekti	45
NCO.IDE.B.121	Papildu skābeklis	45
NCO.IDE.B.125	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	45
NCO.IDE.B.130	Ekspluatācija virs ūdens	46
NCO.IDE.B.135	Izdzīvošanas aprīkojums	46
NCO.IDE.B.140	Dažādas ierīces	46
NCO.IDE.B.145	Radiosakaru iekārta	47
NCO.IDE.B.150	Uztvērējraidītājs	47

NCO daļa — IR

A apakšdaļa — Vispārējas prasības

NCO.GEN.100 Kompetentā iestāde

- a) Kompetentā iestāde ir iestāde, ko deleģējusi dalībvalsts, kur gaisa kuģis reģistrēts.
- b) Ja gaisa kuģis ir reģistrēts trešajā valstī, kompetentā iestāde ir iestāde, ko deleģējusi ekspluatanta reģistrācijas vai dzīvesvietas dalībvalsts.

NCO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008¹ un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tāds līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

NCO.GEN.102 Motorplanieri tūristu pārvadāšanai un ar dzinēju aprīkoti planieri

- a) Motorplanierus tūristu pārvadāšanai ekspluatē saskaņā ar šādām prasībām:
 - 1) prasībām par lidmašīnām, ja tos darbina ar dzinēju; un
 - 2) prasībām par planieriem, ja tos darbina, nelietojot dzinēju.
- b) Motorplanieri tūristu pārvadāšanai jāaprīko saskaņā ar prasībām par lidmašīnām, ja vien D apakšdaļā nav noteikts citādi.
- c) Planieri ar dzinēju, izņemot motorplanierus tūristu pārvadāšanai, jāekspluatē un jāaprīko saskaņā ar prasībām par planieriem.

NCO.GEN.105 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

- a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs:

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

VII pielikums — NCO daļa

- 1) par gaisa kuģa un visu gaisa kuģa apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.c punktā;
- 2) par lidojuma sākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai beigšanu, ievērojot drošības intereses;
- 3) par to, lai tiktu ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktā;
- 4) par lidojuma veikšanu tikai tad, kad viņš/viņa ir pārliecinājies(-usies), ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:
 - i) gaisa kuģis ir derīgs lidojumam;
 - ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;
 - iii) lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai (attiecināmā gadījumā) ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCO.IDE.A.105., NCO.IDE.H.105., NCO.IDE.S.105. vai NCO.IDE.B.105. punktā, atļauts lietot iekārtas, kas nedarbojas;
 - iv) gaisa kuģu, izņemot gaisa balonu, masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;
 - v) visas iekārtas, bagāža un krava ir pareizi iekrautas un nostiprinātas un ārkārtas evakuācija ir iespējama; un
 - vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi;
- 5) par lidojuma nesākšanu, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, viņš/viņa nespēj pildīt savus pienākumus;
- 6) par lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņai/viņam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- 7) par lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas attiecīgi minēta pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (*CDL*) vai obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*); un
- 8) par lietošanas datu un visu gaisa kuģu defektu, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, reģistrēšanu gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojuma žurnālā pēc lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem.

- b) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidojuma kritisko fāžu laikā vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par nepieciešamu, visi apkalpes locekļi sēž sev norādītajā darba vietā un veic vienīgi tādas darbības, kas nepieciešamas gaisa kuģa drošai ekspluatācijai.
- c) Gaisa kuģa kapteinis drīkst atteikties pārvadāt vai likt izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai personu uz tās klāja drošībai.
- d) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienestu (ATS) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.
- e) Ārkārtas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- f) Lidojuma laikā gaisa kuģa kapteinis:
 - 1) atrodies savā darba vietā, ir piesprādzējies, izņemot gaisa balonos; un
 - 2) visu laiku atrodas pie gaisa kuģa vadības ierīcēm, izņemot gadījumā, ja pie vadības ierīcēm atrodas otrs pilots.
- g) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.
- h) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar visiem pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir būtiski bojājumi.

NCO.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras — gaisa baloni

Papildus NCO.GEN.105. punktā minētajam gaisa balona kapteinis atbild:

- a) par pirmslidojuma instruktāžu personām, kas palīdz piepūst gaisa balona apvalku un izlaist gaisu no tā; un
- b) par to, lai personas, kas palīdz piepūst gaisa balona apvalku un izlaist gaisu no tā, valkātu piemērotu aizsargapģērbu.

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

- a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro visi tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas ir spēkā valstīs, kur veic ekspluatāciju.
- b) Gaisa kuģa kapteinim jāzina tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas attiecas uz viņa/viņas pienākumu izpildi un ir piemērojamas šķērsojamajām teritorijām,

izmantojamiem lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām un saistītajām aeronavigācijas ierīcēm, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.a punktā.

NCO.GEN.115 Lidmašīnu manevrēšana

Lidmašīnu lidlauka teritorijā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

- a) ir pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju; vai
- b) ir saņēmusi pilnvarojumu no ekspluatanta un
 - 1) ir apguvusi gaisa kuģa manevrēšanu;
 - 2) ir apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;
 - 3) ir saņēmusi norādes par lidlauka izkārtojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes vadības (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un
 - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai lidmašīnu droši pārvietotu lidlaukā.

NCO.GEN.120 Rotoru iedarbināšana

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

NCO.GEN.125 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

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

NCO.GEN.130 Informācija par avārijas un izdzīvošanas aprīkojumu gaisa kuģī

Izņemot gaisa kuģus, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā, ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (*RCC*).

NCO.GEN.135 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

- a) Katrā lidojumā gaisa kuģī jāpārvadā šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināli vai kopijas (ja vien nav norādīts citādi):
 - 1) *AFM* vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (*CofA*) oriģināls;

VII pielikums — NCO daļa

- 4) trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecināmā gadījumā);
 - 5) īpašo atļauju saraksts (attiecināmā gadījumā);
 - 6) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecināmā gadījumā);
 - 7) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-s);
 - 8) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 9) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā);
 - 10) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo maršrutu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 11) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, un tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
 - (12) *MEL* vai *CDL* (attiecināmā gadījumā); un
 - 13) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu prasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos:
- 1) kad pacelšanos un nosēšanos paredzēts veikt vienā un tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā; vai
 - 2) kas tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attāluma vai teritorijā,
- dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 2. daļas līdz a) apakšpunkta 8. daļai, var uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.
- c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos ar gaisa baloniem vai planieriem, izņemot motorplanierus tūristu pārvadāšanai (*TMG*), dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 2. daļas līdz a) apakšpunkta 8. daļai, kā arī no a) apakšpunkta 11. daļas līdz a) apakšpunkta 13. daļai, var pārvadāt izgūšanas nesējlidzeklī.
- d) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz pēc kompetentās iestādes lūguma uzrāda vajadzīgos dokumentus, kam jābūt gaisa kuģī.

NCO.GEN.140 Bīstamu kravu pārvadājumi

- a) Bīstamu kravu aviopārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina *Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošiem pārvadājumiem gaisā (ICAO Dok. Nr. 9284-AN/905)*, tostarp saskaņā ar tā papildinājumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamas kravas drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. xxx/XXXX V pielikuma (SPA daļas) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:

VII pielikums — NCO daļa

- 1) uz tām neattiecas Tehniskās instrukcijas saskaņā ar Tehnisko instrukciju 1. daļu; vai
 - 2) tās pārvadā pasažieri vai gaisa kuģa kapteinis vai tās atrodas bagāžā saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.
- c) Gaisa kuģa kapteinis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu bīstamu kravu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, gaisa kuģa kapteinis kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kur noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamām kravām.
- e) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām pasažieri tiktu informēti par bīstamām kravām.

NCO.GEN.145 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

Ekspluatants veic:

- a) visus drošības pasākumus, kurus kompetentā iestāde tam deleģējusi saskaņā ar ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un
- b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp norādījumiem attiecībā uz lidojumderīgumu.

NCO.GEN.150 Lidojumu žurnāls

Katrā atsevišķā lidojumā vai vairākos secīgos lidojumos lidojumu žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā reģistrē precīzu informāciju par gaisa kuģi, tā apkalpi un katru reisu.

NCO.GEN.155 Obligāto iekārtu saraksts

MEL var izveidot saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.a.3. punktu. Šādā gadījumā kompetentā iestāde apstiprina *MEL* un katru tā grozījumu.

B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras

NCO.OP.100 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana

Gaisa kuģa kapteinis izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un eksploatācijas veidam piemērotus lidlaukus un eksploatācijas vietas.

NCO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija — lidmašīnas

Izvēloties rezerves lidlaukus un degvielas izmantošanas stratēģiju, gaisa kuģa kapteinis lidlauku uzskata par izolētu lidlauku, ja lidošanas laiks līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves galapunkta lidlaukam pārsniedz:

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

NCO.OP.110 Obligātie lidlauku eksploatācijas nosacījumi — lidmašīnas un helikopteri

- a) Eksploatācijā, ko veic saskaņā ar instrumentu vadītu lidojumu noteikumiem (*IFR*), gaisa kuģa kapteinis izvēlas un izmanto obligātos lidlauka eksploatācijas nosacījumus katram izlidošanas, galapunkta un rezerves lidlaukam. Šie obligātie nosacījumi:
 - 1) nedrīkst būt zemāki par obligātajiem nosacījumiem, ko nosaka valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, ja attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina;
 - 2) veicot eksploatāciju sliktas redzamības apstākļos, ir jāapstiprina kompetentajā iestādē saskaņā ar Regulas (ES) Nr. xxx/XXXX V pielikuma (SPA daļas) E apakšdaļu.
- b) Izvēloties lidlauka eksploatācijas minimālos nosacījumus, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:
 - 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un lidošanas parametrus;
 - 2) savu kompetenci un pieredzi;
 - 3) izvēlei pieejamo skrejceļu un nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un tehnisko raksturojumu;
 - 4) lidlaukā pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;

- 5) gaisa kuģī pieejamās navigācijas un/vai lidojumu trajektorijas kontroles iekārtas pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;
 - 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonā, kas vajadzīga darbnepārtrauces procedūru izpildei;
 - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentu vadītas nolaišanās procedūrām;
 - 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
 - 9) lidojuma paņēmienus, ko izmanto nolaišanās beigu posmā.
- c) Īpaša veida nolaišanās un nosēšanās procedūrai obligātos nosacījumus piemēro, ja:
- 1) paredzētās procedūras veikšanai vajadzīgās iekārtas ir darba kārtībā;
 - 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie gaisa kuģa darbības kritēriji; un
 - 4) pilots ir atbilstīgi kvalificēts.

NCO.OP.111 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi — NPA, APV, CAT I darbības

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

3) AFM norādītais minimālais MDH (ja tāds noteikts).

1. tabula. Obligātie sistēmas nosacījumi

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

NCO.OP.112 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) MDH riņķošanas manevros ar lidmašīnām nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) publicētais riņķošanas OCH lielums attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
 - 2) obligātais riņķošanas augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai

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

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

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

NCO.OP.113 Obligātie lidlauku ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar helikopteriem

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

NCO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras — lidmašīnas un helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai *FATO* ir publicētas šādas procedūras.
- b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst novirzīties no publicētā izlidošanas maršruta, ielidošanas maršruta vai nolaišanās procedūras:
 - 1) ja iespējams ievērot drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemt vērā ekspluatācijas apstākļus un ievērot *ATC* izdotās atļaujas; vai
 - 2) ja *ATC* nodaļa ir sniegusi radara vektoriālos lielumus.

NCO.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras — lidmašīnas, helikopteri un planieri ar dzinēju

Gaisa kuģa kapteinim jāievēro publicētās trokšņu mazināšanas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus jānodrošina, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

NCO.OP.121 Trokšņu mazināšanas procedūras — gaisa baloni

Gaisa kuģa kapteinim jāievēro publicētās ekspluatācijas procedūras, lai mazinātu apsildes sistēmas radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus jānodrošina, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

NCO.OP.125 Degvielas un smērvielu krājumi — lidmašīnas

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja lidmašīnā ir pietiekami daudz degvielas un smērvielu šādiem nolūkiem:

1) lidojumiem saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*):

- i) dienas laikā, paceļoties un nosēžoties vienā un tajā pašā lidlaukā / nosēšanās vietā un vienmēr atrodoties šā lidlauka / nosēšanās vietas redzamības zonā — lai lidotu paredzētajā maršrutā un pēc tam 10 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;
- ii) dienas laikā — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 30 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- iii) naktī — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;

2) *IFR* lidojumiem:

- i) ja nav nepieciešams rezerves galapunkts — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- ii) ja ir nepieciešams rezerves galapunkts — lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, līdz rezerves lidlaukam un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā.

b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:

- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
- 2) paredzētie *ATC* maršruti un satiksmes aizkavēšanās;

- 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecināmā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt lidmašīnas nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai smērvielu patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galapunktu, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

NCO.OP.126 Degvielas un smērvielu krājumi — helikopteri

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

NCO.OP.127 Degvielas un balasta krājumi un plānošana — gaisa baloni

- a) Gaisa kuģa kapteinis drīkst sākt lidojumu vienīgi tad, ja rezerves degvielas, gāzes vai balasta daudzums ir pietiekams 30 minūšu lidojumam.
- b) Degvielas, gāzes vai balasta krājumus aprēķina atbilstīgi vismaz šādiem ekspluatācijas apstākļiem, kādos jāveic lidojums:
 - 1) gaisa balona ražotāja sniegtie dati;
 - 2) paredzamā masa;
 - 3) paredzami meteoroloģiskie apstākļi; un
 - 4) gaisa satiksmes dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumi.

NCO.OP.130 Pasažieru instruktāža

Gaisa kuģa kapteinis gādā, ka pirms lidojuma vai, ja vajadzīgs, tā laikā pasažieri tiktu instruēti par avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām.

NCO.OP.135 Gatavošanās lidojumam

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

NCO.OP.140 Galapunkta rezerves lidlauki — lidmašīnas

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

- a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 1 stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz 1 stundai pēc paredzētā ierašanās laika vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 1 stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*); vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:

- 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentu vadīta nolaišanās procedūra; un
- 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu zemākā robeža par vismaz 300 m (1000 pēdām) pārsniedz instrumentu vadītas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - ii) redzamība ir vismaz par 5,5 km vai 4 km lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai.

NCO.OP.141 Galapunkta rezerves lidlauki — helikopteri

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

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

NCO.OP.145 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa

- a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (*AVGAS*) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģī, ir uz tā klāja vai izkāpj no gaisa kuģa.
- b) Visu citu veidu degvielu nedrīkst uzpildīt, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģī, ir uz tā klāja vai izkāpj no gaisa kuģa, ja vien uzpildi neuzrauga gaisa kuģa kapteinis vai cits kvalificēts darbinieks, kas ir gatavs sākt vai vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

NCO.OP.150 Pasažieru pārvadāšana

Izņemot gaisa balonos: gaisa kuģa kapteinis pirms manevrēšanas, pacelšanās un nolaišanās un to laikā, kā arī apstākļos, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, nodrošina, ka ikviens pasažieris uz gaisa kuģa klāja atrodas sēdvietā vai guļvietā un ir pareizi piesprādzējies ar drošības jostu vai ierobežotājierīci.

NCO.OP.155 Smēķēšana lidmašīnās un helikopteros

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai neļauj gaisa kuģī smēķēt:

- a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs; un
- b) kad gaisa kuģī uzpilda degvielu.

NCO.OP.156 Smēķēšana — planjeros un gaisa balonos

Nevienai personai nav atļauts smēķēt planierī vai gaisa balonā.

NCO.OP.160 Meteoroloģiskie apstākļi

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

NCO.OP.165 Ledus un citi piesārņotāji — procedūras lidlaukos

Gaisa kuģa kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas atļauts saskaņā ar *AFM* noteikumiem.

NCO.OP.170 Ledus un citi piesārņotāji — procedūras ekspluatācijas laikā

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

NCO.OP.175 Pacelšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri

Pirms pacelšanās sākuma gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

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

NCO.OP.176 Pacelšanās apstākļi — gaisa baloni

Pirms sākt pacelšanos, gaisa balona kapteinis pārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi ekspluatācijas vietā vai lidlaukā nekavēs drošu pacelšanos un izlidošanu.

NCO.OP.180 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

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

NCO.OP.185 Degvielas apsaimniekošana lidojumā

Gaisa kuģa kapteinis regulāri pārbauda, vai izmantojamās atlikušās degvielas vai balasta daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas saskaņā ar *NCO.OP.125*. un

NCO.OP.126. punkta prasībām vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu lidlauku vai ekspluatācijas vietu.

NCO.OP.190 Papildu skābekļa lietošana

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

NCO.OP.195 Zemes tuvuma noteikšana

Ja gaisa kuģa kapteinis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, gaisa kuģa kapteinis veic tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumi būtu droši.

NCO.OP.200 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

Ja ir uzstādīta ACAS un tā ir darba kārtībā, tā jālieto saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011².

NCO.OP.205 Nolaišanās un nosēšanās apstākļi — lidmašīnas un helikopteri

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

NCO.OP.210 Nolaišanās sākums un turpinājums — lidmašīnas un helikopteri

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

² Regula (ES) Nr. 1332/2011, ar ko nosaka kopējas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras gaisa kuģu sadursmju novēršanai. OV L 336, 20.12.2011., 20. lpp.

VII pielikums — NCO daļa

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

NCO.OP.215 Eksploatācijas ierobežojumi — karstā gaisa baloni

Karstā gaisa baloni drīkst pacelties nakts laikā, ja tajos ir pietiekami daudz degvielas, lai veiktu nosēšanos dienā.

C apakšdaļa — Veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi

NCO.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi

- a) Ikvienā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa, izņemot gaisa balona, slodzei, masai un smaguma centram (CG) jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti *AFM* vai līdzvērtīgā dokumentā.
- b) Gaisa kuģī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas ekspluatācijas ierobežojumiem, kas par vizuālo attēlojumu noteikti *AFM*.

NCO.POL.105 Svēršana — lidmašīnas un helikopteri

- a) Eksploatants nodrošina, ka gaisa kuģa masa, kā arī lidmašīnu un helikopteru smaguma centrs ir noteikts, faktiski nosakot katru gaisa kuģi pirms tā ekspluatācijas sākšanas. Jāņem vērā un pienācīgi jāreģistrē veiktās pārbūves un remontu ietekme uz masu un līdzsvaru. Gaisa kuģa kapteinim jābūt pieejamai šādai informācijai. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.
- b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai kāda apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

NCO.POL.110 Veiktspēja — vispārējas prasības

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

D apakšdaļa — Instrumenti, dati un iekārtas

1. sadaļa — Lidmašīnas

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

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu NCO.IDE.A.190. un NCO.IDE.A.195. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti lidmašīnā.
- b) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCO.IDE.A.190. un NCO.IDE.A.195. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.
- c) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- d) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tas izveidots; vai
- b) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

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

NCO.IDE.A.115 Eksploatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnās jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmai;
- b) navigācijas/pozīcijas apgaismojumam;
- c) nolaišanās lukturim;
- d) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas eksploatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;
- e) apgaismojumam, kas enerģiju saņem no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
- f) pārnēsājamam lukturītim katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna ir hidroplāns.

NCO.IDE.A.120 Eksploatācija saskaņā ar VFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

- a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu un
 - 5) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.
- b) Lidmašīnām, ko ekspluatē vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) naktī vai apstākļos, kad lidmašīnu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotām arī ar:
 - 1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

- i) pagriezienus un slīdēšanu;
 - ii) telpisko stāvokli;
 - iii) vertikālo ātrumu un
 - iv) stabilizētu kursu;
- un
- 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.
- c) Lidmašīnās, ko lieto apstākļos, kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

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

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu;
 - 9) ārējā gaisa temperatūru un
 - 10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
- c) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbīndzinēju lidmašīnās ar maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju, kas lielāka par deviņām sēdvietām, jābūt TAWS, kas atbilst šādām prasībām:

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

NCO.IDE.A.135 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

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

NCO.IDE.A.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

- a) Lidmašīnās uzstāda:
 - 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
 - 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 3) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem; un
 - 4) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kas atsprādzējama vienā punktā — katrā lidojumu apkalpes locekļa sēdekļī.

NCO.IDE.A.145 Pirmās palīdzības komplekti

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

NCO.IDE.A.150 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

- a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

VII pielikums — NCO daļa

- b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:
- 1) visus apkalpes locekļus un:
 - i) visus pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums salonā ir virs 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves.
 - ii) vismaz 30 % pasažieru visu laiku, kamēr hermetizācijas zuduma un lidošanas nosacījumu dēļ barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām; un
 - iii) vismaz 10 % pasažieru vēl 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām;

un
 - 2) visas personas pasažieru nodalījumā vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām — vai zemāk par šo augstumu, taču apstākļos, kas neļauj 4 minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.
- c) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido augstumā virs 25 000 pēdām, jābūt arī ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju.

NCO.IDE.A.155 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

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

NCO.IDE.A.160 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

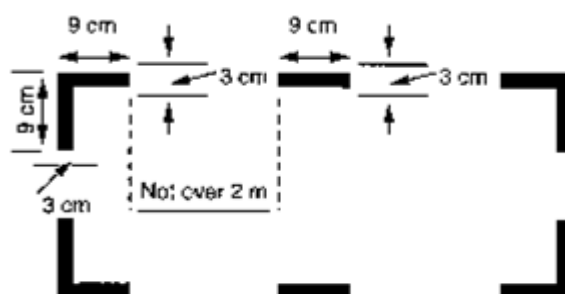
- a) Lidmašīnās, izņemot motorplanierus tūristu pārvadāšanai (TMG), jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:
- 1) lidojumu apkalpes kabīnē; un

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

NCO.IDE.A.165 Uzlaušanas vietu marķējums

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

1. attēls. Uzlaušanas vietu marķējums



NCO.IDE.A.170 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Lidmašīnās uzstāda:
 - 1) jebkāda veida *ELT* — lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots ne vēlāk kā 2008. gada 1. jūlijā;
 - 2) automātisko *ELT* — lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
 - 3) glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) vai personas vietu norādošo bāku (*PLB*), ko pārvadā gaisa kuģa kapteinis vai kāds pasažieris, ja lidmašīna sertificēta ar maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju ne vairāk par sešām.
- b) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signāli 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCO.IDE.A.175 Eksploatācija virs ūdens

- a) Katram cilvēkam uz lidmašīnas klāja ir glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, — līdzvērtīga individuāla peldierīce, ko valkā vai kas ir viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:

- 1) viendzinēja sauszemes lidmašīnās:
 - i) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - ii) paceloties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc gaisa kuģa kapteiņa uzskatiem, pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens;
 - 2) hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens; un
 - 3) lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kad ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko lielumu.
- b) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, jābūt:
- 1) vienam enkuram;
 - 2) vienam jūras enkuram (peldošajam enkuram), ja tas nepieciešams, lai atvieglotu manevrēšanu; un
 - 3) attiecināmā gadījumā — iekārtām skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
- c) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kad ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, lidmašīnas kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām lidmašīnā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:
- 1) iekārta avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) pietiekams skaits (lai pietiktu visām personām uz klāja) glābšanas plostu, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, kas nodrošina paredzētajam lidojumam atbilstīgus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

NCO.IDE.A.180 Izdzīvošanas aprīkojums

Lidmašīnās, ko ekspluatē virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, tostarp pārlidojamajām teritorijām piemērojamiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCO.IDE.A.190 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.

- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- c) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

NCO.IDE.A.195 Navigācijas iekārtas

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

NCO.IDE.A.200 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

2. sadaļa — Helikopteri

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

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu NCO.IDE.H.190. un NCO.IDE.H.195. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti helikopterā.
- b) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai NCO.IDE.H.190. un NCO.IDE.H.195. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.
- c) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- d) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tāds izveidots; vai
- b) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos helikopteros jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmai;
- b) navigācijas/pozīcijas apgaismojumam;

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

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

- a) Helikopteros, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu un
 - 5) slīdēšanu.
- b) Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar VMC naktī vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1500 m vai helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotiem arī ar:
 - 1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - i) telpisko stāvokli;
 - ii) vertikālo ātrumu un
 - iii) stabilizētu kursu;un
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.
- c) Helikopteros, ko lieto apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1500 m vai kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst

a) apakšpunkta 4. daļā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.H.125 Eksploatācija saskaņā ar IFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

- a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli;
 - 8) stabilizētu kursu un
 - 9) ārējā gaisa temperatūru;
- b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;
- c) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. daļā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ; un
- d) papildu rezerves instrumentam, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli.

NCO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumiem saskaņā ar IFR

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

NCO.IDE.H.135 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

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

NCO.IDE.H.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājerīces

- a) Helikopteros uzstāda:

VII pielikums — NCO daļa

- 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
 - 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 3) helikopteros, kam pirmais individuālais CofA izdots pēc 1999. gada 31. jūlija, — drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažieru sēdeklim pasažierim, kas ir vismaz 24 mēnešus vecs;
 - 4) bērnu ierobežotājierīci katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem; un
 - 5) katrā lidojumu apkalpes locekļa sēdekļī — sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā.
- b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

NCO.IDE.H.145 Pirmās palīdzības komplekti

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

NCO.IDE.H.155 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

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

NCO.IDE.H.160 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

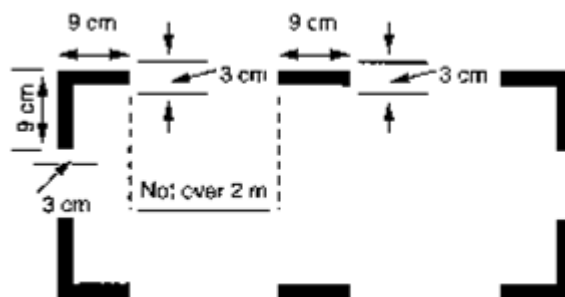
- a) Helikopteros jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:

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

NCO.IDE.H.165 Uzlaušanas vietu marķējums

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

1. attēls. Uzlaušanas vietu marķējums



NCO.IDE.H.170 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai vairāk par sešām sēdvietām, jābūt:
 - 1) automātiskam *ELT*; un
 - 2) vienam glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja helikopteru ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.
- b) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai ne vairāk par sešām, jābūt *ELT(S)* vai personas vietu norādošajai bākai (*PLB*), ko pārvadā gaisa kuģa kapteinis vai kāds pasažieris.
- c) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signāli 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCO.IDE.H.175 Lidojumi virs ūdens

- a) Katram cilvēkam uz helikoptera klāja ir glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, — līdzvērtīga individuāla peldierīce, ko valkā vai kas ir viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:
 - 1) lidojumos virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no zemes; vai
 - 2) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir izvietota virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku apgaismojumu, lai atvieglotu cilvēku atrašanu.
- c) Helikopterā, ko ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no krasta, kas atbilst 30 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzēm, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, helikoptera kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām helikopterā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai helikopterā jāpārvadā:
 - 1) iekārta avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) pietiekams skaits (lai pietiktu visām personām uz klāja) glābšanas plostu, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, kas nodrošina paredzētajam lidojumam atbilstīgus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.
- d) Lemjot par to, vai visām personām, kas ir helikopterā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, helikoptera kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku personām helikopterā piespiedu nosēšanās gadījumā.

NCO.IDE.H.180 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteros, ko ekspluatē virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, tostarp pārlidojamajām teritorijām piemērojamiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCO.IDE.H.185 Visu helikopteru nosēdināšana uz ūdens lidojumos virs ūdens

Helikopteriem, ko ekspluatē virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tālāk par 50 jūras jūdzēm no krasta:

- a) jābūt konstruētiem, lai tie varētu nosēsties uz ūdens saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem;
- b) saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem jābūt sertificētiem nosēdināšanai uz ūdens; vai

- c) jābūt aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.

NCO.IDE.H.190 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- c) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.
- d) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteros jābūt pārraides pogai uz lidojuma vadības iekārtām katra attiecīgā pilota un/vai apkalpes locekļa darba vietā.

NCO.IDE.H.195 Navigācijas iekārtas

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

NCO.IDE.H.200 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

3. sadaļa — Planieri

NCO.IDE.S.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai, lai izpildītu NCO.IDE.S.145. un NCO.IDE.S.150. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti planierī.
- b) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt planiera lidojumderīgumu.
- c) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- d) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.S.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

- a) planieri ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tāds izveidots; vai
- b) uz planieri attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.S.115 Eksploatācija saskaņā ar *VFR* — lidojumu un navigācijas instrumenti

- a) Planieriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
- 1) magnētisko kursu — planieros ar dzinēju;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

- 3) barometrisko augstumu un
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu.
- b) Planieriem, ko lieto apstākļos, kad planieri nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkoti ar ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
- 1) vertikālo ātrumu;
 - 2) telpisko stāvokli vai pagriezienus un slīdēšanu un
 - 3) magnētisko kursu.

NCO.IDE.S.120 Lidošana mākoņos — lidojumu un navigācijas instrumenti

Planieriem, ar kuriem veic lidojumus mākoņos, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- a) magnētisko kursu;
- b) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) barometrisko augstumu;
- d) izmērīto gaisa ātrumu;
- e) vertikālo ātrumu un
- f) telpisko stāvokli vai pagriezienus un slīdēšanu.

NCO.IDE.S.125 Sēdekļi un ierobežotājsistēmas

- a) Planieros jābūt:
 - 1) sēdeklim katrai personai uz tā klāja;
 - 2) sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim atbilstīgi *AFM*.
- b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

NCO.IDE.S.130 Papildu skābeklis

Planieros, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus vēl papildu 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

- b) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

NCO.IDE.S.135 Lidojumi virs ūdens

Planieros, ko ekspluatē virs ūdens, kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām planierī piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja paredzēta glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta;
- b) avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*) vai personas vietu norādošā bāka (*PLB*), ko pārvadā gaisa kuģa kapteinis vai kāds pasažieris un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai, veicot lidojumu:
 - 1) virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - 2) vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās.

NCO.IDE.S.140 Izdzīvošanas aprīkojums

Planieros, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

NCO.IDE.S.145 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planieros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigācijas iekārtas

Planieros jābūt nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

- a) *ATS* lidojuma plānu (attiecināmā gadījumā); un
- b) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

NCO.IDE.S.155 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planieros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

4. sadaļa — Gaisa baloni

NCO.IDE.B.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šie instrumenti un iekārtas:
 - 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas noteikšanai, lai izpildītu NCO.IDE.B.145. punkta prasības; vai
 - 2) ir uzstādīti gaisa balonā.
- b) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasīti šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādiem noteikumiem:
 - 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt gaisa balona lidojumderīgumu.
- c) Instrumentiem un iekārtām jābūt gataviem lietošanai vai pieejamiem no darba vietas, kur norīkoti lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- d) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.B.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem gaisa balona instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) gaisa balonu ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tāds izveidots; vai
- b) uz gaisa balonu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.B.110 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos gaisa balonos jābūt:

- a) pozīcijas apgaismojumam;
- b) līdzekļiem, ar ko pienācīgi apgaismot visus gaisa balona drošai ekspluatācijai nepieciešamos instrumentus un iekārtas;

- c) pārnēsājamam elektriskam lukturītim; un
- d) karstā gaisa dirižabļos:
 - 1) nosēšanās gaismām un
 - 2) sadursmes novēršanas gaismām.

NCO.IDE.B.115 Eksploatācija saskaņā ar VFR — lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Dienas lidojumos saskaņā ar VFR gaisa balonos jābūt:

- a) ierīcēm, kas rāda dreifēšanas virzienu, un
- b) ierīcēm, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 2) vertikālo ātrumu, ja prasīts *AFM*; un
 - 3) barometrisko augstumu, ja prasīts *AFM*, ja to nosaka gaisa telpas prasības vai augstums jākontrolē skābekļa lietošanas dēļ.

NCO.IDE.B.120 Pirmās palīdzības komplekti

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

NCO.IDE.B.121 Papildu skābeklis

Gaisa balonos, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus vēl papildu 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

NCO.IDE.B.125 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- a) Gaisa balonos jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam.

- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēku veidiem, kādi, iespējams, var notikt gaisa balonā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas radītais risks personām gaisa balonā.

NCO.IDE.B.130 Eksploatācija virs ūdens

Gaisa balonos, ko ekspluatē virs ūdens, kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām gaisa balonā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katram cilvēkam uz gaisa balona klāja glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, — līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta;
- b) pārvadājot vairāk nekā 6 personas — avārijas atrašanās vietas raidītājs (*ELT*), kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē;
- c) pārvadājot līdz 6 personām — *ELT* vai personas vietu norādošā bāka (*PLB*), ko pārvadā gaisa kuģa kapteinis vai kāds pasažieris un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai.

NCO.IDE.B.135 Izdzīvošanas aprīkojums

Gaisa balonos, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

NCO.IDE.B.140 Dažādas ierīces

Karstā gaisa balonos un jauktajos balonos jābūt:

- a) rezerves aizdedzes avotam;
- b) ierīcei, ar ko noteikt pārmērīgu balona apvalka temperatūru;
- c) ierīcei, kas mēra un rāda degvielas daudzumu;
- d) aizsargcimdiem katram apkalpes loceklim;
- e) izliktam nazim;
- f) ugunsdzēsības segai vai ugunsdrošam pārsegam; un
- g) vismaz 25 m garai atsaitai.

NCO.IDE.B.145 Radiosakaru iekārta

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, gaisa balonos jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Uztvērējraidītājs

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, gaisa balonos jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) uztvērējraidītājam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.