

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 800/2013 НА КОМИСИЈАТА

од 14 август 2013 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички услови и административни процедури во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ⁽¹⁾, а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Операторите и персоналот кој е вклучен во операции на некои воздухоплови, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (2) Во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се бара, освен ако не е поинаку утврдено во правилата за спроведување, операторите кои се вклучени во операции на комплексен воздухоплов на моторен погон да изјават дека се способни и дека поседуваат средства за преземање на одговорноста во врска со управувањето на воздухопловот.
- (3) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги донесе потребните правила за спроведување за воспоставување на условите за безбедно управување на воздухоплов.
- (4) Со оваа регулатива се изменува Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата² со цел да се вклучат специфичните аспекти поврзани со некомерцијални операции.
- (5) За да се обезбеди непречен преод и високо ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Европската Унија, мерките за спроведување

¹ Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

² Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

треба да ги одразуваат најмодерните достигнувања, вклучувајќи ги најдобрите практики и научно-техничкиот напредок во областа на воздушните операции. Во согласност со тоа, треба да се земат предвид техничките услови и административните процедури, одобрени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст „ИКАО“) и Европските здружени воздухопловни власти до 30 јуни 2009 год., како и постојното законодавство кон специфична национална средина.

- (6) Потребно е да им се обезбеди доволно време на воздухопловната индустрија и администрациите на земјите-членки за прилагодување кон новата регулаторна рамка.
- (7) Европската агенција за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување и и ги приложи во форма на мислење на Комисијата, во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

- (1) Во член 1 (1), „и некомерцијални операции со авиони, хеликоптери, балони и едрилици“ се додава по „комерцијалните операции на воздушниот превоз со авиони и хеликоптери“;
- (2) Во член 1, став 3 одново се нумерира со став 5, а се додаваат следниве нови ставови, 3 и 4:

„3. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за некомерцијални операции, како и за условите и процедурите во врска со изјавата од и надзорот на оператори вклучени во некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон.

4. Другите воздушни операции вклучувајќи ги и операциите во кои воздухопловот се користи за извршување на специјализирани задачи или услуги продолжуваат да се вршат во согласност со важечкото национално законодавство до донесувањето и примената на соодветните правила за спроведување. "

- (3) Во член 2:

(а) во првиот став се додава нова точка 5:

„(5) „Навигација заснована на перформансите (PBN)“ претставува област во навигацијата врз основа на условите за перформансите на воздухоплови кои вршат операции по маршрута на ATS, при процедура на приод по инструменти или во определениот воздушен простор.“

(б) во вториот параграф “V” се заменува со “VII”;

(4) Во член 5 став (2), зборот “CAT” се брише од првата реченица;

(5) Во член 5, став (2), точка (б), „авиони и хеликоптери“ се заменува со „авиони, хеликоптери, балони и едрилици“;

(6) Во член 5 се додаваат следниве 3 става:

"3. Операторите на комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон вклучени во некомерцијални операции изјавуваат дека се способни и имаат средства да ја преземат одговорноста поврзана со операции со воздухоплови и управување на воздухоплови во согласност со одредбите утврдени во Анекс III и Анекс VI.

4. Оператори на некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици вклучени во некомерцијални операции управуваат со воздухопловите во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

5. По пат на отстапување од ставови 1, 3 и 4, организациите за обука чие главно седиште на работа е во земја-членка и кои се одобрени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 (*) на Комисијата, при спроведување на обука за летање во Унијата, во склоп или надвор од неа, извршуваат операции со:

(а) комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон во согласност со одредбите утврдени во Анекс VI.;

(б) некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици, во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

(*)Сл. весник L 100, 5 април 2012 год., стр. 1.,;

(7) Во член 6 се додава нов став 7:

"7. По пат на отстапување од SPA.PBN.100 PBN од Анекс V, треба да продолжат да се вршат некомерцијални операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон во определениот воздушен простор, на маршрути или во согласност со процедурите каде се утврдени спецификации на навигацијата заснована на перформанси (PBN) под условите утврдени во националното законодавство на земјите-членки, додека не се донесат и применат соодветните правила за спроведување.";

(8) Член 8 се изменува како што следува:

(а) постојниот став се означува со број 1.;

(б) во точка (а) зборовите „за авиони“ се заменуваат со „за САТ операции со авиони“;

(в) во точка (б) зборовите „за хеликоптери“ се заменуваат со „за САТ операции со хеликоптери“;

(г) се додава нов став 2:

"2. Некомерцијалните операции со комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон продолжуваат да се спроведуваат во согласност со применливото национално законодавство за ограничување на времето на летање се до донесувањето и спроведувањето на соодветните правила за спроведување. "

(9) Во член 10 се додава следниов став:

"3. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1, земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат:

(а) одредбите од Анекс III за некомерцијални операции со комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон до 25 август 2016 година; и

(б) одредбите од Анекс V, VI и VII за некомерцијални операции со авиони, хеликоптери, едрилици и балони до 25 август 2016 година."

(10) Во Анекс I, насловот е преименуван во "Дефиниции на термини кои се користат во Анексите од II до VII". Следниве нови дефиниции се вметнуваат по азбучен редослед, а постојните дефиниции се означуваат со соодветните броеви:

`(11) „Процедура за приод со вертикално водење (APV)” е приод по инструмент при кој се користи латерално и вертикално водење, но не ги исполнува условите кои се утврдени за операции на прецизен приод и слетување, со висина на донесување на одлука (DH), која не е пониска од 250 стапки и видливост по должина на полетно–слетната патека (RVR) не помала од 600 метри.”;

`(43) „воздухоплов ELA1 ” е следниов европски лесен воздухоплов со екипаж:

(а) авион со максимална маса на полетување (MTOM) од 1 200 кг или помалку, кој не е класифициран како комплексен воздухоплов на моторен погон;

(б) едрилица или едрилица на моторен погон чија MTOM е 1 200 кг или помалку;

(в) балон со максимален проектиран волумен за подигнување на гас или на топол воздух кој не е поголем од 3 400 м³ за балони кои се подигнуваат на топол воздух, 1 050 м³ за балони кои се подигнуваат на гас и 300 м³ за врзани балони кои се подигнуваат на гас ”;

`(44) „воздухоплов ELA2” е следниов европски лесен воздухоплов со екипаж:

(а) авион со максимална маса на полетување (MTOM) од 2 000 кг или помалку, кој не е класифициран како комплексен воздухоплов на моторен погон;

(б) едрилица или едрилица на моторен погон чија MTOM е 2 000 кг или помалку;

(в) балон;

(г) многу лесен ротокоптер чија MTOM не е поголема од 600 кг, кој е со едноставен дизајн и е наменет за пренос на не повеќе од два патника, а кој не е на турбински и/или ракетен моторен погон; и кој е ограничен на дневни операции согласно услови на визуелно летање (VFR).”;

`(126) „Аеродром со погодни временски услови“ е соодветен аеродром

каде, временските извештаи или прогнози или која било комбинација од истите, укажуваат на тоа дека во текот на периодот предвиден за употреба, временските услови ќе бидат во или над минималните услови за работа на аеродромот, а извештаите за состојбата на површината на полетно–слетната патека, покажуваат дека е можно безбедно слетување;`;

(11) Во Анекс II. ARO.GEN.200 точка (в), "или кои доставуваат изјави до" се додава по `сертифицирани од`."

(12) Во Анекс II. ARO.GEN.220(а) се додаваат следниве нови точки, а на останатите им се даваат соодветните броеви:

`(5) процесите за давање на изјава и континуиран надзор на организациите кои дале изјава;"

"(8) надзор врз операциите на некомплексни воздухоплови на моторен погон од некомерцијални оператори."

(13) Во Анекс II. ARO.GEN.220 (б) на крајот се додава "и изјавите кои се примени ";

(14) Во Анекс II текстот на ARO.GEN.300 (а) се заменува со следново:

(а) Надлежниот орган го проверува:

(1) усогласувањето со условите кои се применуваат за организациите, пред издавањето на уверението или одобрението на организацијата, како што е применливо;

(2) континуираното усогласување со условите кои се применуваат од страна на организациите, на кои им е издадено сертификат или од кои примил изјава;

(3) континуирана усогласеност со применливите услови за некомерцијални оператори на некомплексни воздухоплови на моторен погон; и

(4) спроведувањето на соодветни мерки за безбедност, барани од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в) и (г).

(15) Во Анекс II. ARO.GEN.305 точки (г) и (д) стануваат (д) и (ѓ), соодветно, а се додава нова точка (г):

"(г) За организациите кои поднесуваат изјава за својата дејност до надлежниот орган, програмата за надзор се изработува имајќи ги предвид специфичната природа на организацијата,

комплексноста на нејзините дејности и резултатите од досегашните надзорни активности и врз основа на оценката на поврзаните ризици. Вклучува ревизии и инспекции, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции, како што е соодветно; ".

- (16) Во Анекс II, се додава нов ARO.GEN.345 по ARO.GEN.330:

"ARO.GEN.345 Изјава - организации

- (а) По примањето на изјавата од организацијата која врши или има намера да извршува дејности за кои се бара изјава, надлежниот орган треба да утврди дека изјавата ги содржи сите информации потребни за Дел-ORO и да и го потврди приемот на изјавата на организацијата.
- (б) Ако изјавата не ги содржи потребните информации или содржи информации што укажуваат на неусогласеност со важечките услови, надлежниот орган ја известува организацијата за неусогласеност и бара дополнителни информации. Надлежниот орган врши инспекциски надзор на организацијата, ако смета дека е потребно. Ако е потврдена неусогласеност, надлежниот орган презема мерки, како што е предвидено во ARO.GEN.350.";
- (17) Во Анекс II ARO.GEN.350 (б) и (в) "или со содржината на изјавата," се додава по "уверението ".
- (18) Во Анекс II ARO.GEN.350 (д) "или која ги изјавува своите дејности кон" се додава по "сертифицирана од".
- (19) Во Прилог II, текстот ARO.OPS.200 (б) се заменува со следново:

"(б) Кога смета дека операторот докажал усогласување со важечките услови, надлежниот орган го издава или изменува одобрението. Одобрението се наведува во:

- (1) оперативните спецификации како што е дефинирано во Додаток II, за комерцијалните воздухопловни операции; или
- (2) списокот на посебни одобренија, како што е дефинирано во

Додаток V, за некомерцијални операции. "

- (20) Во Анекс II се додава нов Додаток V, со наслов "Список на посебни одобренија", како што е дефинирано во Анекс I кон оваа регулатива;
- (21) Во Анекс III, ORO.GEN.005 на крајот се додава "или некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон".
- (22) Во Анекс III, ORO.GEN.105 по "сертификација " се додава "или изјава".
- (23) Во Анекс III, ORO.GEN.110 (а) и (в) по "сертификат" се додава "или изјава";
- (24) 24. Во Анекс III, ORO.GEN.120 се додава нова точка (в):

"(в) операторот од кој се бара да даде изјава за својата дејност, треба да го извести надлежниот орган за списокот на алтернативни средства за усогласување кои ги користи за да се утврди усогласеноста со Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување."

- (25) Во Анекс III, ORO.GEN.140 (а) по "уверение" се додава "или изјава";
- (26) Во Анекс III, ORO.AOC.125 се заменува со следново:
 - (а) Имателот на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), може да врши некомерцијални операции со воздухоплов, што во други случаи се користи за операциите на комерцијалниот воздушен превоз а кои се наведени во оперативните спецификациите од неговото уверение за исполнување на безбедносни услови, под услов операторот:
 - (1) да ги опише овие операции детално во оперативниот прирачник, вклучувајќи:
 - (i) утврдување на важечките услови;
 - (ii) јасно дефинирање на сите разлики помеѓу оперативните процедури кои се користат при вршењето на комерцијални и некомерцијални операции;
 - (iii) начин за обезбедување дека целиот персонал, кој учествува во операцијата, е целосно запознаен со поврзаните процедури;

(б) да ги поднесе утврдените разлики меѓу оперативните процедури, наведени во (а)(1)(ii) до надлежниот орган за претходно одобрение.

(27) Во Анекс III, по ORO.AOC.150 се додава нов Поддел:

"ПОДДЕЛ DEC-

ИЗЈАВА

ORO.DEC.100 Изјава

Некомерцијалниот оператор на комплексен воздухоплов на моторен погон е должен:

(а) во форма содржана во Додаток I кон овој анекс да му ги достави на надлежниот орган сите релевантни информации пред започнување со операциите;

(б) да му обезбеди на надлежниот орган список на алтернативни методи за усогласување кои ги користи;

(в) одржува сообразност со применливите услови и информациите содржани во изјавата;

(г) веднаш да го извести надлежниот орган за какви било промени во неговата изјава или во методите за усогласување кои ги користи преку поднесување на изменета изјава во форма содржана во Прилог I кон овој анекс; и

(д) да го извести надлежниот орган кога ја прекинува операцијата."

(28) Во Анекс III, ORO.MLR.100 (б) се заменува со следново:

(б) Содржината на ОМ одговара на условите, утврдени во овој анекс, Анекс IV (Дел-CAT), во Анекс V (Дел-SPA) и во Анекс VI (Дел – NCC), како што е применливо, и не е во спротивност со условите, содржани во спецификациите на операциите кон уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) или изјавата и нејзиниот список со посебни одобренија, како што е применливо.

(29) Во Анекс III, ORO.MLR.101 се именува со наслов: "Оперативен прирачник- структура на комерцијален воздушен превоз;“

(30) Во Анекс III, текстот на ORO.MLR.115 (a) се заменува со следново:

"(a) Следнава евиденција се чува најмалку 5 години:

(1) За операторите на CAT, евиденцијата на активности од ORO.GEN.200;

(2) за некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон, копија од изјавата на операторите, детали за одобрувањето кое го поседуваат и оперативниот прирачник. "

(31) Во Анекс III, текстот на ORO.FC.005 се заменува со следново:

„Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот во врска со обуката, искуството и квалификациите на екипажот на летање и опфаќа:

(a) Дел 1 со кој се утврдуваат заедничките услови применливи и за некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон и за операции на комерцијалниот воздушниот превоз;

(б) Во дел 2 се утврдуваат дополнителни услови кои се применливи при операции на комерцијалниот воздушниот превоз
."

(32) во Анекс III, по ORO.FC.005 се додава нов дел насловен како "Дел 1 - Општи услови".

(33) во Анекс III, ORO.FC.105(a) "водач на воздухоплов/командант" се заменува со "водач на воздухоплов или за операции во комерцијалниот воздушен превоз, како командант ".

(34) во Анекс III, ORO.FC.145 (в) на почетокот се додава "Во случај на операција на комерцијалниот воздушен превоз".

(35) во Анекс III, по ORO.FC.145, се додава нов дел насловен како "Дел 2 -

Дополнителни услови за операции на комерцијалниот воздушен превоз."

- (36) Во Анекс III, текстот ORO.CC.005 се заменува со следново:

„Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот при операции со воздухоплов со кабински персонал и се состои од:

(а) Дел 1, во кој се утврдени општите услови применливи за сите операции; и

(б) Дел 2, на кој се утврдени дополнителни услови кои се однесуваат само на операции во комерцијалниот воздушен сообраќај.";

- (37) Во Анекс III, Поддел ВВ, Дел 1 се именува како "Заеднички услови".

- (38) Во Анекс III се додава нов Анекс I под наслов "Изјава", како што е утврдено во Анекс II кон оваа регулатива.

- (39) Во Анекс V, текстот на SPA.GEN.100 се заменува со следново:

"(а) Органот надлежен за издавање на посебно одобрение треба да биде:

(1) за оператор на комерцијален воздушен сообраќај орган во земјата-членка во која се наоѓа главното место на деловна активност на операторот;

(2) за некомерцијалниот оператор, орган од земјата во која операторот има главно седиште на дејност или престојува.

(б) Не земајќи го предвид став (а) точка 2, условите кои се применуваат од овој анекс за одобрување на следниве операции не се применуваат за некомерцијални оператори кои користат воздухоплов регистрирани во трети земји, доколку земјата на регистрација на трета земја го има издадено одобрението:

(1) навигација заснована на перформансите (PBN);

(2) специфицирани минимални навигациски перформанси (MNPS);

(3) операции во воздушен простор со намалено минимално

вертикално раздвојување (RVSM)

(40) Во Анекс V текстот во SPA.GEN.110 текстот се заменува со следново:

„Опсегот на активноста, што може да ја врши оператор е документиран и наведен:

(а) за операторите кои поседуваат уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС) во оперативните спецификации кон АОС:

(б) за сите останати оператори од списокот на посебни одобрувања.“;

(41) Во Анекс V, SPA.DG.100 "Анекс VI (Дел - NCC) и Анекс VII (Дел - NCO) " се додаваат по " Анекс IV (Дел - CAT). "

(42) Се додава нов Анекс VI (Дел - NCC) и Анекс VII (Дел - NCO), како што е наведено во Анекс III и Анекс IV кон оваа регулатива, соодветно.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила денот по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 25 август 2013 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 14 август 2013 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

„Додаток V

Список на посебни одобренија

Некомерцијални операции

(предмет на условите наведени во одобрението и содржани во оперативниот прирачник или прирачникот за летање на пилотот)

Надлежен орган кој го издава одобрението ⁽¹⁾ :		
Список на посебни одобренија # ⁽²⁾ :		
Име на операторот:		
Датум ⁽³⁾ :		
Потпис:		
Модел на воздухоплов и регистарски ознаки ⁴		
Типови на специјализирани операции (SPO), доколку е применливо:		
☐ ⁽⁵⁾		
Посебни одобренија ⁽⁶⁾	Спецификации ⁽⁷⁾	Забелешки

¹ Се додава име и податоци за контакт

² Се додава соодветниот број

³ Датумот на издавање на посебно овластување (ден / месец / година) и потпис на претставникот од надлежниот орган.

⁴ Додавање на ознаката на Типот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST/ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST/ICAO е достапна на: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Регистарските ознаки мора да бидат наведени или во списокот на посебни одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај Списокот на посебни одобренија се однесува на соодветната страна од оперативниот прирачник.

⁵ Го определува типот на операција, на пример, земјоделство, градежништво, фотографија, анкетирање, набљудување и патролирање, воздушни реклама.

⁶ Во оваа колона наведи ги сите одобрени операции, на пример, опасни материи, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

⁷ Во оваа колона наведи ги најблагите критериумите за кое било одобрение, на пример, висината на одлуката и минималниот RVR за CAT II.

АНЕКС II

„Додаток

ИЗЈАВА во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, за воздушни операции
Оператор Име: Местото каде се наоѓа главното место на деловна активност на операторот или каде престојува и место од каде што се управува со операциите: Име и контакт информации на одговорниот раководител:
Операции на воздухопловот
Датум на почеток на операцијата/датум од кој се применува измената:
Вид/-ови на операции ☐ Дел – NCC: (наведете дали е патнички и/или товарен)
Вид/-ови на воздухоплов, регистрација/-и и главна база
Детали за одобрувањата (на изјавата прикачете список на специфични одобренија, доколку е применливо)
Список на алтернативни методи за усогласување со препораки кон АМС кои тие ги заменуваат (прикачено на изјавата)
Изјави
☐ Документацијата на системот за управување вклучувајќи го оперативниот прирачник ги одразува применливите услови утврдени во Дел-ORO, Дел-NCC и Дел-SPA. Сите летови се спроведуваат во согласност со процедурите и упатствата наведени во упатството.
☐ Сите воздухоплови со кои се управува, а кои поседуваат важечко уверение за пловидбеност и се во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата.
☐ Сите членови на кабинскиот персонал и на екипажот на лет, како што е применливо, се обучени во согласност со релевантните услови.
☐ (ако е применливо) Операторот спроведува и покажува усогласување со официјално признаен стандард на индустријата. Повикување кон Стандардот: Орган за издавање на уверение за работа: Датум на последна ревизија на сообразност:
☐ Надлежниот орган ќе биде известен за каква било промена во операциите, која влијае врз информациите во оваа изјава.
☐ Операторот потврдува дека податоците наведени во оваа изјава се точни.
Дата, име и потпис на одговорниот раководител "

АНЕКС III

“АНЕКС VI

**НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ СО КОМПЛЕКСНИ
ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН**

(ДЕЛ-NCC)

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

NCC.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што операторот поседува седиште на деловна активност или каде престојува истиот.

NCC.GEN.105 Одговорности на екипажот

(а) Секој член на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините должности, кои:

- (1) се поврзани со безбедноста на воздухопловот и лицата во него; и
- (2) се наведени во инструкциите и процедурите во оперативниот прирачник.

(б) Во критични фази на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот седи на своето одредено место и ги врши само оние дејствија кои се неопходни за безбедно управување на воздухопловот.

(в) Член на екипаж за време на летот на неговото место треба да е врзан со својот безбедносен појас.

(г) За време на целиот лет на местото за контрола на воздухопловот останува најмалку еден квалификуван член на екипажот.

(д) Членот на екипаж не презема обврски во воздухопловот:

- (1) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/-а, како што е наведено во 7 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било друг начин неспособен/-а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот; или
- (2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или од други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(ѓ) Членот на екипаж кој презема обврски за повеќе од еден оператор:

(1) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, како што е наведено во Анекс III (Дел – ORO) Поддел FTL кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012; и

(2) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(е) Членот на екипажот го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, недостаток, неисправност или дефект, кои според него може да влијаат врз пловидбеноста или безбедното управување на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој ја загрозува или може да ја загрози безбедноста на управувањето.

NCC.GEN.106 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот е одговорен за:

(1) безбедноста на воздухопловот и сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот во текот на операциите на воздухопловот, како што е наведено во точка 1(в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ;

(2) почеток, продолжување, завршување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;

(3) да се осигури дека се почитуваат сите инструкции, оперативни процедури и листи за проверка во согласност со оперативниот прирачник, како што е наведено во точка 1(б) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) започнување со лет само ако тој/таа е убеден/-а дека се задоволени сите оперативни ограничувања наведени во точка 2(а)3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, како што следи;

(i) воздухопловот е пловидбен;

(ii) воздухопловот е прописно регистриран;

(iii) инструментите и опремата потребни за вршење на соодветниот лет се инсталирани во авионот и се оперативни, освен ако операцијата со неоперативна опрема е дозволена согласно листата на минимална опрама (MEL) или еквивалентен документ, како што е наведено во NCC.IDE.A.105 или NCC.IDE.H 0,105;

(iv) масата на авионот и центарот на гравитација се такви што овозможуваат летот да се изврши во рамки на ограничувањата пропишани во документацијата за пловидбеност;

(v) целиот кабински и рачен багаж и товар се правилно натоварени и обезбедени;

(vi) оперативните ограничувања за воздухоплови, како што е наведено во прирачникот за операции при лет на воздухопловот (AFM), нема да бидат надминати за време на летот;

(vii) секој член на екипаж поседува валидна дозвола во согласност со

Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011; и

(viii) членовите на екипажот имаат соодветно овластување и ги исполнуваат условите во однос на стручноста и искуството;

(5) не започнува лет ако некој член на екипажот не е способен за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради дејство на психоактивни супстанции;

(6) продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место, доколку способноста за извршување на задачите на кој било член на екипажот за летање е значително намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(7) одлучува дали ќе прифати или нема да прифати воздухоплов, кој покажува отстапувања во поглед на листата со отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL), како што е применливо;

(8) запишува податоци за употреба и сите познати или очекувани дефекти на воздухопловот при крајот на летот или на серија од летови во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот од патувањата на воздухопловот; и

(9) гарантира дека уредите за снимање на податоците од летот:

(i) не се исклучуваат за време на летот; и

(ii) во случај на несреќа или инцидент, за кој/која задолжително се известува:

(А) не се бришат намерно;

(Б) се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) се активираат повторно само во согласност со истражниот орган;

(б) Водачот на воздухопловот има овластување да одбие превоз или да го истовари секое лице или каков било багаж или товар, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот.

(в) Водачот на воздухопловот, што е можно побрзо, ги известува одговорните единици во службите за контрола на летање (ATS) за какви било опасни временски услови или услови во лет, кои би можеле да влијаат врз безбедноста на другите воздухоплови.

(г) По исклучок на одредбите наведени во (а)(6), за време на операција со екипаж составен од повеќе членови, водачот на воздухопловот може да го продолжи летот до најблискиот аеродром со погодни временски услови доколку се воспоставени соодветни процедури за намалување на ризикот.

(д) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, водачот на воздухопловот спроведува каква било акција која ја смета за неопходна според околностите, во согласност со точка 7(г) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапи од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(ѓ) Водачот на воздухопловот, без одложување, му доставува на надлежниот

орган, извештај за чин на незаконско делување и го информира назначениот локален орган.

(е) Водачот на воздухопловот го известува најблискиот надлежен орган на најбрз начин за секоја несреќа, во која е вклучен воздухопловот, а која довела до сериозни повреди или смрт на некое лице или значителна штета на воздухопловот или имотот.

NCC.GEN.110 Усогласеност со законите, прописите и процедурите

(а) Водачот на воздухопловот работи во согласност со законите, прописите и процедурите на државите во кои се извршуваат операции.

(б) Водачот на воздухопловот е запознаен со законите, прописите и процедурите релевантни за вршењето на неговите функции, пропишани за области кои се надлетуваат, аеродроми или оперативни локации кои се користат, како и поврзаните уреди во воздухопловната навигација, како што е наведено во 1(а) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

NCC.GEN.115 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот можат да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

NCC.GEN.120 Движење по површина за возење на авиони

Операторот гарантира дека авионот се движи по површина за возење само на зоната за движење на аеродромот, доколку лицето кое го управува:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначен од операторот и:

- (1) е обучен да врши движење по површина за возење со авионот;
- (2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема; доколку се потребни радиокомуникации
- (3) има добиено инструкции во однос на планот на аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (АТС), фразеологијата и процедурите; и
- (4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

NCC.GEN.125 Пуштање на роторите во погон-хеликоптери

Роторите на хеликоптери се пуштаат во погон за целите на самиот лет, само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

NCC.GEN.130 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува било кое лице да користи пренослив електронски уред

(PBN) во кабината на воздухопловот кој би можел да има негативен ефект врз перформансите на системите и опремата на воздухопловот.

NCC.GEN.135 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи во воздухопловот

Операторот во секое време треба да овозможи достапност на списоците со информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опремата за преживување која се носи во воздухопловот, а се со цел итна комуникација со центрите за координација на спасувањето (RCC).

NCC.GEN.140 Документи, прирачници и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на следниве документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

- (1) упатство за операции при лет на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);
- (2) оригиналот на уверението за регистрација;
- (3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);
- (4) уверението за бучава;
- (5) изјавата, како што е наведено во Анекс III (Дел-ORO), ORO.DEC.100 кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012;
- (6) листата на посебни одобренија, доколку е применливо;
- (7) дозволата за радиостаница во воздухопловот, доколку е применливо;
- (8) полиси за осигурување за одговорност на штета настаната од трети лица;
- (9) дневникот на летот или еквивалентен документ;
- (10) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;
- (11) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;
- (12) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од воздухоплов кој пресретнува или пресретнатиот воздухоплов;
- (13) информации за услугите за истрага и спасување во областа на планираниот лет;
- (14) важечките делови од упатството за работа, а кои се однесуваат на обврските на членовите на екипажот, кои се лесно достапни за членовите на екипажот;
- (15) листа на минимална опрема (MEL) или список со отстапувања од конфигурацијата (CDL);
- (16) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документација од услугите за воздухопловно информирање (AIS);

(17) соодветни метеоролошки информации;

(18) декларации за товарот и/или патниците, ако е применливо; и

(19) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од државите, засегнати со летот.

(б) Во случај на губење или кражба на документите, наведени од (а)(2) до (а)(8), дозволено е операцијата да продолжи, додека воздухопловот не стигне до својата дестинација или место, каде што може да се изврши замена на документите.

NCC.GEN.145 Чување, изработка и користење на записи од уредите за снимање на податоците од летот

(а) По несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 дена, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите од **од уредот за снимање на податоците од летот (FDR)**, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и записите од опремата за пренос на податоци, за да се обезбеди континуирано функционирање на овие уреди.

(в) Операторот ги чува записите од оперативниот период од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), како што се бара во NCC.IDE.A.165 или NCC.IDE.H.165, освен во случаите на тестирање и одржување на FDR, кога е дозволено бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) во параметри, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010:

(1) записите од од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) се користат само ако сите засегнати членови на екипажот и персоналот за одржување на воздухопловите, за целите кои не се однесуваат на испитувањето на воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување ; и

(2) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели, кои не се предмет на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку заштитените процедури.

NCC.GEN.150 Транспорт на опасни материи

(а) Транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со *Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат* (ICAO Doc 9284-AN/905), вклучувајќи ги дополнувањата, какви било измени или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператор кој е овластен во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е, кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2010, освен кога:

(1) тие не се предмет на техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции; или

(2) тие се транспортираат од патници или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции.

(в) Операторот утврдува процедури за да се гарантира дека се преземени сите разумни мерки за да се спречи невнимателно внесување на опасни материи во воздухопловот.

(г) Операторот го обезбедува персоналот со потребните информации, овозможувајќи му да ги извршува своите одговорности, како што се бара од Техничките инструкции.

(д) Во согласност со Техничките инструкции, операторот веднаш ги пријавува до надлежниот орган и до соодветниот орган на државата на чија територија се случил настанот, во случаи на какви било какви инциденти или несреќи со опасни материи.

(ѓ) Операторот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со Техничките инструкции.

(е) Операторот гарантира дека известувањата кои содржат информации за транспортот на забранети стоки се даваат на местата за прифаќање на товарот, како што се бара во Техничките инструкции.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

NCC.OP.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за засегнатиот тип на воздухоплови и предметните операции.

NCC.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативни аеродроми и политиката на планирање на гориво, операторот го смета еден аеродром за изолиран, доколку времето на лет до

најблискиот соодветен алтернативен аеродром на дестинација е повеќе од:

- (а) за авионите со клипни мотори, 60 минути; или
- (б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.

NCC.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите – општо

(а) За правилата за летање по инструменти (IFR), операторот определува оперативен минимум за секој аеродром кој се користи за заминување, пристигнување и алтернативен аеродром. Таквиот минимум:

- (1) не е помал од оној кој е утврден од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, освен кога е посебно одобрен од страна на таа држава; и
- (2) кога се вршат операции при намалена видливост треба да е одобрен од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел- SPA), Поддел Е кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(б) При утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, операторот го зема предвид следново:

- (1) типот, перформансите и карактеристиките при управување со воздухопловот;
- (2) составот, неговата стручна оспособеност и искуство на екипажот на летот и
- (3) димензиите и карактеристиките на полетно-слетните патеки и зоните на завршниот приод и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (4) соодветноста и перформансите на достапните визуелни и невизуелни помошни средства на земја;
- (5) опремата достапна на воздухопловот за навигација и/или контрола на патеката на летот при полетување, приод, порамнување на воздухопловот, слетување, движење по слетување и неуспешен приод;
- (6) препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоните на првично искачување на висина која е потребна за спроведување на процедури за непредвидени ситуации;
- (7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за приод по инструменти,;
- (8) методите за одредување и известување за временските услови; и
- (9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(в) Минимумот за секоја специфичен тип на приод и процедура за слетување се користи само ако се исполнети подолу наведените услови:

- (1) копнената опрема потребна за предвидената процедура е функционална;
- (2) системи на воздухоплов потребни за овој тип на приод се функционални;
- (3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот се исполнети; и

(4) екипажот е соодветно квалификуван.

NCC.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите –операции NPA, APV, CAT I

(а) Висина на донесување на одлука (DH) која се користи за операции на непрецизен приод (NPA) и која се изведува со техника на завршен приод со непрекинато спуштање (CDFA), со процедура на приод со вертикално насочување (APV) или со операција од категорија I (CAT I), не треба да биде пониска од највисоката:

- (1) минимална висина до која може да се користат помошните средства за приод без потребните визуелни ознаки;
 - (2) релативна висина за безбедно надвиснување на препреки (OCH) за категорија на воздухоплов;
 - (3) објавена висина на донесување на одлука (DH) за процедурата за приод, ако е применливо;
 - (4) системскиот минимум кој е наведен во Табела 1.; или
 - (5) минималната висина на донесување на одлука (DH) дадена во прирачникот за лет на воздухоплов (AFM) или во сличен документ, доколку е наведено.
- (б) најниската висина на понирање (MDH) за NPA-операција која се изведува без CDFA-техниките треба да не биде пониска од највисоката::

- (1) OCH за категоријата на воздухопловот;
- (2) системскиот минимум кој е наведен во Табела 1; или
- (3) минималната MDH наведена во AFM, доколку е дадено.

Табела 1.

Системски минимум	
<i>Опрема</i>	<i>Најниска DM/MDH(ft)</i>
систем за слетување по инструменти (ILS)	200
систем за слетување преку системот за глобална навигација (GNSS)/ подобрен сателитски систем (SBAS) (процедури во услови на намалена видливост (LVP))	200
GNSS (латерална навигација, LNAV)	250
GNSS/барометарска вертикална навигација (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Локализатор (LOC) со или без опрема за мерење на растојание (DME)	250
Приод со надзорен радар (SRA) (престанува на ½ NM)	250
SRA (престанува на 1 NM)	300
SRA (престанува на 2 NM или на повеќе)	350

VHR универзален радиоопсег (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочен фар (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF следач на насока (VDF)	350

NCC.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со авиони

(а) MDH за операции на кружење со авиони не е пониска од највисоката наведена вредности за :

- (1) објавеното кружење (OCH) за категоријата на авион;
- (2) минимална висина на кружење од Табела 1.; или
- (3) DH/MDH од претходната процедура за приод по инструменти.

(б) Минималната видливост за операција на кружење со авиони е највисоката од наведените вредности за:

- (1) видливост при кружење за категоријата на авион, доколку е објавена;
- (2) минимална видливост од Табела 2.; или
- (3) хоризонтална видливост по должина на полетно-слетна патека/конвертирана метеоролошка видливост (RVR /CMV) од претходната процедура на приод по инструменти.

Табела 1

MDH и минимална видливост за кружење во однос на категоријата на авион

	Категорија на авион			
	A	B	C	D
MDF (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видливост (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење на хеликоптери на копно

MDH за операции за кружење со хеликоптери на копно да не е помала од 250 стапки, а метеоролошката видливост да не е пониска од 800 м.

NCC.OP.115 Процедури на заминување и приод

(а) Водачот на воздухопловот ги користи процедурите на заминување и приод, утврдени од државата во која се наоѓа аеродромот, доколку тие процедури се објавени за полетно-слетната патека или FATO.

(б) Без да е во спротивност со (а), водачот на воздухопловот прифаќа дозвола од контролата на летање АТС за отстапување од објавената процедура само:

- (1) под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките и да се земени предвид сите оперативни услови; или
- (2) доколку единицата на АТС го насочува со помош на радар.

(в) Во секој случај, сегментот на завршниот приод се прелетува визуелно или во согласност со објавените процедури за приод.

NCC.OP.120 Процедури за намалување на бучавата

Операторот разработува оперативна процедура земајќи ја предвид потребата од намалување на влијанието на бучавата од воздухопловот, притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет пред намалувањето на бучавата.

NCC.OP.125 Минимална висина за избегнување на препреки - IFR летови

(а) операторот одредува метод за определување на минимална висина на лет која го обезбедува бараното надвиснување над терен за да можат да бидат извршени летови за сите сегменти на маршрутата според IFR.

(б) врз основа на овој метод, водачот на воздухопловот утврдува минимална апсолутна висина на летот за секој лет. Минималните апсолутни висини на лет не треба да бидат пониски од висината која е објавена од страна на земјата која е надлетувана.

NCC.OP.130 Снабдување гориво и моторно масло - авиони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако авионот има доволно гориво и моторно масло за следново:

(1) летови по услови на визуелно летање (VFR):

- (i) во текот на денот, за лет до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 30 минути на нормална апсолутна висина на крстарење; или
- (ii) во текот на ноќта, за лет до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути на нормална апсолутна висина на крстарење;

(2) за IFR летови:

- (i) кога не е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути на нормална апсолутна висина на крстарење;

(б) При пресметувањето на потребното гориво, вклучително и за непредвидени ситуации, во предвид се земаат и следниве фактори:

- (1) прогноза на метеоролошки услови;
- (2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;
- (3) процедури при губење на притисок или дефект на еден мотор на маршрута, каде е применливо; и
- (4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголемат потрошувачката на гориво и/или моторното масло.

(в) Ништо не ја попречува измената на планот на летот за време на летот, со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

NCC.OP.131 Снабдување со гориво и моторно масло- хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако хеликоптерот има доволно гориво и моторно масло за следново:

(1) за летови по услови на визуелно летање (VFR), да летаат до аеродромот/оперативното место на кој/- е има закажано слетување, а потоа уште најмалку 20 минути летање со брзина која овозможува најголема растојание; и

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребен алтернативен аеродром или кога не е достапен аеродром со погодни временски услови, за лет до аеродромот/моперативно место на кој/- е има закажано слетување, а потоа да лета уште 30 минути при брзина на чекање на 450 м (1500 ft) над аеродромот на дестинација/оперативното место на кое треба да слета при стандардни температурни услови за приод и слетување; или

(ii) кога е потребен алтернативен аеродром, за лет до аеродром/оперативно место предвидено за слетување и за приод и неуспешен приод, а потоа:

(A) да летаат до наведениот алтернативен аеродром: и

(B) да летаат уште 30 минути при брзина на чекање на 450 м (1 500 ft) над алтернативниот аеродром/оперативно место на кое треба да слета при стандардни температурни услови, приод и слетување

(б) При пресметувањето на потребното гориво, вклучително и за непредвидените ситуации, се зема предвид следново:

- (1) прогноза на метеоролошки услови;
- (2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;
- (3) процедури при губење на притисок или дефект на моторот на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголемат потрошувачката на гориво и/или моторно масло.

(в) Ништо не ја попречува измената во планот на летот за време на летот, со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

NCC.OP.135 Сместување на багаж и товар

Операторот утврдува процедури кои гарантираат дека:

(а) во патничката кабина се превезува само рачен багаж, кој може да биде сместен на соодветен и сигурен начин; и

(б) секој багаж и товар во кабината на воздухопловот, кој може да предизвика повреда или штета, или да го попречи пристапот до премините и излезите, доколку е поместен, е поставен така што би се спречило неговото поместување.

NCC.OP.140 Инструкции на патници

Водачот на воздухопловот гарантира дека:

(а) пред полетувањето патниците се запознаени со местоположбата и користење на следново:

(1) безбедносни појаси;

(2) излези за итни ситуации; и

(3) картичка со упатства за патници во случај на итна состојба;

и, доколку е применливо:

(4) појас за спасување;

(5) опрема за дистрибуција на кислород;

(6) чамци за спасување; и

(7) друга опрема во ситуации случај на опасност за индивидуална употреба од страна на патниците;

и

(б) во случај на итна состојба за време на летот, на патниците им се дадени соодветни инструкции за постапување, зависно од околностите.

NCC.OP.145 Подготовки за лет

(а) Пред почетокот на летот, водачот на воздухопловот, со сите достапни расположливи средства, проверува дека уредите на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои му се достапни и се директно потребни за дадениот лет за безбедно управување на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во чиј склоп се изведува летот.

(б) Пред почетокот на летот, водачот на воздухопловот е запознаен со сите

достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови по IFR, вклучува:

- (1) студија за тековните временски извештаи и временски прогнози кои се достапни; и
- (2) планирање на алтернативна процедура на подготовка за можноста, летот поради временските услови да не може да заврши според планираното.

NCC.OP.150 Алтернативни аеродром за полетување – авиони

(а) за летови по IFR водачот на воздухопловот во планот за лет одредува најмалку еден алтернативен аеродром за полетување со погодни временски услови, доколку временските услови на аеродромот на заминување се на, или под применливиот оперативен минимум на аеродромот или е невозможно да се врати на аеродромот од каде е полетано поради други причини .

(б) Алтернативниот аеродром за полетување е оддалечен од аеродромот на заминување најмногу:

- (1) за двомоторни авиони: не повеќе од растојанието еднакво на време на лет од еден час, со брзина на крстарење со еден мотор при стандардни услови без ветар; и
- (2) за авиони со три или повеќе мотори, не повеќе од растојанието еднакво на 2 часа лет со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI) во согласност со AFM, при стандардни услови без ветар.

(в) За аеродромот да биде избран како алтернативен аеродром за полетување, достапните информации треба да укажуваат дека, за очекуваното време на употреба, условите ќе бидат на, или над оперативниот минимум на аеродромот за таа операција.

NCC.OP.151 Алтернативен аеродром на дестинација – авиони

За летови по IFR летови, водачот на воздухопловот, во планот на лет, одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) достапните тековни метеоролошки информации укажуваат дека, за период од еден час пред, па се до еден час по, проценетото време на пристигнување, или од реалното време на поаѓање до еден час по проценетото време на пристигнување, зависно кој е пократок период, периодот и слетувањето може да се вршат под визуелни метеоролошки услови (VMC); или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

- (1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура на приод по инструменти; и
- (2) достапните тековни метеоролошки информации укажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од 2 часа пред, до 2 часа по, предвиденото време на пристигнување:
 - (i) базата на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот

од процедурата на приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот од процедурата.

NCC.OP.152 Алтернативен авион на дестинација – хеликоптери

За летови по IFR летови, водачот на воздухопловот, во планот на лет, одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) за аеродром на кој е предвидено слетување е пропишана процедура на приод по инструменти, а достапните тековни метеоролошки податоци покажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат во периодот од два часа пред, до два часа по, предвиденото време на пристигнување, или од реалното време на поаѓање до 2 часа по предвиденото време на пристигнување, зависно кој е пократок период:

(1) базата на облаците од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот од процедурата на приод по инструменти; и

(2) видливоста од најмалку 1500 м над минимумот од процедурата: или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што се предвиден за слетување му е пропишана процедура на приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки информации покажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од два часа пред, до два часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот од процедурата на приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 1500 м над минимумот од процедурата.

(3) точка од која нема враќање (PNR) е утврдена во случај на отворено море.

NCC.OP.155 Полнење на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење на воздухопловот со авионски бензин (AVGAS) или гориво со поголема испарливост и густина, или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите други видови на гориво се преземаат потребните мерки и воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал, подготвен да почне и да спроведе евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.

NCC.OP.160 Користење на пилотски слушалки

(а) Секој член на екипажот на лет, од кого се бара да заземе работно место во

пилотската кабина, треба да носи слушалки со насочен микрофон или друг соодветен уред. Слушалките се користат како основно средство за говорна комуникација со ATS:

(1) на копно:

- (i) кога добива инструкции за полетување од контролата на летање (АТС) преку говорна комуникација; и
- (ii) кога моторите работат;

(2) за време на лет:

- (i) под преодната висина; или
- (ii) 10 000 стапки, во зависност од тоа која е повисока; и

(3) кога тоа се смета за неопходно од водачот на воздухопловот.

(б) Под условите од (а), насочениот микрофон или еквивалентниот уред се во положба што овозможува нивно користење за двонасочна радиокомуникација.

NCC.OP.165 Превоз на патници

Операторот е должен да утврди процедури со кои гарантира дека:

(а) патниците се сместени на места каде, во случај на итна евакуација, би можело да им се помогне, а при тоа да не се попречува евакуацијата на воздухопловот;

(б) пред и за време на движењето по површина за возење, полетување и слетување или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста, секој патник во воздухопловот е на своето седиште или легло и го има правилно врзан со својот безбедносен појас или уредот за ограничување на движењето; и

(в) заземање на седиштата од повеќе лица е дозволено само на некои седишта во воздухопловот на кои седат еден возрасен и едно дете и кои се соодветно обезбедени со дополнителен појас или друг уред за ограничување на движењето.

NCC.OP.MPA.170 Безбедност во патничката кабина и кујната(-ите)

Водачот на воздухопловот гарантира дека:

(а) пред движењето по површина за возење, полетување и слетување, сите излези и патеки за излез се слободни за пристап; и

(б) пред полетување и слетување и кога тој смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секоја опрема и багаж се соодветно обезбедени.

NCC.OP. 175 Пушење во воздухопловот

Водачот на воздухопловот не дозволува пушење во воздухопловот:

(а) секојпат кога се смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста;

(б) за време на полнење на воздухопловот со гориво;

- (в) кога воздухопловот е на земја, освен ако операторот не утврдил процедури за намалување на ризиците за време на операциите на земја;
- (г) надвор од определените зони за пушење, во преминот(-ите) и во тоалетот(-ите);
- (д) во просторот за товар и/или во други зони за превоз на товар, кој не е складиран во огноотпорни контејнери или покриени со огноотпорно платно; и
- (ѓ) во оние зони од патничката кабина, во кои се доставува кислород.

NCC.OP.180 Временски услови

- (а) Водачот на воздухопловот започнува полетување или го продолжува летот по услови на визуелно летање (VFR), само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека временските услови долж маршрутата и на одредената дестинација во предвиденото време на користење, ќе биде на, или над применливиот оперативен минимум за летови по VFR.
- (б) Водачот на воздухопловот започнува полетување или го продолжува летот по правилата за летање по инструменти (IFR) кон аеродромот на планираната дестинација, само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека, во предвиденото време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинација или најмалку на еден алтернативен аеродром на дестинација е на или над применливиот оперативен минимум на аеродромот.
- (в) Ако летот содржи VFR и IFR сегменти, метеоролошките информации наведени во точки (а) и (б) се применуваат до степен до кој е потребно.

NCC.OP.185 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

- (а) Операторот утврдува процедури, кои треба да се следат кога е потребно одмрзнување или спречување на замрзнување на воздухоплов кој се наоѓа на земја, а потребни се и поврзани инспекции на воздухопловот со цел овозможување безбедно управување на воздухопловот.
- (б) Водачот на воздухопловот започнува полетување, само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на воздухопловот, со исклучок на случаите дозволени според процедурите наведени во (а) и во согласност со AFM.

NCC.OP.190 Мраз и други загадувачи — процедури за летање

- (а) Операторот утврдува процедури за летови при очекувани или реални услови на замрзнување.
- (б) Водачот на воздухопловот започнува полетување или намерно лета при очекувани или реални услови на замрзнување, само ако воздухопловот е опремен и поседува уверение за оперирање во такви услови, како што е наведено во 2.а.5 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008
- (в) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот на замрзнување за кој

воздухопловот поседува уверение за работа, или ако воздухоплов, кој не поседува уверение за летање при познати услови на замрзнување, најде на замрзнување, водачот на воздухопловот веднаш излегува од овие услови на заледување преку промена на нивото и/или маршрутата и, ако е потребно, преку прогласување на итна ситуација кај контролата на летање (АТС).

NCC.OP.195 Услови за полетување

Пред да започне со полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека:

- (а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO, нема да го попречуваат безбедното полетување и заминување; и
- (б) е исполнет утврдениот оперативен минимум на аеродромот.

NCC.OP.200 Симулирање на ситуации за време на лет

- (а) Водачот на воздухопловот, при превоз на патници или товар, не симулира:
 - (i) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или
 - (ii) лет при временски услови по инструменти (IMC).
- (б) По исклучок од ставот (а), такви ситуации може да се симулираат со студенти-пилоти во воздухоплов, за време на обуки за летање кои се спроведуваат од страна на одобрена организација за обука.

NCC.OP.205 Процедури за управување со потрошувачката на гориво за време на лет

- (а) Операторот утврдува процедура, која гарантира дека проверките на гориво за време на летот и управувањето со потрошувачката на гориво се извршени.
- (б) Водачот на воздухопловот редовно проверува дали количината на употребливо гориво што останува за време на летот не е помала од количината на гориво кое е потребно за продолжување на летот до аеродромот со погодни временски услови или до оперативното место и планираното резервно гориво, како што е наведено во NCC.OP.130 или NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Користење на дополнителен кислород

Водачот на воздухопловот гарантира дека тој/таа и членовите на екипажот на лет, кои имаат обврски од суштинска важност за безбедно управување на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород, кога апсолутната висината во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога апсолутната висината на кабината надминува 13 000 стапки.

NCC.OP.215 Откривање на близина со земјата

Кога се констатира несоодветна близина со земјата од член на екипажот на лет или од системот за предупредување за близина со земјата, пилотот, кој го извршува летот, веднаш презема корективни дејствија за создавање на услови за безбеден лет.

NCC.OP.220 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и функционира. Кога се користи системот ACAS II, таквите постапки и обука треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011.

NCC.OP.225 Услови за приод и слетување

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.

NCC.OP.230 Започнување и продолжување на приодот за слетување

(а) Водачот на воздухопловот може да започне приод по инструменти, независно од пријавената видливоста по полетно-слетната патека/видливоста (RVR/VIS).

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под применливиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 стапки над аеродромот; или

(2) во завршниот сегмент на приод во случај кога апсолутната /релативната висина на носење одлука (DA/H) или минималната апсолутна/релативна висина на понирање (MDA/H) е поголема од 1 000 ft над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по поминувањето до 1 000 ft над аеродромот, пријавените RVR/VIS паднат под применливиот минимум, приодот може да се продолжи до DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи под DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено, под услов визуелната референца соодветна за типот на операцијата на приод и за предвидената полетно-слетна патека да е утврдена на DA-H или MDA-H и да е одржувана .

(ѓ) RVR-зоната на точката на допир при слетување е секогаш контролирана.

ПОДДЕЛ В

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ

ОГРАНИЧУВАЊА

NCC.POL.100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на која било фаза од операцијата, товарот , масата и балансот (CG) на воздухопловот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник, ако тоа е поограничувачко.

(б) Натписите, списоци, ознаките на инструменти или нивни комбинации, кои ги содржат овие оперативни ограничувања пропишани со AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

NCC.POL.105 Маса и баланс, товарање

(а) Операторот ја утврдува масата и CG на секој воздухоплов преку реално мерење пред неговото пуштање во употреба. Акумулираните влијанија од измените и поправките во однос на масата и балансирањето се земаат предвид и соодветно се документираат. Воздухопловот се мери повторно, ако влијанијата на измените во однос на масата и балансирањето не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.

(в) Операторот ја утврдува масата на сите оперативни елементи и членови на екипажот вклучен во сувата оперативна маса на воздухопловот преку реално мерење, вклучително каков било багаж на екипажот или со користење на стандардни маси. Влијанието на нивната локација врз CG на воздухопловот, се утврдува. Кога се користат стандардни маси, следниве вредности на маса за членовите на екипажот треба да бидат користени за да се одреди сувата оперативна маса:

(1) 85 кг, вклучувајќи рачен багаж, за членовите на екипажот/техничкиот персонал; и

(2) 75 кг за членови на кабинскиот персонал.

(г) Операторот е должен да воспостави процедура која му овозможува на водачот на воздухопловот да ја утврди масата на товарот што се транспортира, вклучувајќи каков било баласт, преку:

(1) реалната тежина;

(2) утврдување на масата на товарот кој се транспортира во согласност со стандардните маси на патници и багаж; или

(3) пресметка на масата на патниците врз основа на изјавите на, или во име на, кој било патник, додавајќи ја на тоа вредноста на предодредената тежина за рачен багаж и облека, ако бројот на патнички седишта на располагање во воздухопловот:

(i) е помал од 10 за авиони; или

(ii) е помал од 6 за хеликоптери.

(д) кога се користат стандардни маси се употребуваат следниве вредности за

маса.

(1) за патници, вредности во Табела 1 и 2, со вклучени рачен багаж и тежината на секое дете кое патува со возрасен на едно патничко место:

Табела 1

Стандардна маса за патници – воздухоплов со вкупен број на патнички места од 20 или повеќе

Патнички седишта	20 и повеќе		30 и повеќе
	Машки	Женски	Сите возрасни
Возрасни	88 кг	70 кг	84 кг
Деца	35 кг	35 кг	35 кг

Табела 2

Стандардна маса за патници – воздухоплов со вкупен број на патнички места од 19 или помалку

Патнички седишта	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Машки	104 кг	96 кг	92 кг
Женски	86 кг	78 кг	74 кг
Деца	35 кг	35 кг	35 кг

(2) за багаж:

(i) за авиони, доколку вкупниот број на патнички седишта на располагање во авионот е 20 или повеќе, стандардните вредности на маса за чекиран багаж се дадени во Табела 3;

Табела 3

Стандардна маса за багаж – авион со вкупен број на патнички места од 20 или повеќе

Тип на лет	Стандардна маса на багаж
Домашен	11 кг

Во европскиот регион	13 кг
Интерконтинентален	15 кг
Сите останати	13 кг

(ii) за хеликоптери, доколку вкупниот број на патнички седишта на располагање во авионот е 20 или повеќе, стандардните вредности на маса за чекиран багаж е 13 кг;

(г) за авиони со 19 патнички места или помалку, реалната маса на чекиран багаж се утврдува:

(1) преку тежина; или

(2) преку пресметка врз основа на изјавите на, или во име на, секој патник. Ако ова не е изводливо, се употребува минималната стандардна маса која е еднаква на 13 кг.

(е) Операторот воспоставува процедури за да му овозможи на водачот на воздухопловот да ја утврди масата на наполнетото гориво, користејќи ги податоците за неговата реална густина, или доколку не е позната таа, густината, пресметана по метод, утврден во оперативното упатство.

(ж) Водачот на воздухопловот обезбедува дека товарињето:

(1) на воздухопловот се врши под надзор на квалификуван персонал; и

(2) патниот товар е во согласност со податоците, кои се користат за пресметување на масата и рамнотежата на воздухопловот.

(з) Операторот воспоставува процедури за да му овозможи на водачот на воздухопловот да ги почитува дополнителните структурни ограничувања како што се за цврстината на подот, максималниот товар по должина метар, максималната маса за товарен простор и максималниот број на места.

(с) Операторот ги воспоставува начелата и методите во оперативното упатство, кои се користат во товарињето и кај системот за утврдување на маса и баланс, кој ги исполнува условите, наведени во (а) до (з). Овој систем ги опфаќа сите типови на планирани операции.

NCC.POL.110 Документација и податоци за масата и балансирањето

(а) Операторот утврдува податоци и ја подготвува документацијата за маса и балансирањето пред секој лет, наведувајќи го товарот и неговата распределбата на начин што не се надминуваат ограничувањата на воздухопловот за маса и баланс. Документацијата за маса и баланс ги содржи следниве информации:

(1) Регистрација и тип на воздухоплов;

(2) Идентификација на летот, број и датум, како што е применливо;

(3) Име на водачот на воздухопловот;

(4) Името на лицето, кое ја подготвило документацијата;

- (5) Сувата оперативна маса и CG на воздухопловот;
 - (6) Масата на горивото при полетување и масата на горивото за патувањето;
 - (7) Масата на останатиот потрошен материјали, различен од горивото, како што е применливо;
 - (8) Компонентите на товарот, вклучувајќи патници, багаж, товар и баласт;
 - (9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво;
 - (10) Применливите позиции на CG на воздухопловот; и
 - (11) Граничните вредности за масата и CG.
- (б) Кога податоците и документацијата за масата и балансот се создаваат од компјутеризиран систем за маса и баланс, операторот ја проверува веродостојноста на добиените податоци.
- (в) Кога товарањето на воздухопловот не се врши под надзор на водачот на воздухопловот, лицето кое го надгледува товарањето на воздухопловот потврдува со своерачен потпис или на сличен начин, дека товарот и неговата распределба се во согласност со документацијата за масата и балансот утврдена од водачот на воздухопловот. Водачот на воздухопловот со своерачен потпис или на сличен начин го потврдува прифаќањето.
- (г) Операторот определува процедури за промени на товарот во последен момент, за да гарантира дека:
- (1) секоја промена во последен момент по пополнување на документацијата за масата и балансот е внесена во документите за планирање на летот, кои ја содржат документацијата за масата и балансот.
 - (2) утврдената максимална дозволена промена во последен момент во однос на број на патници или товар е наведена; и
 - (3) ако оваа максимална дозволена вредност се надмине, се подготвува нова документација за масата и балансот.

NCC.POL.111 Документација и податоци за масата и балансот - олеснувања

По исклучок на NCC.POL.110(a) (5), позицијата на CG може да не мора да стои во документацијата за масата и балансот, ако распределбата на товарот е во согласност со однапред пресметана табела на рамнотежа или ако може да се докаже дека за планираните операции може да се обезбеди правилен баланс без оглед тоа каков е реалниот товар.

NCC.POL.115 Перформанси – општо

Водачот на воздухоплов управува со воздухопловот само ако перформансите се во согласност со применливите правила за лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродромите или оперативните места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат.

NCC.POL.120 Ограничувања на маса на полетување - авиони

Операторот гарантира дека:

(а) масата на авионот на почетокот на полетување не ги надминува ограничувањата за маса:

- (1) при полетување, во согласност со условите на NCC.POL.125;
- (2) на маршрута со еден откажан мотор (OEI), во согласност со условите на NCC.POL.135; и
- (3) при слетувањето во согласност со условите на NCC.POL.135,

овозможувајќи очекувано намалување на маса при прогресијата на летот и испуштање на горивото.

(б) масата на почетокот на полетување никогаш не треба да го надмине максимумот на маса при полетување, како што е наведено во AFM за апсолутната висина на притисокот, кој е соодветен на висината на аеродромот или оперативното место, а доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување при какви било други локални атмосферски услови; и

(в) очекуваната маса за очекуваното време на слетување на аеродромот или оперативното место кое е предвидено за слетување или на кој било алтернативен аеродром на дестинацијата, никогаш нема да ја надмине максималната маса за слетување која што е наведена во AFM за апсолутната висина на притисокот кој е соодветен на висината на аеродромот или оперативното место, или доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување при какви било други локални атмосферски услови.

NCC.POL.125 Полетување - авиони

(а) При утврдување на максимална маса на полетување, водачот на воздухопловот го зема во предвид следново:

- (1) пресметаната должина за полетување да не ја надминува расположливата должина за полетување при што должината на просторот без препреки да не ја надминува половина од расположливата должина на полетно-слетната патека за залет при полетување;
- (2) пресметаната должина на полетно-слетната патека за залет при полетување да не ја надминува расположливата должина на полетно-слетната патека при полетување;
- (3) единичната вредност V_1 се користи за одбиените и непрекинатите полетувања, ако вредноста на V_1 е наведена во AFM; и
- (4) по влажни или контаминирани полетно-слетни патеки, масата на полетување не ја надминува масата која е дозволена за полетување на сува полетно-слетна патека под истите услови.

(б) во случај на отказ на моторот за време на полетувањето на воздухопловот, водачот на воздухопловот гарантира дека:

- (1) за авион за кој вредноста на V_1 е наведена во AFM, авионот треба да го

прекине полетувањето и да запре во рамки на расположливата должина на полетно-слетната патека за прекинатото полетување, и

(2) за авиони за кои нето патеката за полетување е наведена во AFM, авионот треба да биде во можност да го продолжи полетувањето и да ги надмине сите пречки долж воздушната патека при соодветна оддалеченост, додека авионот не е во позиција да ги задоволи условите од NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Летање по маршрута — со еден откажан мотор (OEI) - авиони

Водачот на воздухопловот гарантира дека во случај на откажан мотор во која било точка во текот на маршрутата, авион со повеќе мотори ќе го продолжи летот до соодветниот аеродром или до оперативното место, без да лета под минималната висина за надвиснување на препреки.

NCC.POL.135 Слетување – авиони

Водачот на воздухопловот гарантира дека на кој било аеродром или оперативно место, по надвиснување на сите препреки на патеката за приод на безбедна висина, авионот треба да биде во можност да слета и да застане, или хидроавион да постигне задоволителна мала брзина во рамки на расположливата должина на полетно-слетна патека за слетување. Се почитуваат отстапувања за предвидените варијации во техниките за приод и слетување, доколку таквите отстапувања не се почитувале при податоците за планирање или за перформансите.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

NCC.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.A.245;
- (3) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.A.250; или
- (4) се вградени во авионот.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Резервни осигурувачи;
- (2) Рачни преносни светилки;
- (3) Прецизен хронометат;

- (4) Држач за карти;
 - (5) Комплет за прва помош;
 - (6) Опрема за преживување и сигнализирање;
 - (7) Морски котви и опрема за укотвување; и
 - (8) Систем за сигурносно врзување на деца.
- (в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со други применливи анекси, но се пренесува при летот, треба да го исполнуваат следново:
- (1) информациите кои се добиени со помош на овие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од екипаж на лет за усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; и
 - (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.
- (г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.
- (д) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на лет, се поставуваат така што му дозволуваат на членот на екипажот јасно да ги види индикациите од неговото/нејзиното работно место, со минимално изводливо отстапување од позицијата и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на патеката на летот.
- (ѓ) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

NCC.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти на авионот, делови од опрема или функции, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или
- (б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамки на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).
- (в) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCC.IDE.A.110 Резервни електрични осигурувачи

Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи со снага која е потребна за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

NCC.IDE.A.115 Оперативни светла

Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) систем на светилки против удар;
- (б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;
- (в) светло за слетување;
- (г) светилки со напојување од авионскиот електричен систем за обезбедување соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на авионот;
- (д) светилки кои се напојуваат од авионскиот електричен систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини;
- (е) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и
- (е) светилки според Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроавион.

NCC.IDE.A.120 Операции на авионот по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите, со кои се извршуваат операции по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на следново:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висината по притисок;
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Накосување; и
- (6) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Авионите кои изведуваат операции во согласност со визуелни метеоролошки услови (VMC) над вода и вон видокругот на земјата, при VMC во текот на ноќта или во услови кога авионот не е во можност да се одржи на саканата патека на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, како дополнение кон точка (а), опремени се со:

(1) Средства за мерење и прикажување на следново:

- (i) Свртувањето и накосувањето;
- (ii) Положбата;
- (iii) Вертикалната брзина; и
- (iv) Стабилизиран курс.

(2) средства за прикажување, кога снабдувањето со електрична енергија на жирокопските инструменти не е соодветно; и

(3) средства за спречување на дефект на системот за прикажување на брзината на летање, која се бара во (а)(4) поради кондензација или замрзнување.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за операција, авионите се опремени со дополнителни одделни средства за прикажување на:

- (1) Висина на притисок;
- (2) Индицирана брзина;
- (3) Накосување, или свртување и накососување, како што е применливо;
- (4) Положбата, доколку е применливо;
- (5) Вертикалната брзина, доколку е применливо;
- (6) Стабилизиран курс, доколку е применливо; и
- (7) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број, доколку е применливо.

NCC.IDE.A.125 Операции според IFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Авиони, кои се кои вршат операции по IFR се опремени со:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висината по притисок;
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Вертикалната брзина;
- (6) Свртувањето и закосувањето;
- (7) Положбата;
- (8) Стабилизираниот курс;
- (9) Надворешна температура на воздухот; и
- (10) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Средства, кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно;

(в) Кога се потребни двајца пилоти за лет, за вториот пилот постојат дополнителни одделни средства за да го прикажат следново :

- (1) Висината на притисокот;
- (2) Наведената брзина на летање;
- (3) Вертикалната брзина;
- (4) Свртувањето и закосувањето;
- (5) Положбата;
- (6) Стабилизираниот курс;
- (7) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов

број, доколку е применливо;

(г) Средства за спречување на дефект на системот за прикажување на брзината на летање која се бара во (а)(4) и (в)2, поради кондензација или замрзнување;

(д) Алтернативен извор на статички притисок;

(ѓ) Држачот на карти на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќни операции.

(е) втори независни средства за мерење и прикажување на висина; и

(ж) доводот на електрична енергија за итни случаи, независен од главниот систем за снабдување со електрична енергија, за потребите на функционирање и осветлување на системот за прикажување на положбата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија за итни случаи се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите мора јасно да прикаже дека индикаторот за положбата се напојува од доводот на електрична енергија за итни случаи.

NCC.IDE.A.130 Дополнителна опрема за операции со еден пилот при операции по IFR

Авионите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

NCC.IDE.A.135 Систем за предупредување за опасно приближување до теренот (TAWS)

Авионите со турбински мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за:

(а) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или

(б) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2011 година.

NCC.IDE.A.140 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Освен ако не е поинаку предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони со турбински мотори, кои имаат MCTOM која надминува 5 700 kg, или MOPSC од повеќе од 19 патнички места се опремени со ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Авионски метеоролошки радар

Следниве авиони се опремени со авионски метеоролошки радар, кога се користат во текот на ноќта или при IMC во области, во кои се очекуваат бури

или други потенцијални опасни временски услови, за кои се смета дека можат да се откријат со авионски метеоролошки радар:

- (а) авиони со херметичка кабина;
- (б) авиони со нехерметичка кабина и МСТОМ која е поголема од 5 700 kg; и
- (в) авиони со нехерметичка кабина и MOPSC од повеќе од девет.

NCC.IDE.A.150 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта

- (а) Авиони, со кои се извршуваат операции во очекувани или реални услови на замрзнување во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување или откривање на создавање на мраз.
- (б) Средствата за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај, со цел на членовите на екипажот на лет да не им го отежнува извршувањето на нивните должности.

NCC.IDE.A.155 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Авиони, кои вршат операции со повеќе од еден член на екипаж на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет.

NCC.IDE.A.160 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

- (1) авиони со МСТОМ која што надминува 27 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година; и
- (2) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која што надминува 2 250 kg:
 - (i) кои поседуваат уверение за работа со најмалку 2 пилота, како дел од екипажот;
 - (ii) опремени со турбомлазен мотор(и) или повеќе од еден турбопропелер;и
- (iii) за кого уверението за типот е првпат издадено на 1 јануари 2016 година или подоцна.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

- (1) говорните комуникации пренесени или примени по радио во пилотската кабина;
 - (2) разговорите меѓу членовите на екипаж на лет со примена на внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако е инсталиран;
 - (3) звучно опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи ги без прекин, звучните сигнали, примени од секој микрофон на рачка и микрофон во маска, во употреба; и
 - (4) гласовни или звучни сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод, емитувани во пилотските слушалки или звучници.
- (г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.
- (д) Како дополнително на (г), во зависност од достапноста на електричната енергија, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по гасењето на моторите на крајот од летот.
- (ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа што помага за негово лоцирање во вода.

NCC.IDE.A.165 Уред за снимање на податоците од летот

- (а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно враќање на овие податоци од податочната база.
- (б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на патеката на летот на авионот, брзината, позицијата, моќноста на моторите, конфигурацијата и вршењето на операции и обезбедува чување на снимените податоци најмалку во текот на последните 25 часови.
- (в) Податоците задолжително се добиваат од изворите на авионот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информации прикажани на екипажот на лет.
- (г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) автоматски почнува со снимање на податоците пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.
- (д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

NCC.IDE.A.170 Снимање на пренос на податоци

(а) Авиони, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, а кои имаат можност да ги одржуваат комуникациите преку пренос на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат на уредот, каде е применливо:

(1) комуникациски пораки преку пренос на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од авионот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации преку пренос на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотот;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) сликовен запис на податоците, доколку тоа го дозволува архитектурата на системот;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации за пренос на податоци и кои се чуваат одделно од авионот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки за пренос на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Методот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоците, снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во NCC.IDE.A.160 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Барањата кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во NCC.IDE.A.160 (г) и (д) за логиката на започнување и запирање за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

NCC.IDE.A.175 Комбиниран уред за снимање на податоци од летот и на разговорите во пилотската кабина

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку:

(а) еден комбиниран уред за снимање на разговорите во пилотската кабина, доколку авионот треба да биде опремен со CVR и со уред за снимање на податоците од летот (FDR);

(б) два комбинирани уреда за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, доколку авионот е опремен со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR).

NCC.IDE.A.180 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Авионите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;

(3) систем за сигурносно врзување за деца (CDR) за секое лице на воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(4) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно кочење:

(i) за секое седиште на член на екипажот на лет и за секое седиште до пилотско седиште;

(ii) за секое седиште на набљудувач, лоцирано во пилотската кабина;

и

(5) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото на седиштето за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, во случај на авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 31 декември 1980 година

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото:

(1) се ослободува од една точка;

(2) на седиштата на член од екипажот на лет, на секое седиште до пилотското седиште и на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно.

NCC.IDE.A.185 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Авиони, во кои седиштата на екипажот на лет не се гледаат сите патнички седишта, се опремени со средства за укажување на сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба појасите да бидат врзани и кога пушењето не е дозволено.

NCC.IDE.A.190 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплекти за прва помош во согласност со Табела 1.

Табела 1

Број на потребни комплекти за прва помош

Број на поставени патнички седишта	Број на потребни комплекти за прва помош
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 или повеќе	6

(б) Комплетите за прва помош се:

- (1) лесно достапни за користење; и
- (2) се обновуваат редовно.

NCC.IDE.A.195 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани при висина на лет за која се бара дополнителен кислород според точка (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород која може да складираат и дистрибуираат резерви на кислород.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани над висини на лет на кои висината на притисокот во патничката кабина е над 10 000, стапки треба да носат доволно кислород за дишење за да може да се обезбеди за:

(1) сите членови на екипажот и:

(i) 100 % од патниците во кој било период кога висината на притисокот во кабината надминува 15 000 стапки, но во секој случај не помал од резерви на кислород за десет минути .

(ii) најмалку 30 % од патниците во кој било период кога, при губење на притисокот и земајќи ги предвид околностите на летот, висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 14 000 стапки и 15 000 стапки; и

(iii) најмалку 10 % од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 14 000 стапки;

(2) сите патници во патничката кабина за не помалку од 10 минути за авиони кои извршуваат операции на висина на притисок над 25 000 стапки или кои се извршуваат под таа висина, но под услови кои нема да дозволат безбедно спуштање кон висина на притисок од 13 000 стапки во рок од 4 минути.

(в) Авионите со херметички затворена кабина, кои извршуваат операции на апсолутна висина над 25000 стапки, дополнително се опремени со:

(1) уред за предупредување на екипажот на лет за какво било губење на притисокот; и

(2) маски кои брзо се ставаат, за членовите на екипажот на лет.

NCC.IDE.A. 200 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

(а) Авиони со нехерметички кабини кои вршат операции на апсолутна висини на лет за кои е потребно снабдување со кислород во согласност со став (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да ги складира и да се дистрибуира потребни резерви на кислород.

(б) Авиони со нехерметичка кабина кои вршат операции над апсолутна висина на лет на која висината на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки, носат доволно резерви кислород за дишење за:

(1) сите членови на екипажот и на најмалку 10% од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висината на притисокот во патничката кабина е над 13.000 стапки.

NCC.IDE.A.205 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCC.IDE.A.206 Секира и хебла за разбивање

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) поголема од 5 700 kg, или MOPSC со повеќе од девет патнички места, се опремени со најмалку една секира или хебла за разбивање, кои се наоѓаат во пилотската кабина.

(б) Во случај на авиони со MOPSC за повеќе од 200 патници, се поставува дополнителна секира или хебла за разбивање во или во близина на зоната на крајот од кујната или во близина на неа.

(в) Секирите и хеблите, кои се наоѓаат во патничката кабина не треба да бидат видливи за патниците.

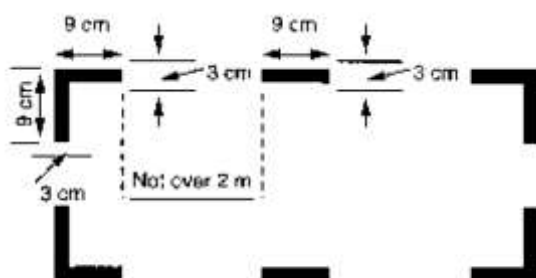
NCC.IDE.A.210 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на авионот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај се означени, таквите места се означени како

што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на местата за пробивање



NCC.IDE.A.215 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авионите се опремуваат со:

- (1) со ELT од кој било вид со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јули 2008 година;
- (2) со автоматско ELT со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или по 1 јули 2008 година.

(б) ELT од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елечи за спасување за секое лице во авионот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, сместени на место со цел да бидат лесно достапно од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

- (1) копнени авиони, кои вршат операции над вода на растојание поголемо од 50 морски милји од земјата, или кои полетуваат или слетуваат на аеродром или оперативен место, каде според водачот на воздухопловот, патеката на полетување или приод е така поставена над вода при што би постоела веројатност за принудно слетување на вода; и
- (2) хидроавиони, кои се управуваат над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред кој плови е опремен со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

(в) Хидроавионите, кои се користат над вода, се опремени со:

- (1) морски котви и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на авион на вода, во согласност со неговата големина, тежина и карактеристики за управување; и
- (2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(г) Водачот на авион со кој се изведуваат операции над вода на поголемо растојание од копното каде е поверојатно итно слетување поголемо од она кое одговара на 30 минути при нормална брзина на крстарење или 50 NM, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на патниците во авионот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на што тој/таа одлучил/-а да понесе:

- (1) опрема за сигнализирање на опасност;
- (2) доволно сплавови за спасување за да се пренесат сите лица кои се наоѓаат во авионот, сместени така што овозможуваат лесно користење во итна ситуација; и
- (3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

NCC.IDE.A.230 Опрема за преживување

(а) Авиони, со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со:

- (1) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;
- (2) најмалку еден ELT; и
- (3) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета земајќи го предвид бројот на лицата во авионот.

(б) Дополнителната опрема за преживување, наведена во (а)(3), не е потребно да се носи, кога авионот:

(1) останува на растојание од зоната во која потрагата и спасувањето не се особено тешки, а кое растојание одговара на:

(i) 120 минути лет со брзина за летање со еден нефункционален мотор за авиони кои може да го продолжат летот до аеродромот со критичен/-ни мотор/-и кој/-и може да станат нефункционални во која било точка на маршрутата или планираните маршрути на заобиколување; или

(ii) 30 минутен лет со брзина на маршрута за сите други авиони;

или

(2) останува на растојание, кое не е поголемо од она кое одговара на 90-минутен лет со брзина на крстарење од зона соодветна за извршување на принудно слетување, за авионите кои поседуваат уверение во согласност со важечките стандарди за пловидбеност.

NCC.IDE.A.240 Слушалки

(а) Авионите се опремени со слушалки со насочен микрофон или еквивалентно, за секој член на екипажот на лет на неговото работно место во пилотската кабина.

(б) Авиони, кои се управувани по IFR или во ноќни услови, се опремени со копче за пренос на рачните команди за управување, за секој член на екипажот на лет.

NCC.IDE.A.245 Радиокомуникациска опрема

(а) Авионите, кои извршуваат операции по IFR или во ноќни услови, или ако е во согласност со применливите услови за воздушен простор, се опремени со радиокомуникациска опрема, која при нормални услови на радио-пренос, овозможуваат:

- (1) вршење на двонасочна комуникација за целите на аеродромска контрола;
 - (2) добивање метеоролошки информации за цело време во текот на летот;
 - (3) вршење двонасочна комуникација во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од надлежното тело; и
 - (4) обезбедување комуникација на воздухопловната фреквенција за итни случаи од 121,5 MHz
- (б) Доколку е потребна повеќе од една единица на комуникациска опрема, секоја е независна од другите до степен до кој нефункционирањето на која било опрема нема да резултира со нефункционирање на која било друга опрема.

NCC.IDE.A.250 Навигациска опрема

(а) Авионите се опремени со навигациска опрема која ќе им овозможи да продолжат согласно:

- (1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и
 - (2) применливите услови за воздушен простор.
- (б) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да гарантира дека во случај на нефункционирање на некој елемент од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со став (а), или безбедно спроведување на соодветната акција при непредвидена состојба.
- (в) Авионите, кои вршат операции, за кои се планира слетување при ИМС, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема се овозможува вршење таква навигација за секој аеродром, на кој се планира слетување при ИМС и за секој одреден алтернативен аеродроми.

NCC.IDE.A.255 Транспондер

Авионите се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондер со карактеристики кои се неопходни за маршрутата по која ќе се изврши летот.

NCC.IDE.A.260 Управување со електронски навигациски податоци

(а) Операторот користи исклучиво софтвер за електронски навигациски податоци, кој подржува апликација за навигација, која ги исполнува стандардите за интегритет, што се погодни за планираното користење на податоците.

(б) Кога производите со електронски навигациски податоци поддржува навигациска апликација, потребна за вршење операција, за која Анекс V (Дел-SPA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 бара одобрение, операторот покажува пред надлежниот орган дека применетиот процес и испорачаните производи, одговараат на стандардите за интегритет, кои се погодни за планираното користење на податоците.

(в) Операторот постојано го набљудува како процесот така и производите, директно или преку следење на усогласеноста на снабдувачите на услуги кои се трети лица.

(г) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети електронски навигациски податоци за сите авиони, кои имаат потреба од нив.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

NCC.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.H.245;
- (3) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.H.250; или
- (4) се вградени во хеликоптерот.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Рачни преносни светилки;
- (2) Прецизни хронометри;
- (3) Држач за карти;
- (4) Комплет за прва помош;
- (5) Сигнална опрема и опрема за преживување;
- (6) Морски котви и опрема за укотвување; и
- (7) Систем за сигурносно врзување на деца.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со другите применливи анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

- (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од екипаж на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250; и
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од

работната позиција на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на лет, се поставуваат така што упатствата се видливи од неговата/нејзината работна позиција, со минимално отстапување од позицијата и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на патеката на летот.

(д) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCC.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да управува хеликоптер во рамки на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL); или

(в) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCC.IDE.A.115 Оперативни светла

Хеликоптерите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки против судири;

(б) навигациски светла/светла за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г) светилки со напојување од хеликоптерскиот електронски систем за обезбедување на соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно управување на хеликоптерот;

(д) осветлување со напојување од хеликоптерскиот електронски систем за обезбедување на осветлување во сите патнички кабинни;

(ѓ) самостојна преносна светилка за секој член од екипажот; и

(е) светла според Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот е амфибиски.

NCC.IDE.H.120 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптерите, кои се користат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисокот;

(4) Индицирана воздушна брзина; и

(5) Накосување.

(б) Хеликоптери кои изведуваат операции во согласност со визуелни метеоролошки услови (VMC) над вода и вон видокругот на копното, при VMC во ноќни услови, или кога видливоста е помала од 1 500м или во услови кога хеликоптерот не е во можност да се одржи на саканата траекторија на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, дополнително кон точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

(i) Положбата;

(iii) Вертикалната брзина; и

(iii) Стабилизираниот курс.

(2) средства за прикажување кога снабдувањето со електрична енергија на жirosкопските инструменти не е соодветно; и

(3) средства за спречување дефекти на системот за прикажување на брзината на летање која се бара во (а) (4) поради кондензација или замрзнување.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за операција, хеликоптерите се опремени со дополнителни одделни средства за прикажување на:

(1) Висина на притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Закосувањето;

(4) Положбата, доколку е применливо;

(5) Вертикалната брзина, доколку е применливо; и

(6) Стабилизираниот курс, доколку е применливо.

NCC.IDE.H.125 Операции по IFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери, кои се управувани според IFR се опремени со:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината на притисокот;

(4) Индицираната брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Накосувањето;

(7) Положбата;

- (8) Стабилизираниот курс; и
- (9) Надворешната температура на воздухот.
- (б) Средства, кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно.
- (в) Кога се потребни двајца пилоти за лет, за вториот пилот постојат дополнителни одделни средства за го прикажуваат следново:
 - (1) Висината на притисокот;
 - (2) Наведената воздушна брзина;
 - (3) Вертикалната брзина;
 - (4) Закосувањето;
 - (5) Положбата;
- (6) Стабилизираниот спречување на дефект на системот за прикажување на брзина на летање која се бара во (а) (4) и (в) 2 поради кондензација или замрзнување;
- (д) Алтернативен извор на статички притисок;
- (ѓ) Држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќни операции; и
- (е) Дополнителни независни средства за мерење и прикажување на висина.

NCC.IDE.H.130 Дополнителна опрема за со еден пилот при операции по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку апсолутната висината и курсот.

NCC.IDE.H.145 Авионски метеоролошки радар

Хеликоптери со MOPSC со повеќе од девет патнички места, управувани по IFR или во текот на ноќта, се опремени со авионски метеоролошки радар, кога моменталните метеоролошки извештаи покажуваат дека може да се очекуваат, по маршрутата, бури или други потенцијални опасни временски услови, што се сметаат дека можат да се откријат со авионски метеоролошки радар.

NCC.IDE.H.150 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта

- (а) Хеликоптери, кои се извршуваат операции во очекувани или реални услови на замрзнување во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување или откривање на создавање на мраз.
- (б) Средствата за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај што на членовите на екипажот би им го отежнало извршувањето на нивните должности.

NCC.IDE.H.155 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Хеликоптери, кои се вршат операции со повеќе од еден член на екипажот на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет.

NCC.IDE.H.160 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Хеликоптерите со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која што надминува 7 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година се опремени со CVR.

(б) CVR обезбедува чување на информациите кои се снимени во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) CVR го снима следново, со референца кон временскиот рок:

- (1) говорните комуникации пренесени и примени по радио од екипажот во пилотската кабина;
- (2) разговорите меѓу членовите на екипаж на лет со примена на внатрешниот систем за разговори и системот за јавно обраќање, ако е инсталиран;
- (3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучително ги без прекин звучните сигнали, примени од секој микрофон на екипажот; и
- (4) гласовните или звучни сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) CVR автоматски почнува со снимање пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како додаток на (г), во зависност од достапноста на електрична енергија, CVR почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по гасењето на моторите на крајот од летот

(ѓ) CVR има направа што помага за негово лоцирање во вода.

NCC.IDE.H. 165 Уред за снимање на податоците на летот

(а) Хеликоптери со МСТОМ, поголема од 3 175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно враќање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на патеката на летот хеликоптерот, брзината, позицијата, моќноста на моторите и конфигурацијата и вршењето на операции ,

и обезбедува чување на снимање податоци најмалку во текот на последните 10 часа.

(в) Податоците задолжително се добиваат од изворите на хеликоптерот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информации прикажани на екипажот на лет.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) автоматски почнува со снимање на податоците пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) има направа за помош при негово лоцирање во вода.

NCC.IDE.H. 170 Снимање на пренос на податоци

(а) Хеликоптери, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, кои имаат можност да ги одржуваат комуниците преку пренос на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат на уредот, каде е применливо:

(1) комуникациски пораки преку пренос на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од хеликоптерот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации преку пренос на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотот;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) сликовен запис на податоците, доколку тоа го дозволува структурата на системот;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации за пренос на податоци и кои се чуваат одделно од хеликоптерот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки преку канал за пренос на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Методот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоци, снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот, предвидено во NCC.IDE.H.160 за уредот за снимање на

разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во NCC.IDE.H.160 (г) и (д) за логиката на започнување и запирање за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

NCC.IDE.H.175 Комбиниран уред за снимање на податоците за летот и разговорите во пилотската кабина

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку комбиниран уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR).

NCC.IDE.H.180 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и ограничувачки појаси за секое легло;

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзо за секое патничко место за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 31 декември 2012 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца за секое лице на возраст под 24 месеци;

(5) на секое седиште на екипаж на лет, сигурносен појас со систем за врзување на горниот дел на торзото, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно забавување;

(6) сигурносен систем за врзување на горниот дел на торзото на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, во случај првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) за хеликоптери издадено по 31 декември 1980 година.

(б) појас за седиште со безбедносен со систем за врзување на горниот дел од торзото:

(1) се ослободува од една точка; и

(2) на седиштата на член од екипажот на лет, на секое седиште до пилотското седиште и на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно.

NCC.IDE.H.185 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Хеликоптерите, во кои од седиштата на екипажот на лет не се гледаат сите патнички седишта, се опремени со средства за укажување на сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба појасите да бидат врзани и кога пушењето не е дозволено.

NCC.IDE.H.190 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден комплет за прва помош.

(б) Комплетот(-ите) за прва помош се:

- (1) лесно достапни за користење;
- (2) се обновуваат редовно.

NCC.IDE.H.200 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

(а) Хеликоптери со нехерметички кабини вршат операции на висини на лет кога снабдувањето со кислород е потребен во согласност со ставот (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород, каде може да се складираат и да се дистрибуираат потребните резерви на кислород.

(б) Хеликоптери со нехерметичка кабина управувани над висини на лет каде висина на притисокот во патничките кабини е над 10 000 стапки, носат доволно резерви на кислород за:

- (1) сите членови на екипажот и најмалку 10% од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висина на притисок во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и
- (2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период каде висина на притисок во патничката кабина е над 13.000 стапки.

NCC.IDE.H. 205 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

- (1) во пилотската кабина; и
- (2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна до екипажот на лет.

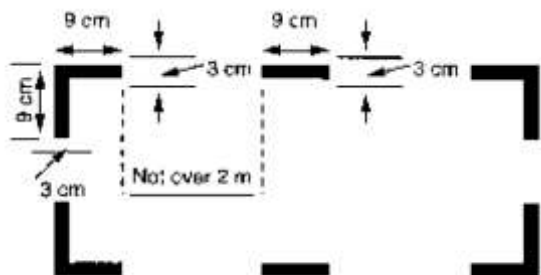
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCC.IDE.H.210 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на хеликоптерот погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај се означени, таквите места се означени, како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Обележување на местата за пробивање



NCC.IDE.H.215 Предавател за итно лоцирање (ELT)

- (а) Хеликоптерите се опремени барем со еден автоматски ELT.
- (б) Хеликоптерите при летање над вода како поддршка на операциите над вода во несоодветна средина и на растојание од земјата што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет, се опремуваат со предавател на локаторот на местото на несреќа на воздухопловот кој автоматски се активира (ELT(AD)).
- (в) ELT од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Елеци за спасување

- (а) Хеликоптерите се опремени со елек за спасување за секое лице во воздухопловот или еквивалентен индивидуален уред кој плови за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место, кое е лесно достапно од седиштето или леглото на лицето за кое се наменети, кога:
- (1) се користат при лет над вода на растојание од копното што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет;
 - (2) се користат при лет над вода на растојание од копното што го надминува авторотациското растојание од копното, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет; или
 - (3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што патеката на полетување или на приод е над водената површина.
- (б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред кој плови мора да има електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

NCC.IDE.H.226 Одело на екипажот за преживување

Секој член на екипажот носи одело за преживување, кога:

(а) управува со лет над вода како поддршка на операции на отворено море, на на оддалеченост од копното што одговара на лет кој е подолг од 10 минути време на со нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет и кога:

(1) извештајот за временските услови или прогнозите со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морето ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот; или

(2) пресметаното време на спасување е подолго од пресметаното време за преживување;

или

(б) кога е така одлучено од водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризик, земајќи ги предвид следниве состојби:

(1) летови над вода, на оддалеченост од копното кое го надминува авторотациското растојание или безбедното растојание од земјата за принудно слетување, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет;

(2) извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морето ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.

NCC.IDE.H.227 Чамци за спасување, предавател за итно лоцирање (ELT) за преживување и опрема за преживување за долги летови над вода

Хеликоптери, кои се користат:

(а) при лет над вода на оддалеченост од копното што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет; или

(б) при лет над вода на на оддалеченост од копното што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на крстарење во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот не е во можност да задржи хоризонтален лет и доколку така е одлучено од водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризик,

се опремени со:

(1) во случај на хеликоптер кој превезува помалку од 12 лица, најмалку еден чамец за спасување со капацитет кој одговара на бројот, не помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, поставен на начин кој овозможува негово непосредно користење во итни случаи;

(2) во случај на хеликоптер кој превезува повеќе од 11 лица, најмалку два чамци за спасување, поставени на начин кој овозможува нивно непосредно користење во итни ситуации, кои се со доволен капацитет за сместување на сите лица кои можат да бидат во хеликоптерот, во случај еден од нив да се загуби, преостанатиот(те) чамец(и) за спасување треба да има(ат) капацитет на преоптоварување, доволен за да бидат сместени сите лица, кои се наоѓаат

во хеликоптерот;

(3) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) за преживување (ELT(S)) за секој потребен чамец за спасување; и

(4) опрема за спасување, вклучително средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

NCC.IDE.H.230 Опрема за преживување

Хеликоптери со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со следново:

(а) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(б) најмалку еден (ELT(S)); и

(в) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета при што се зема предвид бројот на лицата во хеликоптерот.

NCC.IDE.H.231 Дополнителни услови за хеликоптери, кои извршуваат операции над отворено море несоодветна морска срединба

Хеликоптери, кои учествуваат во операции над отворено море над несоодветна морска средина, на оддалеченост која од земјата што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(а) Кога информациите за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот, или кога очекуваното време за спасување го надминува проценетото време за преживување, или летот е планиран како ноќен лет, сите лица во хеликоптерот носат одело за преживување.

(б) Сите чамци за спасување, што се носат согласно NCC.IDE.H.227, се поставени така што можат лесно да се користат при услови на море, за кои биле оценети карактеристиките на хеликоптерот за принудно слетување на вода, неговите пловни карактеристики и карактеристики на рамнотежа, за да ги исполнат условите за принудно слетување на вода како дел од **издавање на уверение за работа.**

(в) Хеликоптерот е опремен со систем за брзо осветлување за вонредни ситуации, кој има независен извор на напојување, за да обезбеди извор за општо осветлување на кабините, со цел да би се олеснила евакуацијата на хеликоптерот.

(г) Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги излези во случај на опасност за екипажот, и средствата за нивно отворање, се јасно означени со инструкции за оние кои ги користат излезите како при дневна така и при ноќна светлина. Такви ознаки се дизајнирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти и ако кабината се потопи во вода.

(д) Сите врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за итно, принудно слетување на вода имаат механизам за безбедност кога се

отворени, со цел да не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот при какви било услови на море, сè до потребниот утврден максимум за принудно слетување и пловење.

(f) Сите врати, прозорци или други отвори во делот на патниците, наменети за целите на евакуација под вода, се опремени за да можат да се користат во итна ситуација.

(e) Елеците за спасување се носат цело време, освен ако патникот или членот на екипажот носи целосно одело за преживување, кое одговара на комбинираниот услов за одело за преживување и елек за спасување.

NCC.IDE.H 232 Хеликоптери кои поседуваат уверение за операции на вода — разновидна опрема

Хеликоптерите, кои поседуваат уверение за операции на вода, се опремени со:

(a) морска котва и друга опрема, потребна за засидрување, закотвување или маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, тежина и карактеристики за управување; и

(б) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

NCC.IDE.H 235 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или поседуваат уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност или се опремени со опрема за пловење на вода, кога се користат при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

NCC.IDE.H 240 Пилотски слушалки

Кога е потребен радиокомуникациски и/или радионавигациски систем, хеликоптерите се опремуваат со слушалки со насочен микрофон или слично средство за врска и копче за предавателот, кое се наоѓа на контролите за летање, за секој неопходен пилот и/или член на екипажот на неговото работно место.

NCC.IDE.H 245 Радиокомуникациска опрема

(a) Хеликоптерите, кои извршуваат операции по IFR или во ноќни услови, ако е во согласност со применливите услови за воздушен простор, се опремени со радиокомуникациска опрема, која при нормални услови на радио-пренос, овозможуваат:

- (1) вршење двонасочна комуникација за целите на контрола на аеродромот;
- (2) добивање метеоролошки информации;
- (3) вршење двонасочна комуникација во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од страна на

надлежното тело; и

(4) обезбедување комуникација на вонредната воздухопловната фреквенција за итни случаи од 121,5 MHz

(б) Доколку е потребна повеќе од една единица на комуникациска опрема, секоја е независна од другите, до степен до кој нефункционирањето на која било опрема нема да резултира со нефункционирање на која било друга опрема.

(в) Кога е потребен систем за радиокомуникација, а како додаток на системот за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет наведено во NCC.IDE.H.155, хеликоптерите се опремени со копче за предавателот на контролите за летање, за секој неопходен пилот и член на екипажот, на неговото/нејзиното работно место.

NCC.IDE.H 250 Навигациска опрема

(а) Хеликоптерите се опремени со навигациска опрема која ќе им овозможи да продолжат, согласно:

(1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

(б) Хеликоптерите имаат доволно навигациска опрема, за да се обезбедат дека во случај на нефункционирање на некој елемент од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со (а), или безбедно спроведување на соодветната акција при непредвидена состојба.

(в) Хеликоптерите кои се користат за летови, за кои се планира слетување при ИМС, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Оваа опрема овозможува вршење таква навигација за секој аеродром, на кој се планира слетување при ИМС и за кои било одредени алтернативни аеродроми.

NCC.IDE.H 255 Транспондер

Хеликоптерите се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондер со карактеристики кои се неопходни за маршрутата, по која ќе се изврши летот.

АНЕКС IV

“АНЕКС VII

**НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ СО НЕКОМПЛЕКСНИ
ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН**

(ДЕЛ – NCO)

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

NCO.GEN.100 Надлежен орган

- (а) Надлежниот орган е органот назначен од земјата-членка каде што е регистриран воздухопловот.
- (б) Доколку воздухопловот е регистриран во трета земја, надлежниот орган е органот назначен од страна на земјата членка каде операторот основан или престојува.

NCO.GEN.101 Методи на усогласување

Алтернативни методи за усогласување за оние кои се усвоени од страна на Агенцијата, можат да се користат од страна на операторот за постигнување на усогласеност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правилата за спроведување .

NCO.GEN.102 Моторна едрилица и едрилица на моторен погон

- (а) Моторната едрилица е наменета за летови во согласност со следниве услови за:
- (1) авиони на моторен погон; и
 - (2) едрилици кога се управуваат без употреба на мотор.
- (б) Моторните едрилици се опремени во согласност со применливите услови за авиони, освен ако е поинаку наведено во Поддел Г.
- (в) Едрилиците на моторен погон, со исклучок на моторните едрилици, се наменети за летови и се опремени во согласност со условите применливи за едрилици.

NCO.GEN.105 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

(a) Водачот на воздухопловот е одговорен за:

(1) безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот, како што е наведено во точка 1.в од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ;

(2) почеток, продолжување, завршување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;

(3) да се осигури дека сите оперативни процедури и списоци за проверка се во согласност со наведеното во точка 1.б од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) започнување на лет само ако тој/таа е задоволен/-на дека сите оперативни ограничувања наведени во точка 2.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се усогласени со следново;

(i) воздухопловот е пловидбен;

(ii) воздухопловот е прописно регистриран;

(iii) инструментите и опремата потребни за вршење на соодветниот лет се инсталирани во воздухопловот и се оперативни, освен доколку според листата на минимална опрема (MEL) или еквивалентен документ не е дозволено оперирање со нефункционална опрема, доколку е применливо, како што е наведено во NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 или NCO.IDE.B.105;

(iv) масата на воздухопловот, освен во случај на балони, и центарот на гравитација се такви да овозможат летот да се изврши во рамки на ограничувањата кои се дадени во документацијата за пловидбеност;

(v) целата опрема, багажот и товарот се правилно натоварени и обезбедени, а при тоа излезот за итна евакуација останува слободен; и

(vi) оперативните ограничувања за воздухопловот, како што е наведено во упатството за операции при лет на воздухопловот (AFM), нема да бидат пречекорени во ниту еден момент за време на летот.

(5) не започнува лет ако тој/таа не е способен/-на за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради делување на психоактивни супстанции;

(6) продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место доколку неговата/нејзината способност за извршување на задачите за летање значително е намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(7) одлучува за прифаќање на воздухоплов со отстапувања во поглед на листата за отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL), доколку е применливо; и

(8) запишува податоци за употреба и сите познати или можни дефекти на воздухопловот при крајот на летот или на серија од летови во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот од патувањата на воздухопловот.

(б) Водачот на воздухопловот гарантира дека за време на критичната фаза на летот или секогаш кога се смета дека е потребно во интерес на безбедноста, сите членови на екипажот седат на своите означени места и ги вршат само оние активности кои се неопходни за безбедно управување на воздухопловот.

(в) Водачот на воздухопловот има овластување за неприфаќање на воздухопловот на секое лице, багаж или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за неговите патници;

(г) Водачот на воздухоплов, што е можно побрзо, ја известува соодветната единица во службите на контролата на летањето (ATS) за какви било опасни временски услови или услови во лет кои би можеле да влијаат на безбедноста на другите воздухоплови.

(д) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, водачот на воздухопловот спроведува дејства, кои ги смета за потребни според околностите во согласност со точка 7.г од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(ѓ) За време на летот, водачот на воздухопловот:

(1) е врзан со сигурносен појас додека е на неговото работно место, освен во случај на балони; и

(2) за цело време останува зад контролата на воздухопловот, освен доколку контролата над воздухопловот не ја преземе друг пилот.

(и) Водачот на воздухопловот, без одложување, му доставува на надлежниот орган извештај за чин на незаконско делување и ја информира назначената локална власт.

(ј) Водачот на воздухопловот го известува најблискиот надлежен орган на најбрз начин за секоја несреќа, во која е вклучен воздухопловот а која довела до сериозни повреди или смрт на некое лице или значителна штета на воздухопловот или имотот.

NCO.GEN.106 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот – балони

Водачот на воздухопловот, во дополние на NCO.GEN.105 е одговорен за:

(а) давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на куполата на балонот; и

(б) лицата кои му помагаат за полнење и празнење на куполата на балонот да носат соодветна заштитна облека.

NCO.GEN.110 Усогласеност со законите, прописите и процедурите

(а) Водачот на воздухопловот работи во согласност со законите, прописите и процедурите на државите во кои се извршуваат операции.

(б) Водачот на воздухопловот е запознаен со закони, прописите и процедурите со кои се регулира вршењето на неговите/нејзините функции и кои се

применуваат во области на прелет, аеродроми или оперативни места кои се користат, како и поврзаните уреди за воздухопловна навигација, како што е наведено во Дел 1а од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

NCO.GEN.115 Движење по површина за возење на авиони

Авионот се движи по површина за возење по просторот за движење на аеродром, само ако лицето, кое го управува:

- (а) е соодветно квалификуван пилот; или
- (б) е назначен од операторот и:
 - (1) е обучен да го движи авионот по површина за возење;
 - (2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема; доколку се бара радиокомуникација
 - (3) има добиено инструкции во однос на планот аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (АТС), фразеологијата и процедурите; и
 - (4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

NCO.GEN.120 Пуштање на роторите во погон— хеликоптери

Роторот на хеликоптерите се пуштаат во погон за целите на самиот лет, само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

NCO.GEN.125 Преносливи електронски уреди

Водачот на воздухопловот не дозволува било кое лице да користи пренослив електронски уред (РВН) во кабината на воздухопловот, кој би можел да има негативен ефект врз перформансите на системите и опремата на воздухопловот.

NCO.GEN 130 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи воздухопловот

Освен за воздухопловот кој полетува и слетува на истиот аеродром/оперативно место, операторот, во секое време, треба да овозможи достапност на списоците со информации за опремата ситуации во случај на опасност и опремата за преживување која се носи во воздухопловот а се со цел итна комуникација со центрите за координација наспасување (RCC).

NCO.GEN. 135 Документи, прирачници и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на следниве документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

- (1) упатството за операции при лет на воздухопловот (AFM), или

еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) уверението за бучава, ако е применливо;

(5) листа на посебни одобренија, ако е применливо;

(6) дозвола за радио станица во воздухопловот, ако е применливо;

(7) полиси за осигурување за одговорност на штета настаната од трети лица;

(8) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;

(9) детали од пополнетиот АТС план за летање, ако е применливо;

(10) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(11) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од воздухоплов кој пресретнува или пресретнатиот воздухоплов;

(12) листа на минимална опрема (MEL) или список со отстапувања од конфигурацијата (CDL), ако е применливо; и

(13) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од државите засегнати со летот.

(б) Без да е во спротивност со (а), за летовите:

(1) кои полетуваат и слетуваат на истиот аеродром/оперативно место;
или

(2) кои остануваат во склоп на оддалеченоста или областа која е одредена од страна на надлежниот орган,

документи и информации наведени од (а)(2) до (а)(8) може да се задржат на аеродромот или на оперативното место.

(в) Без да е во спротивност со (а), за летови со балони или едрилици, со исклучок на моторни едрилици (TMG), документите и информациите наведени во (а)(2) до (а)(8) и од (а)(11) до (а)(13) можат да се пренесуваат во придружното возило.

(г) Водачот на воздухопловот во разумен рок од моментот кога надлежниот орган го побарал тоа, ја става на располагање документација која треба да се чува во воздухопловот.

NCO.GEN.140 Транспорт на опасни материи

(а) Транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со *‘Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат (ICAO Doc 9284-AN/905),* вклучувајќи ги дополнувањата и други додатоци или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператор кој е

овластен во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 освен кога:

- (1) тие не се предмет на Техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции;
 - (2) тие се транспортираат од патници или водачот на воздухопловот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции;
 - (3) се пренесувани од оператори на ELA2 воздухоплов.
- (в) Водачот на воздухопловот гарантира дека се преземени сите разумни мерки за да се спречи невнимателно внесување на опасни материи во воздухопловот.
- (г) Во согласност со Техничките инструкции, водачот на воздухопловот веднаш ги пријавува до надлежниот орган и до соодветниот орган на државата на чија територија се случил настанот, во случај на какви било инциденти или несреќи со опасни материи.
- (ѓ) Водачот на воздухопловот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со Техничките инструкции.

NCO.GEN.145 Непосредна реакција на безбедносно прашање

Операторот ги применува:

- (а) сите безбедносни мерки, кои се бараат од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в); и
- (б) сите соодветни задолжителни безбедносни информации, издадени од Агенцијата, вклучувајќи ги директивите за пловидбеност

NCO.GEN.150 Дневник на летот

Особеностите на воздухопловот, неговиот екипаж и секое патување се чуваат за секој лет или серија на летови, во форма на дневник на летот или негов еквивалентен документ .

NCO.GEN.155 Листа за минимална опрема

(а) MEL може да се воспостави земајќи го во предвид следново:

- (1) во документот се предвидува операцијата на воздухопловот, под специфични услови, со одредени инструменти, предмети од опремата или функции кои не се функционални на почетокот на летот;
- (2) документите се подготвуваат за секој поединечен воздухоплов, земајќи ги предвид релевантните услови на операторот за работа и одржување; и
- (3) листата на минимална опрема се базира на релевантната главна листа на минимална опрема (MMEL) според податоците утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012⁽¹⁾ на Комисијата и не е помалку рестриктивна од MMEL.

¹ Сл. весник L 224, 21 август 2012 год., стр. 1

(б) MEL и сите нејзини измени се известуваат до надлежниот орган.

ПОДДЕЛ Б
ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

NSO.OP.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Водачот на воздухопловот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за засегнатиот тип на воздухоплови и предметните операции.

NSO.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативен аеродром и политиката на планирање на гориво водачот на воздухопловот го смета еден аеродром за изолиран доколку времето на лет до најблискиот соодветен алтернативен аеродром на дестинација е повеќе од:

- (а) за авионите со клипни мотори, 60-минути; или
- (б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.

NSO.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите – авиони и хеликоптери

(а) За правила за летање по инструменти (IFR) водачот на воздухопловот избира и користи оперативниот минимум за секој аеродром кој се користи за заминување, дестинација и алтернативен аеродром. Таквиот минимум:

- (1) не е помал од оној кој е утврден од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, освен кога е посебно одобрен од страна на таа држава; и
- (2) кога се вршат операции при намалена видливост, да е одобрен од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(б) При избирање на оперативниот минимум на аеродромите, водачот на воздухопловот го зема предвид следново:

- (1) типот, перформансите и карактеристиките при управување со воздухопловот;
- (2) нејзината/неговата стручна оспособеност и искуство;
- (3) димензиите и карактеристиките на полетно-слетните патеки и зоните на завршниот приод и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (4) соодветноста и перформансите на достапните визуелни и невизуелни помошни средства на земја;
- (5) опремата достапна на воздухопловот за навигација и/или контрола на патеката на летот при полетување, приод, порамнување на воздухопловот, слетувањето, движење по слетување и неуспешен приод;
- (6) препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоните на првично искачување на висина која е потребна за спроведување на за процедури за непредвидени ситуации;
- (7) апсолутна висина/ висина за надвиснување над препреките за приод по

инструменти;

(8) методите за одредување и известување за временските услови; и

(9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(в) Минимумот за секој специфичен тип на приод и процедура за слетување се користи ако:

(1) копнената опрема потребна за предвидената процедура е функционална;

(2) системите на воздухопловот, потребни за овој тип на приод се функционални;

(3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот се исполнети; и

(4) пилотот е соодветно квалификуван.

NSO.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите –операции NPA, APV, CAT 1

(а) Висина на донесување на одлука (DH) која се користи за операција на непрецизен приод (NPA), која се изведува со техниката на завршен приод со непрекинато спуштање (CDFA), со процедурата на приод со вертикално наведување (APV) или со операција од категорија I (CAT I), не треба да биде пониска од највисоката:

(1) минимална висина до која може да се користат помошните средства за приод без потребните визуелни ознаки;

(2) релативната висина за безбедно надвиснување над препреките (OCH) за категоријата на воздухоплов;

(3) објавена висина на донесување на одлука (DH) за процедурата за приод, ако е применливо;

(4) системски минимум кој е наведен во Табела 1; или

(5) минимална DH дадена во AFM или во сличен документ, доколку е наведено.

(б) минималната висина на понирање (MDH), за операција на NPA, без техниките на CDFA не е пониска од највисоката од:

(1) OCH за категоријата на воздухопловот;

(2) системскиот минимум наведен во Табела 1; или

(3) минимална MDH наведена во AFM, доколку е наведено.

Табела 1.

Системски минимум

<i>Опрема</i>	<i>Најниска DM/MDH(ft)</i>
---------------	--------------------------------

систем за слетување по инструменти(ILS)	200
Глобален навигациски сателитски систем (GNSS)/подобрен сателитски систем (SBAS) (Латерална процедури во услови на намалена видливост (LVP))	200
GNSS (латерална навигација (LNAV))	250
GNSS/барометарска вертикална навигација (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Локализатор (LOC) со или без опрема за мерење на растојание (DME)	250
Приод со помош на надзорен радар (SRA) (престанува на ½ NM)	250
SRA (престанува на 1 NM)	300
SRA (престанува на 2 NM или на повеќе)	350
VHR универзален радиоопсег (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочен радиофар (NDB)	350
NDB/DME	300
VHR трагач на насока (VDF)	350

NCO.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со авиони

(а) MDH за операции на кружење со авиони е пониска од највисоката наведена вредности за :

- (1) објавеното кружење (OCH) за категоријата на авион;
- (2) минимална висина на кружење од Табела 1; или
- (3) DH/MDH од претходната процедура за приод по инструменти.

(б) Минималната видливост за операција на кружење со авиони е највисоката од наведените вредности за:

- (1) видливоста на кружење за категоријата на авион, доколку е објавена;
- (2) минималната видливост од Табела 2; или
- (3) хоризонталната видливост по должина на полетно-слетна патека/конвертирана метеоролошка видливост (RVR/CMV) на претходната

процедура на приод по инструменти.

Табела 1

**MDH и минимална видливост за кружење во однос на категоријата на
авион**

	Категорија на авион			
	A	B	C	D
MDF (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видливост (m)	1500	1600	2400	3600

**НСО.ОР.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење
со хеликоптери**

MDH за операции за кружење со хеликоптери на копно да не е помала од 250 стапки, а метеоролошката видливост да не е пониска од 800 м.

НСО.ОР.115 Процедури за заминување и приод - авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот ги користи процедурите за заминување и приод, утврдени од државата во која се наоѓа аеродромот, доколку тие процедури се објавени за полетно-слетната патека или FATO.

(б) Водачот на воздухопловот може да направи отстапување од објавената маршрута за пристигнување, за заминување или процедурата за приод:

(1) под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките, целосно се земаат предвид оперативните услови и да се почитуваат сите одобренија за контрола на воздухопловниот сообраќај (АТС); или

(2) доколку единицата на АТС го насочува преку радар.

**НСО.ОР. 120 Процедури за намалување на бучавата – авиони, хеликоптери
и моторни едрилици**

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата, а со цел намалување на влијанието на бучавата од воздухопловите притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет пред намалувањето на бучавата.

НСО.ОР. 121 Процедури за намалување на бучавата - балони

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата, а со цел намалување на влијанието на бучавата која се создава при горењето, притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет пред намалување на бучавата.

НСО.ОР.125 Снабдување гориво и моторно масло - авиони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако авионот има доволно гориво и моторно масло за :

(1) летови по услови на визуелно летање (VFR):

(i) во текот на денот, полетување и слетување на истиот аеродром/оперативно место за слетување и постојано во видокругот на тој аеродром/оперативно место за слетување, за летање по планираната маршрута или најмалку 10 минути летање во нормална апсолутна висина на крстарење;

(ii) во текот на денот, за лет до аеродромот на кој има закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 30 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(iii) во текот на ноќта, за лет до аеродромот на кој има закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење;

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажаното слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути на нормална апсолутна висина на крстарење;

(б) При пресметувањето на потребното гориво вклучително и за непредвидени ситуации, во предвид се земаат и следниве фактори:

(1) прогноза на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при губење на притисок или дефект на еден моторот додека е на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголемат потрошувачката на гориво и/или моторното масло.

(в) Ништо не ја попречува измената на планот на летот за време на летот со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

НСО.ОР.126 Снабдување со гориво и моторно масло - хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако хеликоптерот има доволно гориво и моторно масло:

(1) за летови по услови на визуелно летање (VFR) да летаат до аеродромот/оперативното место на кој/-е има закажаното слетување, а потоа уште најмалку 20 минути летање со брзина која овозможува најголемо растојание; и

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребен алтернативен аеродром или кога не е достапен аеродром со погодни временски услови, за лет до аеродромот/оперативно место на кој/-е има закажано слетување, а потоа да лета уште 30 минути при брзина на чекање на 450м (1500 ft) над аеродромот на дестинација/оперативното место на кој/кое треба да слета при стандардни температурни услови и приод и слетување; или

(ii) кога е потребен алтернативен аеродром, за лет до аеродромот/оперативно место предвидено за слетување и за приод и неуспешен приод, а потоа:

(А) да летаат до наведениот алтернативен аеродром: и

(В) да летаат уште 30 минути при брзина на чекање на 450м (1500 ft) над алтернативниот аеродром/оперативното место при стандардни температурни услови и приод и слетување.

(б) При пресметувањето на потребното гориво вклучително и за непредвидените ситуации, се земаа предвид следново:

(1) прогноза на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при губење на притисок или дефект на еден мотор на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголеми потрошувачката на гориво и/или моторно масло.

(в) Ништо не ја попречува промената во планот на летот за време на летот со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

НСО.ОР.127 Снабдување и планирање на гориво и баласт – балони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако резервите на гориво, гас или баласт е доволно за 30 минути на лет.

(б) Резервите на гориво, гас или баласт се пресметуваат врз основа на најмалку еден од следниве оперативни услови според кои се изведува самиот лет, и тоа:

(1) податоци од производителот на балонот;

(2) предвидена маса;

(3) очекувани временски услови; или

(4) процедури и ограничувања на давателите на услуги за воздушна

навигација.

NSO.OP.130 Инструкции на патници

Водачот на воздухопловот гарантира дека пред или каде е применливо, за време на летот, патниците се запознаени со опремата за итни ситуации и процедурите.

NSO.OP.135 Подготовки за лет

(а) Пред почетокот на летот, водачот на воздухопловот со сите достапни расположливи средства потврдува дека уредите на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациски уреди и средствата за навигација, кои се достапни и директно потребни за дадениот лет, за безбедно управување на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во чиј склоп се изведува летот

(б) Пред почетокот на летот водачот на воздухопловот е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови по IFR вклучува:

- (1) студија за тековни временски извештаи и временски прогнози кои се на располагање; и
- (2) планирање на алтернативна процедура на подготовка за можноста, летот поради временските услови да не може да заврши според планираното.

NSO.OP.140 Алтернативни аеродроми на дестинација – авиони

За летови по IFR, водачот на воздухопловот во планот на лет одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) достапните тековни метеоролошки податоци укажуваат на тоа дека за период од еден час пред, до еден час по, проценетото времето на пристигнување, или од реалното време на поаѓање до еден час по проценетото време на пристигнување, зависно од тоа кој е пократок период, приодот и слетувањето може да се вршат под визуелни метеоролошки услови (VMC); или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

- (1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и
- (2) достапните тековни метеоролошки податоци укажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од 2 часа пред, до 2 часа по, предвиденото време на пристигнување:
 - (i) базата на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од процедурата за приод по инструменти; и
 - (ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот поврзан со процедурата.

NSO.OP.141 Алтернативен аеродром на дестинација – хеликоптери

За летови по IFR водачот на воздухопловот во планот на лет одредува најмалку една алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) за аеродром на кој е предвидено слетување е пропишана процедура за приод по инструменти, а достапните тековни метеоролошки податоци покажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат во периодот од два часа пред, до два часа по, предвиденото времето на пристигнување или од реалното време на поаѓање до 2 часа по предвиденото време на пристигнување, зависно кој е пократок преиод:

(i) базата на облаците е најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста е најмалку 1500 м над минимумот процедурата; или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки податоци покажуваат дека во следните метеоролошки услови ќе постојат од два часа пред, до два часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 1500 м над минимумот од процедурата; и

(3) точка од која нема враќање (PNR) е утврдена во случај на отворено море.

NSO.OP.145 Полнење на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење на воздухопловот со авионски бензин (AVGAS) или гориво со поголема испарливости и густина или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите останати видови на гориво, воздухопловот не се дополнува со гориво, додека патниците се во воздухопловот или се во процес на качување или симнување, освен ако не е присутен водачот на воздухопловот или друг обучен кадар кое е спремно да започне и води евакуација на воздухоплов со најпрактични и најбрзи достапни средства.

NSO.OP.150 Превоз на патници

Освен за балони, водачот на воздухопловот гарантира дека пред и за време на движењето по површина за возење, на полетување и слетување или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секој патник во воздухопловот да е на своето седиште или легло и

да го има правилно врзано својот безбедносен појас или уредот за ограничување на движењето.

НСО.ОР.155 Пушење во воздухопловот – авиони и хеликоптери

Водачот на воздухопловот не дозволува пушење во воздухопловот:

- (а) секојпат кога се смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста; или
- (б) за време на полнење на воздухопловот со гориво.

НСО.ОР.156 Пушење во воздухопловот – едрилици и балони

На ниту едно лице не му е дозволено пушење во едрилицата или балонот.

НСО.ОР.160 Временски услови

(а) Водачот на воздухопловот започнува или продолжува лет по VFR, само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека временските услови долж маршрутата и на одредената дестинација во предвиденото време на користење ќе биде на, или над, применливиот оперативен минимум за летови по VFR.

(б) Водачот на воздухопловот почнува или продолжува со лет по IFR кон аеродромот на планираната дестинација само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека, во предвиденото време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинацијата или барем на еден од алтернативните аеродроми на дестинација е на, или над применливиот оперативен минимум на аеродромот.

(в) Ако летот содржи VFR и IFR сегменти, метеоролошките информации наведени во точки (а) и (б) се применуваат до степен до кој е потребно.

НСО.ОР.165 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

Водачот на воздухопловот започнува со полетување само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслагы, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на авионот, со исклучок на дозволеното во согласност со AFM.

НСО.ОР.170 Мраз и други загадувачи — процедури на летање

(а) Водачот на воздухопловот започнува полетување или намерен лет при очекувани или реални услови на замрзнување ако воздухопловот поседува уверение за работа и е опремен да лета во такви услови, како што е наведено во делот 2.a.5 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот на замрзнување за кој воздухопловот поседува уверение за работа, или ако воздухопловот кој не поседува уверение за летање при познатите услови на замрзнување најде на

замрзнување, водачот на воздухопловот веднаш излегува од овие услови на замрзнување, со промена на нивото и/или маршрутата, и ако е потребно, преку прогласување на итна ситуација кај контролата на летање (АТС).

NCO.OP.175 Услови за полетување – авиони и хеликоптери

Пред да започне со полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO нема да го попречуваат безбедното полетување и заминување; и

(б) е исполнет утврдениот оперативен минимум на аеродромот.

NCO.OP.176 Услови за полетување – балони

Пред да започне полетување, водачот на воздухопловот на балонот се уверува дека во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на оперативното место или аеродромот нема да го попречуваат спроведувањето на безбедно полетување и заминување.

NCO.OP.180 Симулирање на ситуации за време на лет

(а) Водачот на воздухопловот при превоз на патници или товар, не симулира:

(1) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(2) лет при временски услови по инструменти (ІМС).

(б) Без да е во спротивност со (а), такви ситуации може да се симулираат со студенти - пилоти во воздухоплов за време на обуки за летање кои се спроведуваат од страна на одобрена организација за обука.

NCO.OP.185 Процедури за управување со потрошувачката на гориво за време на лет

Водачот на воздухопловот редовно проверува дека количината на употребливо гориво, или за балони, баласт што останува за време на летот не е помала од количината на гориво или баласт кој е потребен за продолжување на летот до аеродром со погодни временски услови или оперативно место, и планираното резервно како што е наведено во NCO.OP.125, NCO.OP.126 или NCO.OP.137.

NCO.OP.190 Користење на дополнителен кислород

Водачот на воздухопловот гарантира дека тој/таа и членовите на екипажот на лет, кои имаат обврски од суштинска важност за безбедно управување на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород кога апсолутната висина во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога апсолутната висина на кабината надминува 13 000 стапки.

NSO.OP.195 Откривање на близина со земјата

Кога се констатира несоодветна близина со земјата од водачот на воздухопловот или од системот за предупредување за близина со земјата, водачот на воздухопловот веднаш презема корективни дејства за создавање на услови за безбеден лет.

NSO.OP.200 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS II)

Кога се користи системот ACAS II, оперативните процедури и обуката треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011.

NSO.OP.205 Услови за приод и слетување – авиони и хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или на оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.

NSO.OP.210 Започнување и продолжување на приодот за слетување – авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да започне приод по инструменти, независно од пријавената видливост по полетно-слетна патека/видливост (RVR/VIS).

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под применливиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 стапки над аеродромот; или

(2) во завршниот сегмент на приод во случај кога апсолутната /релативната висина на носење одлука (DA/H) или минималната апсолутна/релативна висина на понирање (MDA/H) е поголема од 1 000 ft над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по поминувањето до 1 000 стапки над аеродромот, пријавените RVR/VIS паднат под применливиот минимум, приодот може да се продолжи до DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи под DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено под визуелната референца соодветна за типот на операцијата на приод и за предвидената полетно-слетна патека да е утврдена на DA-H или MDA-H и да е одржувана.

(ѓ) RVR-зоната на точката на допир при слетување е секогаш контролирана.

NSO.OP.215 Оперативни ограничувања – балони со топол воздух

Балон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.

ПОДДЕЛ В

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА

NSO.POL. 100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на која било фаза од операцијата, товарот, масата, и освен за балони, балансот (CG) на воздухопловот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или еквивалентен документ.

(б) Натиписите, списоците, ознаките на инструментите или нивни комбинација, кои ги содржат овие оперативни ограничувања пропишани со AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

NSO.POL.105 Мерење на тежина

(а) Операторот гарантира дека масата и, освен за балоните, балансот (CG) на воздухопловот, се утврдени со реално мерење пред неговото пуштање во употреба. Акумулираните влијанија од извршените измени и поправки на масата и балансирањето се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се ставаат на располагање на водачот на воздухопловот. Воздухопловот се мери повторно ако влијанието од измените во однос на масата и рамнотежата не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.

NSO.POL.110 Перформанси – општо

Водачот на воздухопловот управува со авионот само перформанси на воздухопловот се во согласност со применливите правила правилата за летање или кои било други ограничувања кои се однесуваат на летот, воздушниот простор или аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

NSO.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел, се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;
 - (2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.A.190;
 - (3) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.A.195; или
 - (4) се вградени во авионот.
- (б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:
- (1) Резервни осигурувачи;
 - (2) Рачни преносни светилки;
 - (3) Прецизен хронометар;
 - (4) Комплет за прва помош;
 - (5) Опрема за преживување и сигнализирање;
 - (6) Морски котви и опрема за укотвување; и
 - (7) Систем за сигурносно врзување на деца.
- (б) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со другите применливите анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:
- (1) информациите кои се добиени со помош на овие инструменти и опрема не се користат од екипаж на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; и
 - (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на отказ или дефекти.
- (в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.
- (г) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

NCO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти на авионот, делови од опрема или функции, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е утврдена; или
- (б) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.A. 110 Резервни електрични осигурувачи

Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи со снага која е потребна за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

NCO.IDE.A. 115 Оперативни светла

Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) систем на светилки против удар;
- (б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;
- (в) светло за слетување;
- (г) светилки со напојување од авионскиот електричен систем за обезбедување соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на авионот;
- (д) светилки кои се напојуваат од авионскиот електричен систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини;
- (ѓ) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и
- (е) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроавион.

NCO.IDE.A.120 Операции на авионот според VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите со кои извршуваат операции по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на следново:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висината по притисок;
- (4) Индицирана брзина
- (5) Накосување; и
- (6) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Авионите кои изведуваат операции во согласност со при визуелни метеоролошки услови (VMC) во текот на ноќта или во услови кога авионот не е во можност да се одржи на саканата патека на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, како дополние кон (а), опремени се со:

(1) Средства за мерење и прикажување на следново:

- (i) Свртувањето и накосувањето;
- (ii) Положбата;
- (iii) Вертикалната брзина; и
- (iv) Стабилизираниот курс

и

(2) средства кои укажуваат дека снабдување со електрична енергија на жирокопските инструмент не е соодветно.

(в) Авиони со кои се извршуваат операции во услови кога не можат да ја задржат посакуваната патека на лет без еден или повеќе дополнителни инструменти, како дополние на (а) и (б), се опремени со средства за заштита од неправилно функционирање на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или замрзнување.

NSO.IDE.A.125 Операции според IFR- инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Авиони кои вршат операции по IFR се опремени со:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висината по притисок;
- (4) Индицираната брзина;
- (5) Вертикалната брзина;
- (6) Свртувањето и закосувањето;
- (7) Положбата;
- (8) Стабилизираниот курс;
- (9) Надворешната температура на воздухот; и
- (10) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Средства кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жирокопските инструменти не е соодветно; и

(в) средства за спречување на неправилно функционирање на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или замрзнување.

NSO.IDE.A.130 Систем за предупредување за опасност од приближување со теренот (TAWS)

Авионите со турбински мотори, сертифицирани за конфигурација со најголем број на патнички места за повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за:

(а) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или

(б) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2011 година.

NSO.IDE.A135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Авиони кои вршат операции со повеќе од еден член на екипаж на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет.

NCO.IDE.A140 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Авионите се опремени со:

- (1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;
- (2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;
- (3) систем за сигурносно врзување за деца (CDR) за секое лице на воздухопловот на возраст под 24 месеци;
- (4) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, на секое седиште на член од екипажот на лет кое се ослободува од едната точка.

NCO.IDE.A 145 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплети за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

- (1) лесно достапни за користење; и
- (2) се обновуваат редовно.

NCO.IDE.A.150 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани при висина на лет за која се бара дополнителен кислород според точка (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород која може да ги складира и дистрибуира резерви на кислород.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани над висини на лет на кои висината на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки треба да носат доволно кислород за дишење за да може да се обезбеди за:

(1) сите членови на екипажот и:

- (i) 100 % од патниците во кој било период кога висината на притисокот во кабината надминува 15 000 стапки, но во секој случај не помал од резерви на кислород за десет минути.
 - (ii) најмалку 30 % од патниците во кој било период кога при губење на притисокот и земајќи ги во предвид околностите на летот, висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 14 000 стапки и 15 000 стапки;
- и

(iii) најмалку 10 % од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 14 000 стапки;

и

(2) Сите патници во патничката кабина за не помалку 10 минути за авиони кои извршуваат операции на висина на притисок над 25 000 стапки или кои се извршуваат под таа висина но под услови кои нема да дозволат безбедно спуштање кон висина на притисок од 13.000 стапки во рок од 4 минути.

(в) Авиони со херметички затворена кабина, кои извршуваат операции на апсолутна висина над 25 000 стапки, дополнително, се опремени со уред за предупредување на екипажот на лет за какво било губење на притисокот.

NCO.IDE.A.155 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

(а) Авионите со нехерметички кабини вршат операции на апсолутна висина на лет за кои е потребно снабдување со кислород во согласност со (б), се опремени со направа за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.

(б) Авиони со нехерметичка кои вршат операции над апсолутна висина на лет на која висина на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки носат доволно резерви на кислород за дишење за:

(1) сите членови на екипажот и најмалку 10% од патниците во кој било период подолг од 30 минути, кога висина на притисок во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висина на притисокот во патничката кабина е над 13 000 стапки.

NCO.IDE.A.160 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите, освен моторните едрилици (TMG) и ELA1 авионите, се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

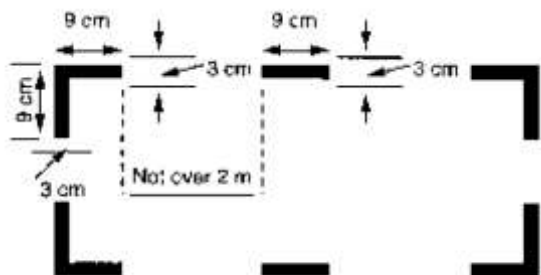
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCO.IDE.A.165 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на авионот погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај, се означени, таквите места се означуваат како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на местата за пробивање



NSO.IDE.A.170 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авиони се опремуваат со:

- (1) ELT од кој било вид, со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јули 2008 година;
- (2) со автоматски ELT со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јули 2008 година; или
- (3) со ELT (ELT(S)) за спасување или личен предавател за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник во случај кога воздухопловот поседува уверение за најмногу 6 или помалку седишта за патници.

(б) ELT од секаков тип и PLB треба да може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.

NSO.IDE.A.175 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елеци за спасување за секое лице во авионот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) едномоторни авиони кои се опремени за слетување на копно, кога:

- (i) летаат над вода на поголема оддалеченост од копното која е над оддалеченоста за едрење; или
- (ii) полетуваат или слетуваат на аеродром или оперативно место на кое според мислењето на водачот на воздухопловот, патеката за полетување и приод поминува над вода, што постои веројатност за принудно слетување на вода;

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода; и

(3) авиони со кои се извршуваат операции на поголемо растојание од копното каде е поверојатно е итно слетување поголемо од она кое одговара на 30-минутен лет при нормална брзина на крстарење или 50NM, зависно кое е помало.

(б) Хидроавиони, кои се управуваат над вода се опремени со:

- (1) една котва;
- (2) една морска котва потребна за помош при маневрирање; и
- (3) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(в) Водачот на авион со кој се извршуваат операции над вода на поголемо растојание од копното каде е поверојатно итно слетување поголемо од она кое одговара на 30-минутен лет при нормална брзина на крстарење или 50NM, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на патниците во авионот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на тоа што тој/таа одлучил/-а да понесе:

- (1) опрема за сигнализирање на опасност;
- (2) доволно сплавови за спасување за да се пренесат сите лица кои се наоѓаат во авионот, сместени така што овозможуваат лесно користење во итна ситуација,
- (3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

NSO.IDE.A.180 Опрема за преживување

Авионите со кои се вршат операции над зони во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со такви сигнални уреди и опрема за спасување вклучувајќи и средства за одржување во живот, кои се соодветни за областа која се прелетува.

NSO.IDE.A.190 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, авионите се опремени со радиокомуникациска опрема со можност за спроведување на двонасочна комуникација со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се во согласност со условите за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема, доколку се бара во (а), обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

(в) Доколку е потребна повеќе од една единица на комуникациска опрема, секоја е независна од другите до степен до кој нефункционирањето на која било опрема нема да резултира со нефункционирањето на која било друга опрема.

NSO.IDE.A.195 Навигациска опрема

(а) Авионите кои вршат операции на маршрути, каде не можат да бидат навигирани со упатување кон визуелни референци на земја, се опремени со сета неопходна навигациска опрема која им овозможува да продолжат со летот во согласност со:

- (1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и
- (2) применливите услови за воздушниот простор.
- (б) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на нефункционирање на некој елемент од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно ставот (а), или безбедно спроведување на соодветната акција за вонредна состојба.
- (в) Авионите, кои се користат за летови, за кои се планира слетување при ИМС, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема овозможува вршење таква навигација за секој аеродром, на кој се планира слетување при ИМС и за секој одреден алтернативен аеродром.

NCO.IDE.A. 200 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, авионите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите барани можности.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

NCO.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој подел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.H.190;
- (3) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.H.195; или
- (4) се вградени во хеликоптерот.
- (б) доколку се бараат од овој подел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:
 - (1) Рачни преносни светилки;
 - (2) Прецизни хронометри;
 - (3) Комплет за прва помош;
 - (4) Сигнална опрема и опрема за преживување;
 - (5) Морски котви и опрема за укотвување; и
 - (6) Систем за сигурносно врзување на деца.
- (в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој подел, како и останата опрема која не се бара во согласност со другите применливи анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:
 - (1) информациите обезбедени од овие инструменти или опрема не се користат од екипажот на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCO.IDE.H.190 и NCO.IDE.H.195; и

- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.
- (в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работната позиција на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.
- (г) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е воспоставен; или
- (б) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.H. 115 Оперативни светла

Хеликоптерите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

- (а) систем на светилки против судири;
- (б) навигациски светла/светла за позиционирање;
- (в) светло за слетување;
- (г) светилки со напојување од хеликоптерскиот електронски систем и обезбедување на соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на хеликоптерот;
- (д) осветлување со напојување од хеликоптерскиот електронски систем и обезбедување на светлина во сите патнички кабини;
- (ѓ) самостојна преносна светилка за секој член од екипажот; и
- (е) светилки според Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот е амфибиски.

NCO.IDE.H.120 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

- (а) Хеликоптерите, кои се користат според VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:
- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок;
- (4) Индицирана брзина; и

(5) Накосување

(б) Хеликоптери кои изведуваат операции во согласност според VMC при ноќни услови или кога видливоста е помала од 1 500 м или во услови кога хеликоптерот не е во можност да се одржи на саканата траекторија на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, дополнително кон точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

- (i) Положбата;
- (iii) Вертикалната брзина; и
- (iii) Стабилизираниот курс.

(2) средства кои укажуваат дека снабдување со електрична енергија на жирокопските инструменти не е соодветно.

(в) Хеликоптери со кои се извршуваат операции кога видливоста е помала од 1 500 метри или при услови кога хеликоптерот не може да се одржува на саканата траекторија за лет, без еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на опремата наведена во точките (а) и (б), се опремени и со уред за спречување на дефекти на системите за да се покаже брзината во согласност со условите од став 4. точка (а) поради кондензација или одмрзнување.

NCOLDE.H.125 Операции по IFR - инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери , со кои се вршат операции по IFR се опремени со следнава опрема:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висината на притисокот;
- (4) Индицирана брзина;
- (5) Вертикалната брзина;
- (6) Накосувањето;
- (7) Положбата;
- (8) Стабилизираниот курс; и
- (9) Надворешната температура на воздухот.

(б) Средства, кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жирокопските инструменти не е соодветно.

(в) Средства за спречување на дефект на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а)(4) поради кондензација или замрзнување; и

(г) Дополнителни независни средства за мерење и прикажување на апсолутна висина како резервен инструмент.

NSO.IDE.H.126 Дополнителна опрема за операции со еден пилот при операции по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку апсолутната висина и курсот.

NSO.IDE.H.135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Хеликоптери, кои вршат операции со повеќе од еден член на екипажот на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет..

NSO.IDE.H.140 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

- (1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;
- (2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за врзување за секое легло;
- (3) сигурносен појас со систем за врзување на горното торзо за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 31 декември 2012 година;
- (4) систем за сигурносно врзување на деца за секое лице на возраст под 24 месеци;
- (5) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горното торзо, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на патникот на седиштето, во случај на ненадејно кочење на секое седиште на член на екипаж.

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горното торзо кој се ослободува од една точка.

NSO.IDE.H. 145 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со комплет за прва помош.

(б) Комплетот за прва помош е:

- (1) лесно достапен за користење; и
- (2) се обновува редовно.

NSO.IDE.H.155 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

(а) Хеликоптери со нехерметички кабини кои вршат операции на апсолутна висина на лет за кои е потребно снабдувањето со кислород во согласност со (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.

(б) Хеликоптери со нехерметичка кабина кои вршат операции над апсолутната висина на лет на која висина на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки, носат доволно резерви на кислород за дишење за:

(1) сите членови на екипажот и најмалку 10% од патниците за кој било период подолг од 30 минути, кога висина на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) сите членови на екипажот и патниците за било кој период кога висина на притисокот во патничката кабина е над 13 000 стапки.

NSO.IDE.H.160 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите, освен хеликоптерите ELA2, се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

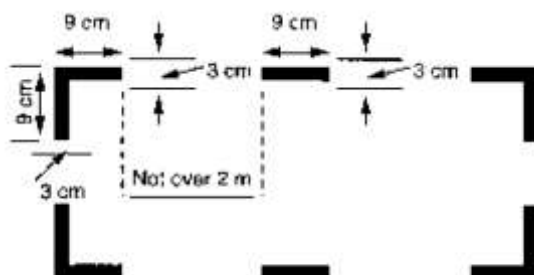
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот агенс и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NSO.IDE.H.165 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на хеликоптерот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај се означени, таквите зони се означени како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на местата за пробивање



NSO.IDE.H.170 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите кои поседуваат уверение за конфигурација со најголем број

на патнички места за седење, над 6, се опремени со:

- (1) автоматски ELT; и
- (2) еден ELT за преживување (ELT(S)) во сплав за спасување или елек за спасување кога хеликоптерот врши операција на растојание од копното, што одговара на повеќе од три минути време на лет при нормална брзина на крстарење.
- (б) Хеликоптерите кои поседуваат уверение за конфигурација со најголем број на патнички места за седење, 6 или помалку, се опремени со ELT(S) или личен предавател за лоцирање (PLB), кој го носи член на екипаж или патник .
- (в) ELT од каков било тип и PLB можат да пренесуваат истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Летови над вода

(а) Хеликоптерите се опремени со елечи за спасување за секое лице во воздухопловот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место кое е лесно достапно од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

- (1) летаат над вода на растојание што го надминува авторотациското растојание од копното, каде во случај на сериозно откажување на моторот, хеликоптерот не е во можност да задржи хоризонталниот лет; или
 - (2) летаат над вода на растојание од копното, што одговара на повеќе од 10 минути лет при нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на моторот, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонталниот лет; или
 - (3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што патеката на полетување или приод е над вода.
- (б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред кој плови е опремен со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локацијата на лицата.
- (в) Водачот на хеликоптер со кој се изведуваат операции над вода на поголемо растојание од копното поголемо од она кое одговара на 30-минутен лет при нормална брзина на крстарење или 50 NM, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на патниците во хеликоптерот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на што тој/таа одлучил/-а да понесе:

- (1) опрема за сигнализирање на опасност;
 - (2) доволно сплавови за спасување за да се пренесат сите лица на воздухопловот, кои се чуваат на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација;и
 - (3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.
- (г) Водачот на воздухопловот ги одредува ризиците за преживување на лицата во хеликоптерот во случај на принудно слетување на вода, кога одлучува дали

елеците за спасување од (а) ќе се носат од страна на сите лица во хеликоптерот.

NSO.IDE.H.180 Опрема за преживување

Хеликоптерите со кои се ивршуваат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето може да бидат особено тешки, се опремени со такв сигнални уреди и опрема за спасување, вклучувајќи и средства за одржување во живот, соодветно на зоната која се прелетува.

NSO.IDE.H.185 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите кои извршуваат операции над вода во несоодветна средина на растојание кое надминува 50NM од копното:

- (а) се дизајнирани да слетуваат на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност;
- (б) има уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност; или
- (в) опремени со опрема за пловење при итни ситуации.

NSO.IDE.H. 190 Радиокомуникациска опрема

- (а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор, хеликоптерите се опремени со радиокомуникациска опрема која овозможува можност за двонасочна комуникација со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.
- (б) Радиокомуникациската опрема, доколку се бара од (а), обезбедува комуникација на вонредна воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.
- (в) Доколку се потребни повеќе од еден сет на опрема за комуникација, секоја од нив е независна од другата или другите до степен до кој откажувањето на едната опрема нема да резултира со откажување на другата опрема.
- (г) Доколку е потребен систем за радиокомуникација, и дополнително на системот за внатрешна комуникација меѓу членовите на екипажот во согласност со барањата од NSO.IDE.H.135, хеликоптерите се опремени со копче за пренос на контролата на лет за секој неопходен пилот и/или член на екипаж на неговото/нејзиното работно место.

NSO.IDE.H.195 Навигациска опрема

(а) Хеликоптерите кои вршат операции над маршрути, каде не можат да вршат навигација со упатување кон визуелни обележја се опремени со навигациска опрема која им овозможува да продолжат со летот во согласност со:

- (1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и
 - (2) применливите услови за воздушниот простор.
- (б) Хеликоптерите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека

во случај на откажување на некој елемент од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со (а), или безбедно спроведување на соодветната акција при непредвидена состојба.

(в) Хеликоптерите кои вршат операции, за кои се планира слетување при ИМС, се опремени со навигациска опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема се овозможува вршење таква навигација за секој аеродром на кој се планира слетување при ИМС и за секој одреден алтернативен аеродром.

NCO.IDE.H.200 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, хеликоптерите се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни можности.

ОДДЕЛ 3

Едрилици

NCO.IDE.S.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.S.145;
- (3) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.S.150; или
- (4) се вградени во едрилицата.

(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Рачни преносни светилки;
- (2) Прецизни хронометри;
- (3) Сигнална опрема и опрема за преживување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со другите анекси, но се пренесува при летот, треба да го исполнува следново:

- (1) информациите обезбедени од овие инструменти или опрема не се користат од екипажот на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на едрилицата дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работната позиција на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(г) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCO.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на едрилицата, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) едрилицата се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е воспоставена; или

(б) едрилицата поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.S.115 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти

(а) Едрилиците, кои се користат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Во случај на едрилица управувана на моторен погон, магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок; и
- (4) Наведената воздушна брзина.

(б) Едрилиците кои изведуваат операции во услови кога не можат да ја одржат посакуваната траекторија на лет без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти допилнително кон точка (а) се опремени со средства за мерење и прикажување на следново:

- (1) Вертикалната брзина;
- (2) Положба или свртувањето и закосувањето; и
- (3) Магнетниот курс.

NCO.IDE.S. 120 Летови во облаци - инструменти за лет и навигациски инструменти

Едрилиците кои извршуваат летови во облаци се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Висина по притисок;
- (4) Индицирана воздушна брзина;
- (5) Вертикалната брзина; и
- (6) Положба или свртувањето и накосувањето

NCO.IDE.S.125 Патнички седишта и сигурносни системи за врзување

(а) Едрилиците се опремени со:

- (1) седиште за секое лице на воздухопловот; и
- (2) за секое седиште согласно AFM, систем за врзување на горното торзо.

(б) Системот за врзување на горното торзо се ослободува од едната точка.

NCO.IDE.S.130 Дополнителен кислород

Едрилици кои се управувани на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) членовите на екипажот во кој било период подолг од 30 минути, кога висина на притисок е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висина на притисок е над 13 000 стапки.

NCO.IDE.S.135 Летови над вода

Водачот на едрилица управувана над вода го одредува ризикот за преживување на лицата во едрилицата во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој/таа одлучил/-а да понесе:

(а) Елеци за спасување или еквивалентен уред за пловење за секое лице во воздухопловот, кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето за лицето, за кого се наменети;

(б) Предавателот на локаторот на местото на несреќата на воздухопловот (ELT) или личен предавател за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz; и

(в) опрема за сигнализирање на опасност, при лет:

(1) над вода на оддалеченост од копното која е поголема од оддалеченоста за едрење; или

(2) каде патеката за полетување и приод е така поставена над вода што во случај на несреќа едрилицата може принудно да слета на вода.

NCO.IDE.S.140 Опрема за преживување

Едрилиците со кои се извршуваат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со такви сигнални уреди и опрема за спасување соодветна на зоната која се прелетува.

NCO.IDE.S.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој летаат едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема која овозможува двонасочна комуникација со оние воздухопловна станици или оние фреквенции

кои се во согласност со условите за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz, доколку се бара со (а).

NCO.IDE.S.150 Навигациска опрема

Едрилиците се опремени со каква било навигациска опрема потребна за да продолжат со летот во согласност со:

- (1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и
- (2) применливите услови за воздушниот простор.

NCO.IDE.S.155 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, едрилиците се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни можности.

ОДДЕЛ 4

Балони

NCO.IDE.B. 100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

- (1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;
- (2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.B.145; или
- (3) се вградени во балонот.

(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Рачни преносни светилки;
- (2) Прецизни хронометри;
- (3) Комплет за прва помош;
- (4) Опрема за преживување и сигнализирање.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и друга опрема за која не се бара од друг анекс, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

- (1) информациите кои се добиени со помош на овие инструменти или опрема не се користат од екипаж на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на балонот дури и во случај на отказ или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работното место кое му е одредено на член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(д) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NSO.IDE.B.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на балонот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) балонот се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е воспоставен; или

(б) балонот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NSO.IDE.B.110 Оперативни светла

Балоните кои вршат операции во текот на нокта, се опремени со:

(а) светла за позиционирање;

(б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опрема, суштински за безбедно управување на балонот;

(в) самостојна преносна светилка; и

(г) за воздушни бродови на топол воздух:

(а) светло за слетување; и

(б) систем на светилки за избегнување судири.

NSO.IDE.B.115 Операции по VFR — инструменти за лет и и навигациски инструменти и поврзана опрема

Балоните, кои се користат по VFR во текот на денот се опремени со следново:

(а) опрема за прикажување на насоката на струење на воздухот;

(б) средства за мерење и прикажување на:

(1) Времето во часови, минути и секунди;

(2) Вертикалната брзина доколку се бара од AFM; и

(3) висината на притисокот доколку се бара во согласност со AFM, доколку се бара од условите за воздушен простор или доколку е потребно да се контролира во однос на користењето на кислород.

NSO.IDE.B.120 Комплет за прва помош

(а) Балоните се опремени со комплет за прва помош.

(б) Комплетот за прва помош е:

- (1) лесно достапен за користење;
- (2) се обновува редовно.

NSO.IDE.B.121 Дополнителен кислород

Балоните кои се извршуваат операции над висини по притисок над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород кој носи доволно кислород за дишење за:

- (а) сите членови на екипажот во кој било период подолг од 30 минути, кога висината по притисок е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и
- (б) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висина по притисок е над 13 000 стапки.

NSO.IDE.B.125 Рачни противпожарни апарати

- (а) Балоните се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат доколку се бара со применливите спецификации за издавање на уверение за работа.
- (б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во балонот, каде се планира користење на соодветниот апарат и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас за патниците во балонот.

NSO.IDE.B.130 Летови над вода

Водачот на балонот со кој се вршат операции над вода го одредува ризикот за преживување на лицата во балонот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на што тој/таа одлучува да понесе:

- (а) елечи за спасување за секое лице на воздухопловот или еквивалентен уред за пловење за секое лице во воздухопловот кое е помало од 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето за кое се наменети;
- (б) кога се пренесуваат повеќе од 6 лица, предавател на локаторот на местото на несреќата на воздухопловот (ELT) кој може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.;
- (в) кога се пренесуваат до 6 лица ELT или личен предавател за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник, а кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz; и
- (г) опрема за сигнализирање на опасност.

NSO.IDE.B. Опрема за преживување

Балоните со кои се вршат операции над зони во кои потрагата и спасувањето

можат да бидат особено тешки, се опремени со такви сигнални уреди и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

NSO.IDE.B. 140 Разновидна опрема

- (а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.
- (б) Балоните на топол воздух и комбинираните балони се опремени со:
 - (1) алтернативен извор на палење;
 - (2) направа за мерење и прикажување на количината на гориво;
 - (3) огноотпорно ќебе или огноотпорна прекривка; и
 - (4) јаже за фрлање до должина најмалку од 25 метри (m).
- (в) Балоните на гас се опремени со нож.

NSO.IDE.B.145 Радиокомуникациска опрема

- (а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор, балоните се опремени со радиокомуникациска опрема која овозможува двонасочна комуникација со оние воздухопловни станици или оние фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.
- (б) Радиокомуникациската опрема, ако се бара со (а), обезбедува комуникација на воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz за итни ситуации.

NSO.IDE.B 150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, балоните се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни можности.
