



**Европейска агенция за  
авиационна безопасност**

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

**Част-NCC — IR**

## Съдържание

<b>Част-NCC — IR .....</b>	<b>8</b>
<b>Подчаст А – Общи изисквания .....</b>	<b>8</b>
NCC.GEN.100 Компетентен орган .....	8
NCC.GEN.105 Отговорности на екипажа .....	8
NCC.GEN.106 Отговорности и права на командира .....	9
NCC.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите .....	12
NCC.GEN.115 Общ език .....	12
NCC.GEN.120 Рулиране на самолети.....	12
NCC.GEN.125 Използване на носещите витла .....	12
NCC.GEN.130 Преносими електронни устройства .....	13
NCC.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда.....	13
NCC.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация .....	13
NCC.GEN.145 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства.....	14
NCC.GEN.150 Превоз на опасни товари .....	15
<b>Подчаст В — Експлоатационни процедури.....</b>	<b>16</b>
NCC.OP.100 Използване на летища и експлоатационни площадки .....	16
NCC.OP.105 Определяне на изолирани летища — самолети .....	16
NCC.OP.110 Експлоатационни минимуми за летищата — общи разпоредби .....	16
NCC.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация .....	17
NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход със самолети .....	19
NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата .....	20
NCC.OP.115 Процедури по излитане и подход; .....	20

## Приложение VI „Част-NCC“

NCC.OP.120	Процедури за намаляване на шума .....	20
NCC.OP.125	Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори .....	20
NCC.OP.130	Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети.....	21
NCC.OP.131	Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети.....	21
NCC.OP.135	Натоварване на ръчен багаж и кargo .....	22
NCC.OP.140	Инструктаж за пътниците .....	23
NCC.OP.145	Подготовка на полета .....	23
NCC.OP.150	Резервни летища за излитане — самолети .....	24
NCC.OP.151	Резервни летища за местоназначение — самолети.....	24
NCC.OP.152	Резервни летища за местоназначение — вертолети.....	25
NCC.OP.155	Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизане .....	26
NCC.OP.160	Използване на пилотски слушалки .....	26
NCC.OP.165	Превоз на пътници .....	26
NCC.OP.170	Обезопасяване на пътническия салон и кухнята на самолета).....	27
NCC.OP.175	Тютюнопушене на борда .....	27
NCC.OP.180	Метеорологични условия .....	27
NCC.OP.185	Лед и други замърсители — наземни процедури.....	28
NCC.OP.190	Лед и други замърсители — полетни процедури .....	28
NCC.OP.195	Условия за излитане.....	28
NCC.OP.200	Симулиране на особени ситуации по време на полет.....	29
NCC.OP.205	Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет .....	29
NCC.OP.210	Използване на допълнителен кислород.....	29
NCC.OP.215	Констатиране на близост със земята .....	29
NCC.OP.220	Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха .....	30
NCC.OP.225	Условия за подход за кацане и кацане .....	30
NCC.OP.230	Започване и продължаване на подхода за кацане .....	30

## Приложение VI „Част-NCC“

### Подчаст В — Летателни характеристики на въздухоплавателните средства и експлоатационни ограничения.....32

NCC.POL.100	Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства.....	32
NCC.POL.105	Маса и центровка, разпределение на товара.....	32
NCC.POL.110	Документация и данни за масата и центровката .....	35
NCC.POL.111	Документация и данни за масата и центровката — облекчения .....	36
NCC.POL.115	Общи летателни характеристики .....	36
NCC.POL.120	Ограничения на излетната маса — самолети.....	36
NCC.POL.120	Излитане — самолети .....	37
NCC.POL.130	Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети .....	38
NCC.POL.135	Кацане — самолети.....	38

### Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване .....39

#### Раздел 1 — Самолети.....39

NCC.IDE.A.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби .....	39
NCC.IDE.A.105	Минимално оборудване за полета .....	40
NCC.IDE.A.110	Резервни електрически предпазители .....	40
NCC.IDE.A.115	Експлоатационни светлини.....	40
NCC.IDE.A.120	Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване.....	41
NCC.IDE.A.125	Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	42
NCC.IDE.A.130	Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори .....	43
NCC.IDE.A.135	Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS) .....	43
NCC.IDE.A.140	Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS).....	44
NCC.IDE.A.145	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка.....	44

## Приложение VI „Част-NCC“

NCC.IDE.A.150	Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта .....	44
NCC.IDE.A.155	Система за разговори между членовете на полетния екипаж .....	45
NCC.IDE.A.160	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина .....	45
NCC.IDE.A.165	Полетно записващо устройство за параметрите на полета .....	46
NCC.IDE.A.170	Записване предаването на данни.....	46
NCC.IDE.A.175	Параметри на полета и комбинирано записващо устройство .....	47
NCC.IDE.A.180	Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца .....	48
NCC.IDE.A.185	Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето .....	49
NCC.IDE.A.190	Комплект за оказване на първа помощ.....	49
NCC.IDE.A.195	Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина .....	49
NCC.IDE.A.200	Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина .....	50
NCC.IDE.A.205	Преносими пожарогасители.....	51
NCC.IDE.A.206	Брадва или средство за разсичане .....	51
NCC.IDE.A.210	Маркиране на зоните за разсичане .....	51
NCC.IDE.A.215	Аварийен предавател (ELT).....	52
NCC.IDE.A.220	Полети над вода.....	52
NCC.IDE.A.230	Животоспасяващо оборудване .....	53
NCC.IDE.A.240	Използване на пилотски слушалки .....	53
NCC.IDE.A.245	Радиокомуникационно оборудване.....	54
NCC.IDE.A.250	Навигационно оборудване .....	54
NCC.IDE.A.255	Транспондер.....	55
NCC.IDE.A.260	Управление на електронни навигационни данни .....	55
<b>Раздел 2 — Вертолетни .....</b>		<b>56</b>
NCC.IDE.H.100	Прибори и оборудване — общи разпоредби .....	56
NCC.IDE.H.105	Минимално оборудване за полета .....	57

*Приложение VI „Част-NCC“*

NCC.IDE.H.115	Експлоатационни светлини.....	57
NCC.IDE.H.120	Експлоатация на вертолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	57
NCC.IDE.H.125	Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване .....	59
NCC.IDE.H.130	Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори .....	60
NCC.IDE.H.145	Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка.....	60
NCC.IDE.H.150	Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта .....	60
NCC.IDE.H.155	Система за разговори между членовете на полетния екипаж .....	60
NCC.IDE.H.160	Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина .....	60
NCC.IDE.H.165	Полетно записващо устройство за параметрите на полета .....	61
NCC.IDE.H.170	Записване предаването на данни.....	62
NCC.IDE.H.175	Параметри на полета и комбинирано записващо устройство .....	63
NCC.IDE.H.180	Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца .....	63
NCC.IDE.H.185	Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето .....	64
NCC.IDE.H.190	Комплект за оказване на първа помощ.....	64
NCC.IDE.H.200	Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина .....	64
NCC.IDE.H.205	Преносими пожарогасители .....	64
NCC.IDE.H.210	Маркиране на зоните за разсичане .....	65
NCC.IDE.H.215	Аварийен предавател (ELT).....	65
NCC.IDE.H.225	Спасителни жилетки .....	65
NCC.IDE.H.226	Аварийно-спасителни комплекти за екипажа .....	66
NCC.IDE.H.227	Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство .....	67
NCC.IDE.H.230	Животоспасяващо оборудване .....	67

*Приложение VI „Част-NCC“*

NCC.IDE.H.231	Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона .....	68
NCC.IDE.H.232	Вертолети, сертифицирани за експлоатация на вода – допълнително оборудване .....	68
NCC.IDE.H.235	Всички вертолети при полети над вода – принудително кацане .....	69
NCC.IDE.H.240	Използване на пилотски слушалки .....	69
NCC.IDE.H.245	Радиокommunikационно оборудване .....	69
NCC.IDE.H.250	Навигационно оборудване .....	70
NCC.IDE.H.255	Транспондер .....	70

## Част-NCC — IR

### Подчаст А – Общи изисквания

#### **NCC.GEN.100 Компетентен орган**

Компетентен орган е органът, определен от държавата-членка, където е основното място на стопанска дейност на оператора или където той пребивава.

#### **NCC.GEN.105 Отговорности на екипажа**

- а) Всеки член на екипажа е отговорен за правилното изпълнение на своите задължения, които:
  - (1) са свързани с безопасността на въздухоплавателното средство и неговите пътници; и
  - (2) са посочени в инструкциите и процедурите в ръководството за експлоатация.
- б) По време на критичните фази на полета и винаги когато командирът на въздухоплавателното средство счете това за необходимо от съображения за безопасност, всеки член на екипажа заема определеното му работно място и не изпълнява никакви други дейности, освен необходимите за безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство.
- в) По време на полет всеки член на полетния екипаж, когато е на работното си място, е със закопчан и затегнат предпазен колан.
- г) По време на полет поне един квалифициран член на полетния екипаж управлява въздухоплавателното средство през цялото време.
- д) Членът на екипажа не изпълнява задължения на въздухоплавателно средство:
  - (1) ако той/тя е или предполага, че е изморен(а), както е посочено в т. 7.е. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>1</sup> или се чувства по друг

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент



## Приложение VI „Част-NCC“

начин непригоден(на) до степен, в която безопасността на полета може да бъде застрашена; или

- (2) когато се намира под въздействие на психоактивни вещества или алкохол, или по други причини, както е посочено в т. 7.ж. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
- е) Член на екипажа, който поема задължения за повече от един оператор:
- (1) поддържа свои индивидуални записи относно времето за полети и дежурства и периодите на почивка, както е посочено в приложение III (част-ORO), подчаст FTL, към Регламент (ЕС) № xxx/XXXX; и
  - (2) предоставя на всеки оператор необходимите данни за определяне на разписанието на дейностите в съответствие с приложимите изисквания за FTL.
- ж) Членът на екипажа докладва на командира за:
- (1) всяка грешка, отказ, неправилна функция или дефект, който според него/нея може да повлияе върху летателната годност или безопасната експлоатация на въздухоплавателното средство, включително аварийните системи; и
  - (2) всеки инцидент, който застрашава или би могъл да застраши безопасността на експлоатацията.

### **NCC.GEN.106 Отговорности и права на командира**

- а) Командирът е отговорен за следното:
- (1) безопасността на въздухоплавателното средство и на всички членове на екипажа, пътниците и товара, намиращи се на борда по време на експлоатацията на въздухоплавателното средство, както е посочено в т. 1.в. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
  - (2) започването, продължаването, прекратяването или отклонението на полета в интерес на безопасността;
  - (3) гарантира, че всички инструкции, експлоатационни процедури и проверки са изпълнени в съответствие с ръководството за експлоатация и съгласно посоченото в 1.б от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008;
  - (4) започва полет само ако е убеден/а, че са изпълнени всички експлоатационни ограничения, посочени в т. 2.а.3. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008, както следва:

---

(ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.03.08, стр. 1). Регламент последно изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. (ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

Приложение VI „Част-NCC“

- (i) въздухоплавателното средство е летателно годно;
  - (ii) въздухоплавателното средство е надлежно регистрирано;
  - (iii) съоръженията и оборудването, необходими за осъществяването на полета, са инсталирани във въздухоплавателното средство и са функциониращи, освен ако списъкът на минималното оборудване (MEL) или равностоеен документ не разрешават експлоатация с нефункциониращо оборудване, изисквани в NCC.IDE.A.105 и NCC.IDE.H.105;
  - (iv) масата и центърът на тежестта на въздухоплавателното средство са такива, че позволяват полетът да бъде осъществен в границите, предвидени в документацията за летателна годност;
  - (v) целият ръчен багаж, предаден багаж и товарът са правилно подредени и обезопасени;
  - (vi) експлоатационните ограничения, определени в ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство, няма да бъдат превишени нито веднъж по време на полета;
  - (vii) всеки член на полетния екипаж притежава валидно свидетелство за правоспособност съгласно Регламент (ЕО) № 1178/2011<sup>2</sup>; и
  - (viii) членовете на полетния екипаж са подходящо квалифицирани и отговарят на изискванията за компетентност и скорошен опит;
- (5) не започва полет, ако член на полетния екипаж е възпрепятстван да изпълнява задължения поради причини като нараняване, заболяване, умора или въздействието на психоактивно вещество;
- (6) не продължава полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, когато способността на член на полетния екипаж да изпълнява своите задължения е значително намалена поради причини като умора, заболяване или липса на кислород;
- (7) решава дали да приеме или да не приеме въздухоплавателно средство, допуснато до полет в отклонение и противоречие със списъка с отклонения от конфигурацията (CDL) или със списъка на минималното оборудване, според случая;

---

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. *OB L 311, 25.11.2011 г., стр. 1.*

*Приложение VI „Част-НСС“*

- (8) записва данни за използването и всички известни или вероятни дефекти на въздухоплавателното средство след приключване на полета или поредица от полети в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство или полетния борден дневник за въздухоплавателното средство; и
- (9) гарантира, че полетните записващи устройства:
- (i) не се изключват по време на полет; и
  - (ii) в случай на произшествие или инцидент, което(който) е предмет на задължителен доклад:
    - А) записите не се изтриват умишлено;
    - Б) се деактивират веднага след приключването на полета; и
    - В) се активират повторно само със съгласието на разследващия орган.
- б) Командирът има право да откаже превоз или да свали от борда всяко лице, багаж или товар, които могат да представляват потенциална опасност за безопасността на въздухоплавателното средство или на лицата на борда.
- в) Командирът възможно най-бързо докладва на съответния орган за обслужване на въздушното движение за всички възникнали опасни метеорологични или полетни условия, които биха могли да засегнат безопасността на други въздухоплавателни средства.
- г) Независимо от разпоредбата на буква а), точка (б), при експлоатация от многочленен екипаж командирът може да продължи полета след най-близкото подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, ако има установени подходящи процедури за намаляване на рисковете.
- д) В критична ситуация, която изисква незабавно решение и действие, командирът предприема всички действия, които прецени за необходими според обстоятелствата, в съответствие с т. 7.г. от приложение IV към Регламент (ЕО) № 216/2008. В такъв случай той/тя може да се отклони от правилата, експлоатационните процедури и методите в интерес на безопасността.
- е) Командирът представя незабавно доклад за действия на незаконна намеса на компетентния орган и информира определените местни органи.
- ж) Командирът уведомява най-близкия подходящ орган с най-бързите налични средства за всяко произшествие с въздухоплавателното средство, довело до сериозно нараняване или смърт на лице, или сериозна повреда на въздухоплавателното средство или имущество.

**NCC.GEN.110 Спазване на законовите и подзаконовите актове и процедурите**

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

**NCC.GEN.115 Общ език**

Операторът гарантира, че всички членове на екипажа могат да комуникират помежду си на общ език.

**NCC.GEN.120 Рулиране на самолети**

Операторът гарантира, че самолетът извършва рулиране по пистите на летище само ако лицето, което го управлява:

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

**NCC.GEN.125 Използване на носещите витла**

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

### **NCC.GEN.130 Преносими електронни устройства**

Операторът не допуска никое лице на борда на въздухоплавателното средство да използва преносимо електронно устройство, което би могло да има неблагоприятен ефект върху работата на системите и оборудването на въздухоплавателното средство.

### **NCC.GEN.135 Информация за аварийно-спасителното оборудване на борда**

Операторът винаги има списъци с информация за аварийно-спасителното оборудване на борда, които могат незабавно да бъдат предоставени на координационните центрове за спасяване.

### **NCC.GEN.140 Налични на борда документи, ръководства и информация**

- а) Освен ако не е посочено друго, посочените по-долу документи, ръководства и информация са налични по време на всеки полет като оригинали или копия:
- (1) ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство (AFM), или еквивалентен(ни) документ(и);
  - (2) оригиналът на сертификата за регистрация;
  - (3) оригиналът на сертификата за летателна годност;
  - (4) сертификат за шум;
  - (5) декларацията, посочена в приложение III (част-ORO), ORO.DEC.100, към Регламент (ЕС) № xxx/XXXX;
  - (6) списък на специалните одобрения, ако е приложимо;
  - (7) разрешението за използване на бордните радиостанции, ако е приложимо;
  - (8) сертификат(и) на застрахователна полица „Отговорност към трети лица“;
  - (9) полетния дневник за ВС или еквивалентен;
  - (10) подробности от попълнения полетен план за обслужване на въздушното движение (ОВД), ако е приложимо;
  - (11) актуални и подходящи аеронавигационни карти за маршрута на предлагания полет и всички маршрути, по които е разумно да се очаква, че може да се отклони полетът;
  - (12) информация за процедурите и визуалните сигнали, които следва да бъдат използвани от прехващача и прехващаното въздухоплавателно средство;
  - (13) информация относно обслужването по търсене и спасяване за зоната на планирания полет;

*Приложение VI „Част-NCC“*

- (14) действащите части на ръководството за експлоатация, отнасящи се до задълженията на членовете на екипажа, които следва да бъдат лесно достъпни за членовете на екипажа;
  - (15) MEL или списък с отклонения от конфигурацията;
  - (16) NOTAM/AIS информация;
  - (17) съответната метеорологична информация;
  - (18) декларации за товара и/или пътниците, ако е приложимо; и
  - (19) всяка друга документация, която може да се отнася до полета или се изисква от държавите, към които полетът има отношение.
- б) В случай на загуба или кражба на документите, посочени в буква а), т. 2 – 8, е разрешено експлоатацията да продължи, докато самолетът достигне своята дестинация или място, където може да се извърши подмяна на документите.

**NCC.GEN.145 Съхраняване, предоставяне и използване на записи от полетните записващи устройства**

- а) След произшествие или инцидент, което(който) е предмет на задължителен доклад, операторът съхранява оригиналните записани данни в продължение на 60 дни, ако не е определено друго от разследващия събитието орган.
- б) Операторът извършва експлоатационни проверки и оценки на записите от полетното записващо устройство (FDR), записите от магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина (CVR) и записите от линията за предаване на данни, за да гарантира надеждността на записващите устройства.
- в) Операторът съхранява записите за периода на експлоатация на FDR, както се изисква по NCC.IDE.A.165 или NCC.IDE.H.165, освен в случаите на тестване и обслужване на FDR, когато се допуска изтриване на информация до един час от най-старите данни към момента на тестване.
- г) Операторът съхранява и поддържа актуална документация, която представлява информацията, необходима за превръщане на суровите данни от FDR в параметри, изразени в инженерни данни.
- д) Операторът предоставя на разположение всички записи от полетното записващо устройство, които са съхранени, ако компетентният орган вземе такова решение.
- е) Без да се засягат приложимите национални наказателноправни норми:
  - (1) Записите от CVR се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад само ако всички засегнати членове на екипажа и техническият персонал са съгласни с това; и

- (2) Записите от FDR и записите от линията за предаване на данни се използват за цели, различни от разследването на авиационно произшествие или инцидент, предмет на задължителен доклад, само ако тези записи:
- (i) се използват от оператора само за целите на поддържането на летателната годност или техническото обслужване;
  - (ii) са представени без данните за лицата; или
  - (iii) са разкрити при процедура, чиято сигурност е гарантирана.

### **NCC.GEN.150 Превоз на опасни товари**

- а) Превозът на опасни товари по въздуха се извършва в съответствие с приложение 18 към Чикагската конвенция, последно изменена и разширена с *Техническите инструкции за безопасен превоз на опасни товари по въздуха* (ICAO Doc 9284-AN/905), включително приложението и допълненията.
- б) Опасните товари се превозват единствено от оператори, одобрени в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст G, към Регламент (ЕО) № xxx/XXXX, освен в случаите когато:
- (1) те не са предмет на техническите инструкции съгласно част 1 от същите инструкции; или
  - (2) те се пренасят от пътници или членове на екипажа, или са в багаж, в съответствие с част 8 от техническите инструкции.
- в) Операторът установява процедури, за да гарантира, че са предприети всички необходими мерки, за да се предотврати пренасянето на опасни товари на борда по невнимание.
- г) Операторът предоставя на персонала необходимата информация, даваща му възможност да изпълнява своите отговорности, както се изисква от техническите инструкции.
- д) В съответствие с техническите инструкции, операторът незабавно докладва на компетентния орган и на съответния орган на държавата, на чиято територия е настъпило събитието, в случай на произшествия или инциденти с опасни товари.
- е) Операторът гарантира, че на пътниците се предоставя информация за опасните товари в съответствие с техническите инструкции.
- ж) Операторът гарантира, че в точките на приемане на карго са осигурени уведомления, които предоставят информация за превоза на опасни товари, в съответствие с изискванията на техническите инструкции.

## Подчаст В — Експлоатационни процедури

### **НСС.ОР.100 Използване на летища и експлоатационни площадки**

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

### **НСС.ОР.105 Определяне на изолирани летища — самолети**

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

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

### **НСС.ОР.110 Експлоатационни минимуми за летищата — общи разпоредби**

- а) За полети по правилата за полети по прибори (IFR) операторът определя експлоатационни минимуми на летищата за всяко излитане или кацане, или за резервно летище, което ще бъде използвано. Тези минимуми:
  - (1) не могат да бъдат по-ниски от минимумите, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, освен ако това не е специално одобрено от тази държава; и
  - (2) при предприемане на експлоатация при ниска видимост се одобряват от компетентния орган в съответствие с приложение V (част-SPA), подчаст Е към Регламент (ЕС) № xxx/XXXX.
- б) При определяне на експлоатационните минимуми на летищата операторът отчита:
  - (1) типа и експлоатационните характеристики и характеристиките за обслужване на въздухоплатателното средство;
  - (2) състава на полетния екипаж и неговата компетентност и опит;
  - (3) размера и характеристиките на пистите за излитане и кацане и зоната на крайния етап на подхода за кацане и за излитане, които може да бъдат избрани за използване;



*Приложение VI „Част-NCC“*

- (4) съответствието и експлоатационните характеристики на наличните визуални и невизуални наземни средства;
  - (5) оборудването, налично на въздухоплавателното средство, за целите на управление и контрол на хоризонталната и вертикалната навигация и положението в пространството при излитане, подход за кацане, изравняване, кацане, изтъркулване и преминаване на втори кръг;
  - (6) препятствията в зоните за подход, преминаване на втори кръг и първоначален набор на височина за изпълнение на непредвидени процедури;
  - (7) безопасните абсолютни/относителни височини над препятствията за съответните процедури за инструментален подход за кацане;
  - (8) методите за определяне и докладване на метеорологичните условия; и
  - (9) техника на полета, която да бъде използвана по време на финалния подход за кацане.
- в) Минимумите за всяка специфична процедура за подход и кацане се използват само ако са изпълнени посочените по-долу условия:
- (1) наземното оборудване, необходимо за изпълнение на процедурата, е функциониращо;
  - (2) системите на въздухоплавателното средство, необходими за този тип процедура, са функциониращи;
  - (3) необходимите критерии за експлоатация на въздухоплавателното средство са изпълнени; и
  - (4) екипажът е подходящо квалифициран.

**NCC.OP.111 Експлоатационни минимуми на летищата — NPA, APV, CAT I експлоатация**

- а) Височината за вземане на решение (DH), която ще се използва за неточен подход (NPA), изпълняван с техниката за финален подход с непрекъснато снижение (CDFA), подход за кацане с използване на вертикална навигация (APV) или операция по подход категория I (CAT I) не трябва да е по-малка от най-високата от:
- (1) минималната височина, до която може да се използват средствата за подход, без да е необходим визуален ориентир;
  - (2) безопасната относителна височина на прелитане над препятствия (OCH) за категорията въздухоплавателно средство;

*Приложение VI „Част-NCC“*

- (3) публикуваната DH според процедурата за изпълнение на подход, където е приложимо;
  - (4) системните минимума, посочени в таблица 1; или
  - (5) минималната DH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство или в еквивалентен документ, ако е дадена.
- б) Минималната височина на снижение (MDH) за NPA, изпълняван без CDFA, не трябва да е по-малка от най-високата от:
- (1) OCH за категорията въздухоплавателно средство;
  - (2) системните минимума, посочени в таблица 1; или
  - (3) минималната MDH, посочена в ръководството за летателна експлоатация на въздухоплавателното средство, ако е дадена.

**Таблица 1: Системни минимума на съоръжение**

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

Съоръжение	Най-ниска DH/MDH (ft)
NDB/DME	300
VHF радиопеленгатор (VDF)	350

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

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

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

	Категория на самолета			
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеорологична видимост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

**NCC.OP.112 Експлоатационни минимуми на летищата — визуален кръг след инструментален подход с вертолети на сушата**

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

**NCC.OP.115 Процедури по излитане и подход;**

- а) Командирът използва процедурите за излитане и подход за кацане, установени от държавата, на чиято територия се намира летището, ако са публикувани такива процедури за пистата или зоната за краен етап на подхода за кацане и за излитане, които ще се използват.
- б) Независимо от буква а), командирът може да получи разрешение от органите за контрол на въздушното движение за отклонение от публикуваната процедура само:
  - (1) при условие че са изпълнени критериите за поддържане на минимална безопасна височина на прелитане над препятствия и са отчетени всички експлоатационни условия; или
  - (2) когато е радарно векторизиран от орган за контрол на въздушното движение.
- в) При всички случаи сегментът на финалния подход за кацане трябва да бъде изпълнен визуално или в съответствие с публикуваните процедури за подход.

**NCC.OP.120 Процедури за намаляване на шума**

Операторът разработва експлоатационни процедури, отчитайки необходимостта от минимизиране на ефекта от шума на въздухоплавателното средство, като същевременно гарантира, че безопасността има приоритет пред намаляването на шума.

**NCC.OP.125 Минимална височина на прелитане над препятствията — полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори**

- а) Операторът определя методи за установяване на минимални височини на полета, които осигуряват необходимата безопасна височина над препятствията за всички участъци от маршрута за прелитане по правилата за полети по прибори.
- б) Командирът установява въз основа на този метод минимални височини на полета за всеки полет. Минималните височини на полета не трябва да са по-ниски от публикуваните от държавата, над която се прелита.

**NCC.OP.130 Зареждане с гориво и смазочни материали — самолети**

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

**NCC.OP.131 Зареждане с гориво и смазочни материали — вертолети**

- а) Командирът започва полет само ако вертолетът е зареден с достатъчно гориво и смазочни материали за следното:
- (1) за полети по правилата за визуални полети, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 20-минутен полет при най-добра скорост за разстоянието; и

## Приложение VI „Част-NCC“

- (2) за полети по правилата за полети по прибори (IFR):
- (i) ако не е необходимо резервно летище или няма на разположение подходящо по отношение на метеорологичните условия летище, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и след това за най-малко 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над летището/експлоатационната площадка за местоназначение при стандартни температурни условия, и подход и кацане; или
  - (ii) ако е необходимо резервно летище, за полет до летището/експлоатационната площадка на планирано кацане и извършване на подход и преминаване на втори кръг, и след това:
    - А) за полет до определеното резервно летище, и
    - Б) за 30-минутен полет със скорост за полет в зона за изчакване на височина от 450 m (1 500 ft) над резервното летище/експлоатационна площадка при стандартни температурни условия, и подход и кацане.
- б) При изчисляване на необходимото гориво, включително резервно гориво за непредвидени случаи, се взема предвид следното:
- (1) прогнозите за метеорологичните условия;
  - (2) предвидените маршрути на органите за контрол на въздушното движение и закъснения на трафика;
  - (3) процедури за загуба на херметизация или отказ на двигател по маршрута, според случая; и
  - (4) всяко друго условие, което може да забави кацането на въздухоплавателното средство или да увеличи консумацията на гориво и/или смазочни материали.
- в) Нищо не възпрепятства промяна на полетния план по време на полета, за препланиране на полета към друго местоназначение, при условие че могат да бъдат спазени всички изисквания от точката на препланиране на полета.

### **NCC.OP.135 Натоварване на ръчен багаж и карго**

Операторът установява процедури, гарантиращи, че:

- а) в пътническата кабина се превозва само такъв ръчен багаж, който може да бъде разположен подходящо и сигурно; и
- б) всеки багаж или товар, превозван на борда, който може да причини наранявания и повреди или да възпрепятства достъпа до изходите, е разположен така, че да се осигури неговата неподвижност.

### **NCC.OP.140 Инструктаж за пътниците**

Командирът гарантира:

- а) преди излитане пътниците да бъдат запознати с местоположението на следното:
  - (1) предпазните колани,
  - (2) аварийните изходи, и
  - (3) картите с инструкции за пътниците за действие при аварийна ситуация,и ако е приложимо:
  - (4) спасителните жилетки,
  - (5) оборудването за подаване на кислород,
  - (6) спасителните плотове, и
  - (7) друго аварийно оборудване, предоставено за индивидуално ползване от пътниците;

и

- б) в аварийна ситуация по време на полет пътниците да се инструктират за действията, които е необходимо да предприемат според обстоятелствата.

### **NCC.OP.145 Подготовка на полета**

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

**NCC.OP.150 Резервни летища за излитане — самолети**

- а) За полети по правилата за полети по прибори командирът определя поне едно подходящо по отношение на метеорологичните условия резервно летище на летището за излитане в полетния план, ако метеорологичните условия на летището за излитане съответстват на или са по-лоши от приложимите експлоатационни летищни минимуми или в случай че не е възможно връщане на летището за излитане поради други причини.
- б) Резервното летище за излитане се намира на следното разстояние от летището за излитане:
  - (1) за самолети с два двигателя, не повече от разстояние, равно на един час полетно време с крейсерска скорост с един двигател в стандартни условия на спокойна атмосфера; и
  - (2) за самолети с три и повече двигателя, не повече от разстояние, равно на два часа полетно време с крейсерска скорост с един отказал двигател съгласно ръководството за летателна експлоатация на самолета, в стандартни условия на спокойна атмосфера.
- в) За да бъде избрано дадено летище като резервно летище за излитане, наличната информация трябва да показва, че в очакваното време на използване условията ще съответстват или ще са по-добри от експлоатационните летищни минимуми за тази експлоатация.

**NCC.OP.151 Резервни летища за местоназначение — самолети**

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

- а) наличната актуална метеорологична информация не показва, че за период от 1 час преди и 1 час след очакваното време на пристигане или от действителното време на излитане до 1 час след очакваното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, е възможен подход и кацане при визуални метеорологични условия (VMC); или
- б) мястото за планираното кацане не е изолирано и:
  - (1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане; и
  - (2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:



- (i) долна граница на облаците най-малко 300 m (1 000 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане; и
- (ii) видимост най-малко 5,5 km или 4 km повече от минималната, свързана с процедурата.

#### **NCC.OP.152 Резервни летища за местоназначение — вертолети**

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

- а) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане и наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане, или от действителното време на излитане до 2 часа след очакваното време на пристигане, в зависимост от това кой е по-краткият период, метеорологичните условия ще бъдат следните:
  - (1) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане; и
  - (2) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата; или
- б) мястото за планираното кацане е изолирано и:
  - (1) за летището за планирано кацане е предвидена процедура за инструментален подход за кацане;
  - (2) наличната актуална метеорологична информация показва, че за период 2 часа преди и 2 часа след очакваното време на пристигане метеорологичните условия ще бъдат следните:
    - (i) долна граница на облаците най-малко 120 m (400 ft) над минималната, свързана с процедурата за инструментален подход за кацане;
    - (ii) видимост най-малко 1 500 m повече от минималната, свързана с процедурата; и
  - (3) за местоназначение извън сушата е определена граница за връщане.

**NCC.OP.155 Презареждане на гориво с пътници на борда или когато те са в процес на качване или слизване**

- а) Не се извършва презареждане на гориво с авиационен бензин (Avgas) или друг вид гориво, или смес от тези горива, когато пътниците са на борда или когато са в процес на качване или слизване от въздухоплавателното средство.
- б) За всички останали видове гориво трябва да се вземат необходимите предпазни мерки и на въздухоплавателното средство трябва да има достатъчно персонал с необходимата квалификация, готов да започне и ръководи евакуация, използвайки най-подходящите и бързи налични средства.

**NCC.OP.160 Използване на пилотски слушалки**

- а) Всеки член на полетния екипаж, предвиден да заема работно място в пилотската кабина, трябва да носи слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка. Слушалките се използват като основно средство за гласова комуникация с ОВД:
  - (1) на земята:
    - (i) когато получава разрешение за излитане от органите за контрол на въздушното движение посредством гласова комуникация, и
    - (ii) когато двигателите работят;
  - (2) по време на полет:
    - (i) под преходната височина или
    - (ii) 10 000 ft, в зависимост от това, коя е по-висока,
  - и
  - (3) когато това се счита за необходимо от командира.
- б) При условията на буква а) слушалките с микрофон или еквивалентното средство за връзка трябва да са в положение, което позволява използването им за двустранна радиокомуникация.

**NCC.OP.165 Превоз на пътници**

Операторът установява процедури, гарантиращи, че:

- а) пътниците са настанени така, че в случай, изискващ аварийна евакуация на въздухоплавателното средство, да я улесняват, а не да я възпрепятстват;
- б) преди и по време на рулиране, излитане и кацане, и когато в интерес на безопасността се счита за необходимо от командира, всеки пътник на борда заема

## Приложение VI „Част-NCC“

място или лежанка със закопчан и затегнат предпазен колан или предпазно средство; и

- в) заемането на една пътническа седалка от повече от един пътник е разрешено само на определени места във въздухоплавателното средство, когато седалката се заема от един възрастен пътник и едно бебе, подходящо осигурено с допълнителен предпазен колан или с друго средство.

### **NCC.OP.170 Обезопасяване на пътническия салон и кухнята на самолета)**

Командирът гарантира, че:

- а) преди рулиране, излитане и кацане всички изходи и спасителни зони са свободни за достъп; и
- б) преди излитане и кацане и когато по своя преценка счита, че е в интерес на безопасността, всяко оборудване и багаж са подходящо обезопасени.

### **NCC.OP.175 Тютюнопушене на борда**

Командирът не позволява тютюнопушене на борда:

- а) когато прецени, че това е необходимо в интерес на безопасността;
- б) по време на презареждане на гориво;
- в) при престой на въздухоплавателното средство на земята, освен ако операторът не е определил процедури за намаляване на рисковете по време на наземната експлоатация;
- г) извън определените за пушене зони и в тоалетната(ите);
- д) в багажните помещения и/или в други зони за превозване на товари, които не са поставени в пожароустойчиви контейнери или не са покрити с пожароустойчиво платнище; и
- е) в тези зони на пътническия салон, в които се подава кислород.

### **NCC.OP.180 Метеорологични условия**

- а) Командирът започва и продължава полет по правилата за визуални полети само ако последната налична метеорологична информация показва, че метеорологичните условия по маршрута и на летището за местоназначение в очакваното време на използване ще съответстват или ще са по-добри от приложимите експлоатационни минимума за полети, изпълнявани по правила за визуални полети.

## Приложение VI „Част-НСС“

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

### **НСС.ОР.185 Лед и други замърсители — наземни процедури**

- а) Операторът установява процедури, които трябва да се изпълняват, когато са необходими наземни проверки за почистване от скреж, сняг, лед, за изпълнение на противообледенителна обработка и свързани проверки на въздухоплавателното средство с цел безопасната му експлоатация.
- б) Командирът предприема излитане само ако външните повърхности на самолета са почистени от замърсявания, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху експлоатационните характеристики или управляемостта на самолета, с изключение на случаите, разрешени съгласно процедурите, предвидени в буква а), и в съответствие с ръководството за летателна експлоатация на самолета.

### **НСС.ОР.190 Лед и други замърсители — полетни процедури**

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

### **НСС.ОР.195 Условия за излитане**

Преди да предприеме излитане, командирът се уверява, че:

- а) в съответствие с предоставената информация метеорологичните условия на летището или експлоатационната площадка и условията на планираната за

използване писта за излитане и кацане или зона за краен етап на подхода за кацане и за излитане няма да възпрепятстват изпълнението на безопасно излитане и отлитане; и

- б) приложимите експлоатационни летищни минимуми са спазени.

#### **NCC.OP.200 Симулиране на особени ситуации по време на полет**

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

#### **NCC.OP.205 Процедури за управление на разхода на гориво по време на полет**

- а) Операторът гарантира, че по време на полет се изпълняват процедурите за контрол и управление на разхода на гориво.
- б) Командирът редовно проверява количеството използваемо гориво, оставащо на борда, да не е по-малко от необходимото гориво за полет до подходящо по отношение на метеорологичните условия летище или експлоатационна площадка, с наличие на полагащото се резервно гориво при кацане, съгласно изискванията на NCC.OP.130 и NCC.OP.131.

#### **NCC.OP.210 Използване на допълнителен кислород**

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

#### **NCC.OP.215 Констатиране на близост със земята**

Когато бъде констатирана неочаквана близост със земята от член на полетния екипаж или от системата за предупреждение за близост със земята, пилотът, на когото е възложено провеждането на полета, незабавно предприема коригиращи действия за създаване на безопасни условия за полет.

### **NCC.OP.220 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха**

Операторът установява експлоатационни процедури и програми за обучение, гарантиращи, че когато бордовата система за избягване на сблъсък е инсталирана и е функционираща, тя се използва съгласно Регламент (ЕС) № 1332/2011<sup>3</sup>.

### **NCC.OP.225 Условия за подход за кацане и кацане**

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

### **NCC.OP.230 Започване и продължаване на подхода за кацане**

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

---

<sup>3</sup> Регламент (ЕС) № 1332/2011 относно установяване на общи изисквания за използване на въздушното пространство и работни процедури за избягване на опасни сблъсъка във въздуха, ОВ L 336 , 20.12.2011 г., стр. 20.

*Приложение VI „Част-НСС“*

- e) RVR в зоната на съприкосновение се контролира винаги.

**Подчаст В — Летателни характеристики на въздухоплавателните средства и експлоатационни ограничения**

**NCC.POL.100 Експлоатационни ограничения — всички въздухоплавателни средства**

- а) По време на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателното средство разпределението на товара, масата и центровката съответстват на ограниченията, определени в одобреното ръководство за летателна експлоатация или в ръководството за провеждане на полети, ако то е по-ограничително.
- б) Табели, списъци, маркировка на инструментите или комбинации от тях, съдържащи тези експлоатационни ограничения, определени в ръководството за летателна експлоатация за визуално представяне, се излагат във въздухоплавателното средство.

**NCC.POL.105 Маса и центровка, разпределение на товара**

- а) Операторът трябва да установи масата и центровката на всяко въздухоплавателно средство чрез действително претегляне, преди въвеждането му в експлоатация. Натрупващият се ефект от извършваните ремонтни работи, доработки и модификации се отчита и съответно документира. Освен това въздухоплавателните средства се претеглят отново, ако ефектът от модификациите върху масата и центровката не е известен с необходимата точност.
- б) Претеглянето се извършва от производителя на въздухоплавателното средство или от одобрена организация за техническо обслужване.
- в) Операторът определя масата на всички експлоатационни елементи и масата на всеки член от екипажа, включен в експлоатационната суха маса на въздухоплавателното средство, чрез действително претегляне, включително всякакъв багаж на екипажа, или чрез използване на стандартни данни за теглата. Влиянието на местоположението им върху центровката на въздухоплавателното средство също се определя. Когато се използват стандартни данни за теглата, за определяне на експлоатационната суха маса за членовете на екипажа се използват следните теглови стойности:
  - (1) 85 kg, включително ръчен багаж, за членовете на полетния/техническия екипаж; и
  - (2) 75 kg за членовете на кабинния екипаж.



Приложение VI „Част-НСС“

- г) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на полетния товар, включително всеки баласт, чрез:
- (1) действително претегляне;
  - (2) определяне на масата на полезния товар в съответствие със стандартните маси за пътници и багаж; или
  - (3) изчисляване на масата на пътниците въз основа на заявление от всеки пътник или от негово име, като към тези стойности се добавя предварително определена маса, отчитаща ръчния багаж и дрехите, когато броят на пътническите места във въздухоплавателното средство е:
    - (i) по-малко от 10 за самолети; или
    - (ii) по-малко от шест за вертолети.
- д) Когато се използват стандартни данни за теглата, се използват следните теглови стойности:
- (1) за пътници, дадените в таблици 1 и 2, когато се включват ръчния багаж и масата на всяко бебе, което пътува с възрастен пътник на една пътническа седалка:

**Таблица 1: Стандартни маси за пътници — въздухоплавателни средства с общ брой на пътническите места 20 или повече**

Пътнически места:	20 и повече		30 и повече
	Мъже	Жени	Всички възрастни
Възрастни	88 kg	70 kg	84 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

**Таблица 2: Стандартни маси за пътници — въздухоплавателни средства с общ брой на пътническите места 19 или по-малко**

Пътнически места	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Мъже	104 kg	96 kg	92 kg
Жени	86 kg	78 kg	74 kg
Деца	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) за багаж:

- (i) за самолети, когато общият брой на пътническите места в самолета е 20 или повече, стандартните теглови стойности за масата на всеки регистриран багаж, дадени в таблица 3;

**Таблица 3: Стандартни маси за багаж— самолети с общ брой на пътническите места 20 или повече**

<b>Вид на полета</b>	<b>Стандартни теглови стойности за масата на багажа</b>
Вътрешен полет	11 kg
Полет в европейския регион	13 kg
Междуконтинентален полет	15 kg
Други	13 kg

- (ii) за вертолети, когато общият брой на пътническите места във вертолетите е 20 или повече, стандартната теглова стойност за масата на регистриран багаж е 13 kg;
- е) За въздухоплавателни средства с 19 или по-малко пътнически места, действителната маса на регистрирания багаж се определя чрез:
- (1) претегляне; или
  - (2) изчисляване въз основа на заявление от всеки пътник или от негово име. Когато това е невъзможно, се използва минимална стандартна маса 13 kg.
- ж) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да определя масата на горивото, заредено за полет, използвайки данните за действителната му плътност или, ако не са известни, плътността, изчислена по метод, определен в ръководството за провеждане на полети.
- з) Командирът гарантира, че натоварването на:
- (1) въздухоплавателното средство се извършва под контрола на квалифициран персонал и
  - (2) полезният товар се натоварва в съответствие с данните, използвани за изчисляване на масата и центровката на въздухоплавателното средство.

- (i) Операторът установява процедури, за да даде възможност на командира да спазва допълнителните ограничения като здравина на пода, максимален товар на изминат метър, максимална маса за отсек за товар и максимален брой места.
- й) Операторът определя в ръководството за провеждане на полети принципите и методите, използвани в системата за определяне на масата и центровката и разпределението на товара, така че да бъдат изпълнени изискванията, посочени в букви а) до и). Тази система обхваща всички видове планирана експлоатация.

#### **NCC.POL.110 Документация и данни за масата и центровката**

- а) Операторът установява данни и подготвя документацията за масата и центровката преди всеки полет, посочвайки товара и неговото разпределение по такъв начин, че да не се надвишават граничните стойности за въздухоплавателното средство. Документацията за маса и центровка съдържа следната информация:
  - (1) регистрация и тип на въздухоплавателното средство,
  - (2) идентификационен номер на полета и дата, ако е приложимо,
  - (3) име на командира,
  - (4) име на лицето, подготвило документацията;
  - 5) сухата експлоатационна маса и съответният център на тежестта на въздухоплавателното средство,
  - (6) масата на горивото при излитане и масата на горивото за полета,
  - (7) масата на консумативите, различни от горивото, ако е приложимо,
  - (8) компонентите на товара, включително пътници багаж, полезен товар и баласт,
  - (9) масата при излитане, масата при кацане и масата без гориво,
  - (10) приложимите местоположения на центъра на тежестта на въздухоплавателното средство, и
  - (11) граничните стойности за масата и центъра на тежестта.
- б) Когато данните и документацията за масата и центровката се създават от компютризирана система за маса и центровка, операторът проверява целостта на изходните данни.
- в) Когато натоварването на въздухоплавателното средство не се контролира от командира, лицето, контролиращо натоварването на въздухоплавателното средство, потвърждава чрез своя подпис или по подобен начин, че товарът и неговото разпределение са в съответствие с документацията за масата и

## Приложение VI „Част-NCC“

центровката, установена от командира. Командирът удостоверява чрез подпис или по подобен начин своето одобрение.

- г) Операторът определя процедури за промени на товара в последната минута, за да гарантира, че:
- (1) всяка промяна в последната минута след попълване на документацията за масата и центровката е въведена в документите за планиране на полета, съдържащи документацията за масата и центровката;
  - (2) максимално допустимата стойност на промяна в броя на пътниците или товара е посочена; и
  - (3) ако тази максимално допустима стойност бъде надвишена, се изготвя нова документация за масата и центровката.

### **NCC.POL.111 Документация и данни за масата и центровката — облекчения**

Въпреки NCC.POL.110, буква а), точка (5) може да не е необходимо да се посочи местоположението на центъра на тежестта в документацията за масата и центровката, ако разпределението на товара е в съответствие с предварително изчислена таблица на центровката или ако може да се докаже, че за планираните експлоатации може да се осигури правилна центровка независимо от реалния товар.

### **NCC.POL.115 Общи летателни характеристики**

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

### **NCC.POL.120 Ограничения на излетната маса — самолети**

Операторът гарантира, че:

- а) масата на самолета при започване на излитането не надвишава ограниченията на масата:
  - (1) при излитане съгласно изискваното в NCC.POL.125;
  - (2) по маршрута с един неработещ двигател съгласно изискваното в NCC.POL.130; и

- (3) при кацане съгласно изискването в NCC.POL.135, като се даде възможност за очаквано намаление на масата на самолета по време на полета, произтичащо от разхода на гориво;
- б) масата при започване на излитането никога не трябва да превишава максимално допустимата излетна маса, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, подходящи за височината на летището или експлоатационната площадка, и ако са използвани като параметър за определяне на максимално допустимата излетна маса, всички други местни атмосферни условия; и
- в) оценката за масата за очакваното време на кацане на летището или експлоатационната площадка за планираното кацане и на резервното летище за местоназначение никога не трябва да превишава максимално допустимата маса за кацане, посочена в ръководството за летателна експлоатация на самолета за атмосферното налягане и барометричната височина, подходящи за височината на тези летища или експлоатационни площадки, и ако са използвани като параметър за определяне на максимално допустимата маса за кацане, всички други местни атмосферни условия.

#### **NCC.POL.120 Излитане — самолети**

- а) При определяне на максимално допустимата излетна маса командирът отчита следното:
- (1) изчислената дистанция за излитане не трябва да превишава наличната дистанция за излитане, като в необходимата дистанция за излитане се включва зона, свободна от препятствия, с дължина не повече от половината от наличната дължина на пробега;
  - (2) изчислената дължина на пробега за излитане не трябва да превишава разполагаемата дължина на пробега;
  - (3) използва се само една стойност на скоростта за вземане на решение при излитане ( $V_1$ ) за прекратяване или продължаване на излитането, когато  $V_1$  е посочена в ръководството за летателна експлоатация; и
  - (4) при мокра или замърсена писта за излитане и кацане излетната маса не превишава допустимата излетна маса на самолета за излитане на суха писта при същите условия.
- б) В случай на отказ на двигател по време на излитане командирът гарантира, че:
- (1) за самолета, когато  $V_1$  е посочена в ръководството за летателна експлоатация, самолетът е в състояние да прекрати излитането и да спре в предела на наличната дистанция за прекратено излитане; и
  - (2) за самолета, когато чистата траектория на самолета при излитане е посочена в ръководството за летателна експлоатация, самолетът е в

състояние да продължи излитането и да прелети с подходящо превишение всички препятствия по траекторията, докато е в състояние да изпълни изискванията, предвидени в NCC.POL.130.

**NCC.POL.130 Полет по маршрута с един отказал двигател — самолети**

Командирът гарантира, че в случай на отказ на двигател във всяка точка на маршрута, самолет с повече от един двигател е в състояние да продължи полета до подходящо летище или експлоатационна площадка, без да слиза под минимална височина на прелитане над препятствията във всяка точка по маршрута.

**NCC.POL.135 Кацане — самолети**

Командирът гарантира, че на всяко летище или експлоатационна площадка, след като е прелетял с безопасно превишение всички препятствия по траекторията на подхода, самолетът ще може да кацне и да спре, а хидропланът да достигне задоволително ниска скорост, в предела на разполагаемата дистанция за кацане. Отчитат се очакваните отклонения при подхода и техниките на кацане, ако такова отчитане не е направено в планираните експлоатационни данни.

**Подчаст Г — Прибори, данни и оборудване**

**Раздел 1 — Самолети**

**NCC.IDE.A.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби**

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; или
  - (2) са монтирани в самолета.
- б) Следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не подлежат на одобрение:
- (1) резервни предпазители,
  - (2) електрически фенерчета,
  - (3) точни хронометри,
  - (4) държатели за карти и схеми,
  - (5) комплекти за оказване на първа помощ,
  - (6) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет,
  - (7) морски котви и оборудване за акостиране; и
  - (8) обезопасителни средства за деца.
- в) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение 1 към Регламент (ЕО) № 216/2008 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; и
  - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на самолета дори в случай на откази или неизправности.

- г) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да са лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.
- е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

#### **NCC.IDE.A.105 Минимално оборудване за полета**

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

- а) самолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора);
- б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира самолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL); или
- в) самолетът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

#### **NCC.IDE.A.110 Резервни електрически предпазители**

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

#### **NCC.IDE.A.115 Експлоатационни светлини**

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

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



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

**NCC.IDE.A.120 Експлоатация на самолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

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

- в) Когато са необходими двама пилоти за полета, самолетите се оборудват с допълнителни отделни средства за показване на следното:
- (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) плъзгането, или завоя и плъзгането според случая,
  - (4) положението, ако е приложимо,
  - (5) вертикалната скорост, ако е приложимо,
  - (6) стабилизираното направление, ако е приложимо, и
  - (7) числото  $M$ , когато ограниченията на скоростта са изразени в числото  $M$ , ако е приложимо.

**NCC.IDE.A.125 Експлоатация на самолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

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

- а) средства за измерване и показване на следното:
- (1) магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина,
  - (4) приборната въздушна скорост,
  - (5) вертикалната скорост,
  - (6) завоя и плъзгането,
  - (7) положението,
  - (8) стабилизираното направление,
  - (9) температурата на външния въздух и
  - (10) числото  $M$ , когато ограниченията на скоростта са изразени в числото  $M$ ;
- б) индикация, когато електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е достатъчно;
- в) когато са необходими двама пилоти за полета, работното място на втория пилот се оборудва с допълнителни отделни средства за показване на:

## Приложение VI „Част-NCC“

- (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) вертикалната скорост,
  - (4) завоя и плъзгането,
  - (5) положението,
  - (6) стабилизираното направление, и
  - (7) числото М, когато ограниченията на скоростта са изразени в числото М, ако е приложимо;
- г) средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4) и буква в), точка (2), поради кондензация или обледеняване;
- д) алтернативен източник на статично налягане;
- е) държател на карти и схеми, който се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация;
- ж) второ независимо средство за измерване и показване на височина; и
- з) система за аварийно захранване, независима от главната система за електрическо захранване, за целите на експлоатация и осветяване на системата за показване на положението на самолета по крен и тангаж за период от минимум 30 минути. Системата за аварийно захранване трябва да функционира автоматично след пълен отказ на главната система за електрическо захранване и ясно да бъде указано на прибора, когато индикаторът на положението на самолета се захранва от аварийен източник.

### **NCC.IDE.A.130 Допълнително оборудване за еднопилотни самолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

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

### **NCC.IDE.A.135 Система за предупреждение за прогнозни опасности по терена (TAWS)**

Самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5700 kg или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътнически места се оборудват с TAWS, която отговаря на изискванията за:

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

**NCC.IDE.A.140 Бордова система за избягване на сблъсък във въздуха (ACAS)**

Освен ако в Регламент (ЕС) № 1332/2011 не е предвидено друго, самолети с турбинни двигатели, с максимална сертифицирана излетна маса над 5700 kg или с максимално одобрена пътническа конфигурация за повече от 19 пътнически места се оборудват с ACAS II.

**NCC.IDE.A.145 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка**

Следните самолети се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато се експлоатират през нощта или в метеорологични условия, изискващи изпълнение на полети по правилата за полети по прибори в зони, в които се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута:

- а) самолети с височинна система;
- б) самолети без височинна система със сертифицирана излетна маса над 5700 kg; и
- в) самолети без височинна система с максимално одобрена конфигурация от повече от девет пътнически места.

**NCC.IDE.A.150 Допълнително оборудване за експлоатация на самолета при условия на обледеняване през нощта**

- а) Самолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.
- б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**NCC.IDE.A.155 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

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

**NCC.IDE.A.160 Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина**

- а) Следните самолети се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина:
- (1) самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, и
  - (2) самолети със сертифицирана излетна маса над 2250 kg:
    - (i) сертифицирани за експлоатация с минимален екипаж от най-малко двама пилоти;
    - (i) оборудвани с турбореактивен(ни) двигател(и) или с повече от един турбовитлов двигател; и
    - (iii) за които първоначалният типов сертификат е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата.
- б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 2 часа.
- в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина записва и регистрира времето на:
- (1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
  - (2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
  - (3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и
  - (4) гласовите и звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и продължава да записва до

## Приложение VI „Част-NCC“

приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.

- д) В допълнение на буква г), в зависимост от наличието на електрическа мощност, магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- е) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

### **NCC.IDE.A.165 Полетно записващо устройство за параметрите на полета**

- а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5700 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, което използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.
- б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на самолета, скоростта, положението на самолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 25 часа.
- в) Данните задължително се получават от самолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.
- г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на самолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато самолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

### **NCC.IDE.A.170 Записване предаването на данни**

- а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и подлежат на изискване да бъдат оборудвани с магнетофон за запис на разговорите в пилотската кабина, записват на магнетофон, когато е приложимо:

## Приложение VI „Част-NCC“

- (1) комуникационни съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от самолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - (i) начало на комуникации по линия за предаване на данни;
    - (ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;
    - (iii) адресирано наблюдение;
    - (iv) информация за полета;
    - (v) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;
    - (vi) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и
    - (vii) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, карти;
  - (2) информация, която дава възможност за взаимна връзка със свързани записи, спадащи към комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от самолета; и
  - (3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- б) Магнетофонът използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.
- в) Магнетофонът осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина в NCC.IDE.A.160.
- г) Магнетофонът трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.
- д) Изискванията, приложими за започването и спирането на магнетофона, са същите като за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина, посочени в NCC.IDE.A.160, букви г) и д).

### **NCC.IDE.A.175 Параметри на полета и комбинирано записващо устройство**

Спазването на изискванията за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина и изискванията за полетното записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством:

*Приложение VI „Част-NCC“*

- а) едно комбинирано записващо устройство, ако самолетът трябва да бъде оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина или с полетно записващо устройство за параметрите на полета; или
- б) две комбинирани записващи устройства, ако самолетът трябва да бъде оборудван с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и с полетно записващо устройство за параметрите на полета.

**NCC.IDE.A.180            Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

- а) Самолетите се оборудват със:
  - (1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
  - (2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка;
  - (3) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;
  - (4) предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение:
    - (i) за всяка седалка на член на екипажа и за всяка седалка до пилотска седалка; и
    - (ii) за всяко място на наблюдател, разположено в пилотската кабина;
  - и
  - (5) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж, в случая на самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 1980 г.
- б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:
  - (1) се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка; и
  - (2) за седалките на член на екипажа, за всяка седалка до пилотска седалка и за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж включва два раменни колана и предпазен колан, който може да бъде използван отделно.



**NCC.IDE.A.185 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Самолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не може да се виждат всички пътнически места, се оборудват със средства за индикация за всички пътници и за членовете на кабинния екипаж, за времето, когато предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

**NCC.IDE.A.190 Комплект за оказване на първа помощ**

- а) Самолетите се оборудват с комплекти за оказване на първа помощ в съответствие с таблица 1.

**Таблица 1: Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ**

<b>Брой на монтираните пътнически места</b>	<b>Брой на необходимите комплекти за оказване на първа помощ</b>
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 или повече	6

- б) Комплектите за първа помощ са:
- (1) лесно достъпни за ползване и
  - (2) редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

**NCC.IDE.A.195 Допълнителен кислород — самолети с херметична кабина**

- а) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височини на полета, за които се изисква подаване на кислород съгласно буква б), се оборудват с кислородно оборудване с възможност за съхраняване и използване на необходимия кислороден запас.

*Приложение VI „Част-NCC“*

- б) Самолети с херметична кабина, експлоатирани над височини на полета, при които барометричната височина в пътническата кабина е повече от 10 000 ft, трябва да имат на борда достатъчно кислород за дишане за подаване на:
- (1) всички членове на екипажа и:
    - (i) 100 % от пътниците за всеки период от време на височина над 15 000 ft, но във всеки случай не по-малко от 10 минути;
    - (ii) най-малко 30 % от пътниците за всеки период от време, когато в случай на загуба на херметизация и отчитайки обстоятелствата на полета, височината в пътническата кабина ще бъде между 14 000 ft и 15 000 ft; и
    - (iii) най-малко 10 % от пътниците за всеки период по-дълъг от 30 минути, когато височината в пътническата кабина ще бъде между 10 000 ft и 14 000 ft;
  - (2) всички пътници на борда за не по-малко от 10 минути, в случай на самолети, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft или на височина по-малка от 25 000 ft, при условия, които не им позволяват да снижават безопасно в рамките на четири минути до височина 13 000 ft.
- в) Самолети с херметична кабина, експлоатирани на височина по-голяма от 25 000 ft, се оборудват допълнително със:
- (1) индикатор за сигнализиране на полетния екипаж в случай на загуба на херметизация; и
  - (2) маски за бързо поставяне за членовете на полетния екипаж;

**NCC.IDE.A.200 Допълнителен кислород — самолети с нехерметична кабина**

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

### NCC.IDE.A.205 Преносими пожарогасители

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

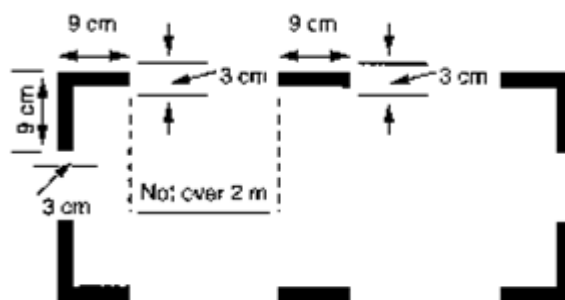
### NCC.IDE.A.206 Брадва или средство за разсичане

- а) Самолети с максимална сертифицирана излетна маса, превишаваща 5700 kg, или с максимална одобрена пътническа конфигурация за повече от девет пътници, се оборудват поне с една аварийна брадва или средство за разсичане, разположени в пилотската кабина.
- б) Ако максималната одобрена пътническа конфигурация е за повече от 200 пътници, допълнителна аварийна брадва или средство за разсичане задължително се разполага във възможно най-задната кухня или в близост до нея.
- в) Аварийните брадви, разположени в пътническия салон, не трябва да бъдат видими за пътниците.

### NCC.IDE.A.210 Маркиране на зоните за разсичане

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

Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане



**NCC.IDE.A.215 Аварийен предавател (ELT)**

- а) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 юли 2008 г. или преди тази дата, се оборудват с един аварийен предавател от всякакъв тип.
- б) Самолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 1 юли 2008 г., се оборудват с един автоматичен аварийен предавател.
- в) Аварийният предавател трябва да може, независимо от своя тип, да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Полети над вода**

- а) Следните самолети се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени:
  - (1) самолети, проектирани за кацане на земя, които се експлоатират над вода на дистанция по-голяма от 50 морски мили от брега, или при излитане и кацане на летище или експлоатационна площадка, когато според командира зоната на подход е разположена над вода, и в случай на злополука може да се наложи аварийно кацане във водата; и
  - (2) хидроплани, които се експлоатират над вода.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, за да се улесни определянето на местоположението на лицата.
- в) Хидроплани, които се експлоатират над вода, се оборудват със:
  - (1) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на самолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и
  - (2) оборудване за издаване на звукови сигнали, както е посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато това е приложимо.
- г) Командирът на самолет, експлоатиран на разстояние от бреговата ивица, подходящо за изпълнение на аварийно кацане и по-голямо от съответстващото на по-малката стойност от 30-минутен полет с крейсерска скорост или 50 морски мили, определя рисковете за оцеляване на пътниците на борда на самолета в случай на аварийно кацане във водата, въз основа на което определя наличието на борда на:
  - (1) оборудване за сигнализиране на бедствие;

- (2) достатъчно спасителни плотове с възможност да поемат всички лица, намиращи се на борда, съхранявани по такъв начин, че да улеснят лесното им използване при аварийна ситуация, и
- (3) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

#### **NCC.IDE.A.230 Животоспасяващо оборудване**

- а) Самолети, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:
  - (1) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;
  - (2) най-малко един автоматичен аварийен предавател; и
  - (3) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на пътниците на борда.
- б) Допълнителното животоспасяващо оборудване, посочено в буква а), точка (3), не е необходимо да бъде превозвано, когато самолетът:
  - (1) остава на дистанция от зона, в която търсенето и спасяването не са особено затруднени, и тази дистанция съответства на:
    - (i) 120 минути полет с крейсерска скорост за самолети, които имат възможност да продължат полета до летище с отказал(и) критичен(ни) двигател(и) от всяка точка по планирания маршрут; или
    - (ii) 30 минути полет с крейсерска скорост за всички останали самолети, или
  - (2) остава на разстояние, което не е по-голямо от съответстващото на 90-минутен полет с крейсерска скорост от зона, подходяща за извършване на аварийно кацане за самолети, сертифицирани в съответствие с приложимите стандарти за летателна годност.

#### **NCC.IDE.A.240 Използване на пилотски слушалки**

- а) Самолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка за всеки член на полетния екипаж на работното му място в пилотската кабина.
- б) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки член на полетния екипаж.

#### **NCC.IDE.A.245 Радиокommunikационно оборудване**

- а) Самолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокommunikационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:
- (1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;
  - (2) получава метеорологична информация във всеки един момент по време на полета;
  - (3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - (4) осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121,5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да е независим от другия или другите, така че повреда в някой от тях да не причини повреда в друг.

#### **NCC.IDE.A.250 Навигационно оборудване**

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

### **NCC.IDE.A.255 Транспондер**

Самолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.

### **NCC.IDE.A.260 Управление на електронни навигационни данни**

- а) Операторът използва само софтуер за електронни навигационни данни, който поддържа навигационно приложение, което отговаря на стандартите за добросъвестност, които са подходящи за планираното използване на данните.
- б) Когато този софтуер поддържа навигационно приложение, необходимо за експлоатация, за която приложение V (Част-SPA) към Регламент (ЕО) № xxx/XXXX изисква одобрение, операторът доказва пред компетентния орган, че прилаганият процес и резултатите отговарят на стандартите за добросъвестност, които са подходящи за планираното използване на данните.
- в) Операторът непрекъснато контролира процеса и софтуера пряко или като контролира изпълнението на доставчици – трети страни.
- г) Операторът осигурява своевременното разпределение и записване на актуални и непроменени електронни навигационни данни на всички самолети, които се нуждаят от тях.

## Раздел 2 — Вертолети

### NCC.IDE.H.100 Прибори и оборудване — общи разпоредби

- а) Приборите и оборудването, изисквани по настоящата част, се одобряват съгласно приложимите изисквания за летателна годност, ако:
- (1) се използват от полетния екипаж за контролиране на траекторията, за целите на съответствието с NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250; или
  - (2) са монтирани във вертолета.
- б) Следните изделия и оборудване, когато се изискват по настоящата подчаст, не подлежат на одобрение:
- (1) електрически фенерчета,
  - (2) точни хронометри,
  - (3) държатели за карти и схеми,
  - (4) комплект за оказване на първа помощ,
  - (5) сигнално оборудване и аварийен спасителен пакет,
  - (6) морски котви и оборудване за акостиране; и
  - (7) обезопасителни средства за деца.
- в) Инструментите и оборудването, които не се изискват по настоящата подчаст, както и всяко друго оборудване, което не се изисква от приложимите приложения, но се пренася при полет, трябва да отговаря на следното:
- (1) информацията, предоставяна от тези прибори, оборудване и агрегати, не се използва от полетния екипаж за целите на съответствието с приложение 1 към Регламент (ЕО) № 216/2008 или NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250; и
  - (2) приборите и оборудването не влияят върху летателната годност на вертолета дори в случай на отказ или неизправности.
- г) Инструментите и оборудването, предвидени за ползване от член на полетния екипаж на неговото работно място по време на полет, трябва да са лесно достъпни от работното място на този член на екипажа.
- д) Приборите, които се използват от всеки член на полетния екипаж, се разполагат така, че да осигуряват видимост на показанията от работното място на съответния член на полетния екипаж при минимално отклонение от положението му/й и



## Приложение VI „Част-NCC“

линията на погледа, които той/тя нормално приема, когато гледа напред по посока на траекторията на полета.

- е) Осигурява се лесен достъп до аварийно-спасителното оборудване с цел незабавно използване.

### **NCC.IDE.H.105 Минимално оборудване за полета**

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

- а) вертолетът се експлоатира съгласно списъка на минималното оборудване (MEL) на оператора);
- б) операторът е одобрен от компетентния орган да експлоатира вертолета в рамките на ограниченията на базовия списък на минималното оборудване (MMEL); или
- в) вертолетът подлежи на разрешение за полет съгласно приложимите изисквания за летателна годност.

### **NCC.IDE.H.115 Експлоатационни светлини**

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

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

### **NCC.IDE.H.120 Експлоатация на вертолета по правилата за визуални полети — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

- а) Вертолети, които се експлоатират по правилата за визуални полети през деня, са оборудвани със средства за измерване и показване на следното:

*Приложение VI „Част-НСС“*

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

**NCC.IDE.H.125    Експлоатация на вертолета по правилата за полети по прибори — пилотажно-навигационни прибори и свързано оборудване**

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

- а) средства за измерване и показване на следното:
  - (1) магнитния курс,
  - (2) времето в часове, минути и секунди,
  - (3) барометричната височина,
  - (4) приборната въздушна скорост,
  - (5) вертикалната скорост,
  - (6) плъзгането,
  - (7) положението,
  - (8) стабилизираното направление, и
  - (9) температурата на външния въздух;
- б) индикация, когато електрическото захранване на жirosкопичните прибори не е достатъчно;
- в) когато са необходими двама пилоти за полета, с допълнителни отделни средства за показване на:
  - (1) барометричната височина,
  - (2) приборната въздушна скорост,
  - (3) вертикалната скорост,
  - (4) плъзгането,
  - (5) положението, и
  - (6) стабилизираното направление.
- г) средства за предпазване от погрешни показания на системата за показване на въздушната скорост, изисквана по буква а), точка (4) и буква в), точка (2), поради кондензация или обледеняване;
- д) алтернативен източник на статично налягане;
- е) държател на карти и схеми, който се намира на лесно за четене място, което може да бъде осветено за нощна експлоатация; и

ж) резервно средство за измерване и показване положението на вертолета.

**NCC.IDE.H.130 Допълнително оборудване за еднопилотни вертолети при експлоатация по правилата за полети по прибори**

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

**NCC.IDE.H.145 Бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка**

Вертолети с максимална одобрена конфигурация на пътническите седалки над девет, които се експлоатират по правилата за полети по прибори или през нощта, се оборудват с бордово оборудване за определяне на метеорологичната обстановка, когато съответните метеорологични доклади показват, че могат да се очакват гръмотевични бури или други потенциално опасни метеорологични условия по маршрута.

**NCC.IDE.H.150 Допълнително оборудване за експлоатация на вертолета при условия на обледеняване през нощта**

- а) Вертолети, които се експлоатират в очаквани или действителни условия на обледеняване през нощта, се оборудват със средства за осветяване и откриване на образуван лед.
- б) Средството за осветяване на образуван лед не предизвиква блясък или отражение, които да затрудняват членовете на полетния екипаж при изпълнението на техните задължения.

**NCC.IDE.H.155 Система за разговори между членовете на полетния екипаж**

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

**NCC.IDE.H.160 Магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина**

- а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 7000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата се оборудват с магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина.
- б) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина осигурява съхранение на записаната информация в продължение на не по-малко от последните 2 часа.

## Приложение VI „Част-НСС“

- в) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина записва и регистрира времето на:
- (1) предаваните и приеманите разговори по радиото от екипажа в пилотската кабина;
  - (2) разговорите между членовете на полетния екипаж по вътрешната система за разговори в самолета и аудиосистемата за осведомяване на пътниците, ако има такава;
  - (3) звуковия фон в пилотската кабина, включително без прекъсване звуковите сигнали, получавани от всеки използван микрофон; и
  - (4) гласовите и звукови сигнали за опознаване на навигационни средства или средства за подход за кацане, излъчвани в пилотските слушалки или високоговорителите.
- г) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и продължава да записва до приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) В допълнение на буква г), в зависимост от наличието на електрическа мощност, магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина започва запис възможно най-рано по време на проверките в пилотската кабина преди стартирането на двигателите в началото на полета до проверките в пилотската кабина, непосредствено след спиране на двигателите в края на полета.
- е) Магнетофонът за запис на разговорите в пилотската кабина трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

### **НСС.IDE.H.165 Полетно записващо устройство за параметрите на полета**

- а) Вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 3175 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата се оборудват с полетно записващо устройство за параметрите на полета, което използва цифров метод за запис и съхраняване на данни, както и метод за лесно извличане на тези данни от запаметяващото устройство.
- б) Полетното записващо устройство записва параметрите, необходими за точното определяне на траекторията на вертолета, скоростта, положението на вертолета, мощността на двигателите, конфигурацията и експлоатацията, и осигурява съхранение на записаната информация в продължение поне на последните 10 часа.
- в) Данните задължително се получават от вертолетни източници, които позволяват точно съответствие на записваната информация с изобразяваната на индикаторите или приборите в пилотската кабина.

- г) Полетното записващо устройство за параметрите на полета започва автоматично запис преди потегляне на вертолета на собствен ход и автоматично спира да записва след приключване на полета, когато вертолетът вече няма възможност да се движи на собствен ход.
- д) Полетното записващо устройство за параметрите на полета трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.

#### **NCC.IDE.H.170 Записване предаването на данни**

- а) Вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на 1 януари 2016 г. или след тази дата, които имат възможност да осъществяват комуникации по линия за предаване на данни и подлежат на изискване да бъдат оборудвани с магнетофон за запис на разговорите в пилотската кабина, записват на магнетофон, когато е приложимо:
  - (1) комуникационни съобщения по линия за предаване на данни, свързани с ОВД комуникации до и от вертолета, включително съобщения, отнасящи се до следните приложения:
    - (i) начало на комуникации по линия за предаване на данни;
    - (ii) комуникация между ръководителите на полети и пилотите;
    - (iii) адресирано наблюдение;
    - (iv) информация за полета;
    - (v) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, наблюдение на радиовръзката на въздухоплавателните средства;
    - (vi) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, данни за оперативния контрол на въздухоплавателните средства; и
    - (vii) доколкото е осъществимо, предвид архитектурата на системата, карти;
  - (2) информация, която дава възможност за взаимна връзка със свързани записи, спадащи към комуникации по линия за предаване на данни и съхранявани отделно от вертолета; и
  - (3) информация относно времето и приоритета на комуникационните съобщения по линия за предаване на данни, отчитайки архитектурата на системата.
- б) Магнетофонът използва цифров метод за запис и съхраняване на данни и информация, както и метод за лесно извличане на тези данни. Начинът на записване позволява синхронизиране на данните с данните, записани на земята.

## Приложение VI „Част-NCC“

- в) Магнетофонът осигурява съхранение на записаната информация поне за времето, предвидено за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина в NCC.IDE.H.160.
- г) Магнетофонът трябва да има устройство, което да подпомага локализирането му във вода.
- д) Изискванията, приложими за започването и спирането на магнетофона, са същите като за магнетофона за запис на разговорите в пилотската кабина, посочени в NCC.IDE.H.160, букви г) и д).

### **NCC.IDE.H.175 Параметри на полета и комбинирано записващо устройство**

Съответствие с изискванията за магнетофон за запис на радиообмена и разговорите в пилотската кабина и полетно записващо устройство за параметрите на полета може да бъде постигнато посредством едно комбинирано записващо устройство.

### **NCC.IDE.H.180 Седалки, предпазни колани, предпазни средства и обезопасителни средства за деца**

- а) Вертолетите се оборудват със:
  - (1) седалка или легло за всяко лице на борда на възраст 24 месеца или повече;
  - (2) предпазен колан за всяка пътническа седалка и ограничителни колани за всяка лежанка;
  - (3) предпазен колан с диагонален презраменен колан за всяка пътническа седалка за всеки пътник на възраст 24 месеца или повече за вертолети, чийто първоначален сертификат за летателна годност е издаден след 31 юли 1999 г.;
  - (4) обезопасително средство за деца за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца;
  - (5) на всяка седалка на полетния екипаж предпазен колан с диагонален презраменен колан, включващ средство за задържане тялото на седящия в случай на внезапно отрицателно ускорение; и
  - (6) предпазен колан с диагонален презраменен колан за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж, в случая на вертолети, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден след 31 декември 1980 г.
- б) Предпазният колан с диагонален презраменен колан:
  - (1) се закопчава в една ключалка, респективно се освобождава от една ключалка; и

- (2) за седалките на член на екипажа, за всяка седалка до пилотска седалка и за седалките на минималния изискван брой членове на кабинния екипаж включва два раменни колана и предпазен колан, който може да бъде използван отделно.

#### **NCC.IDE.H.185 Знаци за закопчаване на коланите и забраняване на пушенето**

Вертолети, в които от седалката(ите) на полетния екипаж не може да се виждат всички пътнически места, се оборудват със средства за индикация за всички пътници и за членовете на кабинния екипаж, за времето, когато предпазните колани трябва да бъдат закопчани и пушенето не се разрешава.

#### **NCC.IDE.H.190 Комплект за оказване на първа помощ**

- a) Вертолетите се оборудват с поне един комплект за оказване на първа помощ.
- б) Комплектът(ите) за оказване на първа помощ трябва да са:
  - (1) лесно достъпни за ползване и
  - (2) редовно заменяни в съответствие с инструкциите, съдържащи се на етикетите на медикаментите.

#### **NCC.IDE.H.200 Допълнителен кислород — вертолети с нехерметична кабина**

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

#### **NCC.IDE.H.205 Преносими пожарогасители**

- a) Вертолетите се оборудват най-малко с един преносим пожарогасител:
  - (1) в пилотската кабина; и

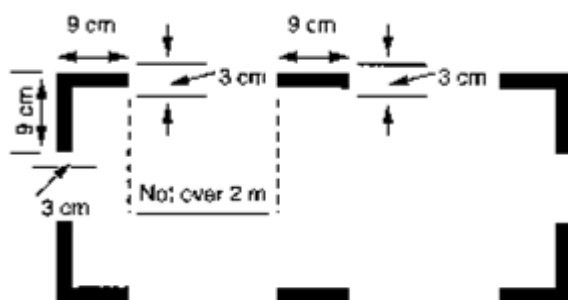


- (2) всяка пътническа кабина, която е отделно от пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достъпна за полетния екипаж.
- б) Типът и количеството на пожарогасителния агент за необходимите пожарогасители се съобразяват с типа на пожара, който е възможно да възникне в отсека, където се планира използването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

#### NCC.IDE.H.210 Маркиране на зоните за разсичане

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

Фигура 1: Маркиране на зоните за разсичане



#### NCC.IDE.H.215 Аварийен предавател (ELT)

- а) Вертолетите се оборудват поне с един автоматичен аварийен предавател.
- б) Вертолети, експлоатирани при полет над вода в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет, се оборудват с автоматично задействащ се аварийен предавател (ELT(AD)).
- в) Аварийният предавател трябва да може, независимо от своя тип, да предава едновременно на честоти 121,5 MHz и 406 MHz.

#### NCC.IDE.H.225 Спасителни жилетки

- а) Вертолетите се оборудват със спасителни жилетки за всяко лице на борда или еквивалентно индивидуално плаващо устройство за всяко лице на борда на възраст под 24 месеца, които се съхраняват на място, където да бъдат леснодостъпни за седящия пътник, за когото са предназначени, когато:

## Приложение VI „Част-NCC“

- (1) се експлоатират при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет;
  - (2) се експлоатират при полет над вода на разстояние от сушата, превишаващо авторотационното разстояние, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или
  - (3) излита или каца на летище или експлоатационна площадка, където траекторията на излитане или на подхода за кацане е над вода.
- б) Всяка спасителна жилетка и еквивалентно индивидуално плаващо устройство се оборудва с електрическа лампа, с цел да се улесни определянето на местоположението на лицата.

### **NCC.IDE.H.226 Аварийно-спасителни комплекти за екипажа**

Всеки член на екипажа носи аварийно-спасителен комплект, когато:

- а) (1) вертолетът се експлоатира при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет и когато:
- (1) сведенията за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета, или
  - (2) очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване;
- или
- б) командирът реши така въз основа на оценка на риска, отчитайки следните условия:
- (1) при полет над вода на разстояние от сушата превишаващо разстоянието за авторотационно или безопасно принудително кацане, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет и сведенията за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета.

**NCC.IDE.H.227 Спасителни плотове, автоматични аварийни предаватели и животоспасяващо оборудване за продължителни полети над водно пространство**

Вертолетите, които се експлоатират:

- а) (1) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът може да поддържа хоризонтален полет; или
- б) при полет над вода на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 3 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, когато в случай на отказ на критичен двигател вертолетът не може да поддържа хоризонтален полет и ако командирът реши така въз основа на оценка на риска, се оборудват със:
  - (1) при вертолет, превозващ по-малко от 12 човека – минимум един спасителен плот с номинален капацитет за не по-малко от максималния брой хора на борда, съхраняван по такъв начин, че да улесни лесното му използване при аварийна ситуация;
  - (2) при вертолет, превозващ повече от 11 човека – минимум два спасителни плота, съхранявани по такъв начин, че да се улесни незабавното им използване при аварийна ситуация, достатъчни заедно да съберат всички хора, които могат да бъдат превозени на борда, със съответния капацитет на претоварване, за да може, в случай че един от плотовете бъде загубен, другият да събере всички намиращи се на вертолета хора;
  - (3) най-малко два автоматични аварийни предавателя (ELT(S)) за всеки изискван спасителен плот; и
  - (4) животоподдържащо оборудване в съответствие с планирания полет.

**NCC.IDE.H.230 Животоспасяващо оборудване**

Вертолетите, експлоатирани при полети над зони, в които търсенето и спасяването могат да бъдат особено затруднени, се оборудват със следното:

- а) сигнално оборудване за сигнализиране на бедствие;
- б) най-малко един автоматичен аварийен предавател; и
- в) допълнително животоспасяващо оборудване за планирания полет при отчитане на броя на пътниците на борда.

**NCC.IDE.H.231 Допълнителни изисквания към вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона**

Вертолетите, осъществяващи крайбрежни операции в неблагоприятна морска зона на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост, подлежат на следните условия:

- а) Когато сведението за метеорологичната обстановка или прогнозите, с които разполага командирът, показват, че температурата на морската вода ще бъде по-ниска от +10°C по време на полета, или когато очакваното време за спасяване превишава изчисленото време за оцеляване, или полетът е планиран за през нощта, всички на борда са облечени в аварийно-спасителен комплект.
- б) Всички спасителни плотове, изискуеми съгласно NCC.IDE.H.227, са поставени така, че да могат лесно да се използват при условията на морето, за които са били оценени характеристиките на вертолета за принудително кацане на вода, плаване и центровка, за да отговори на изискванията за сертифициране за принудително кацане на вода.
- в) Вертолетът е снабден със система за аварийно осветление с независим източник на захранване, която осигурява източник за общо осветление на салоните, за да подпомага евакуацията на вертолета.
- г) Всички аварийни изходи, включително аварийните изходи за екипажа, и средствата за тяхното отваряне, са ясно маркирани за насочване на хората, които ще ги използват денем или нощем. Такива маркировки са проектирани да остават видими, ако вертолетът се обърне и ако кабината е потопена под вода.
- д) Всички неизхвърляеми врати, които са конструирани за аварийни изходи при принудително кацане на вода, са оборудвани със средство за осигуряването им в отворено положение, така че да не пречат на намиращите се във вертолета да излязат при морски условия, стигащи до максимума, изискван при оценката за принудително кацане на вода и за плавателни качества.
- е) Всички врати, прозорци или други отвори, предназначени за използване за целите на евакуиране под вода, са оборудвани така, че с тях да може да се оперира при аварийна ситуация.
- ж) Спасителните жилетки се носят винаги, освен ако пътникът или членът на екипажа не носи цялостен аварийно-спасителен комплект, който отговаря на комбинираното изискване за аварийно-спасителен пакет и спасителна жилетка.

**NCC.IDE.H.232 Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода – допълнително оборудване**

Вертолетите, сертифицирани за експлоатация на вода, се оборудват със:

- а) морски котви и друго оборудване, необходимо за акостиране, закотвяне и маневриране на вертолета във водата, в съответствие с неговите размери, тегло и характеристики за управление; и

- б) оборудване за издаване на звукови сигнали, посочено в международните правила за предотвратяване на сблъсък в морето, когато е приложимо.

#### **NCC.IDE.H.235 Всички вертолети при полети над вода – принудително кацане**

Вертолетите трябва да са конструирани за кацане на вода или сертифицирани за принудително кацане на вода в съответствие със съответните правила за летателна годност или снабдени с аварийно оборудване за плаване, когато се експлоатират при полет над вода, в неблагоприятна среда на разстояние от сушата, отговарящо на повече от 10 минути полетно време при нормална крейсерска скорост.

#### **NCC.IDE.H.240 Използване на пилотски слушалки**

Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, вертолетите се оборудват със слушалки с микрофон или еквивалентно средство за връзка и бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

#### **NCC.IDE.H.245 Радиокомуникационно оборудване**

- а) Вертолети, експлоатирани по правилата за полети по прибори или през нощта, или когато това се изисква от приложимите изисквания за въздушното пространство, се снабдяват с радиокомуникационно оборудване, което при нормални експлоатационни условия трябва да може да:
- (1) осъществява двустранна връзка за целите на летищен контрол;
  - (2) получава метеорологична информация;
  - (3) осъществява двустранна връзка във всеки един момент по време на полета с аеронавигационните станции и на честотите, предписани от съответния орган; и
  - (4) осигурява възможност за комуникация на аварийната въздушна честота от 121.5 MHz.
- б) Когато се изисква повече от един комуникационен възел, всеки един трябва да е независим от другия или другите, така че повреда в някой от тях да не причини повреда в друг.
- в) Когато се изисква радиокомуникационна и/или радионавигационна система, и в допълнение на системата за разговори между всички членове на полетния екипаж в пилотската кабина, изисквана по NCC.IDE.H.155, вертолетите се оборудват с бутон за предавателя, разположен на щурвала, за всеки необходим пилот и/или член на екипажа, на неговото работно място.

### **NCC.IDE.H.250 Навигационно оборудване**

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

### **NCC.IDE.H.255 Транспондер**

Вертолетите се оборудват с транспондер на вторичен обзорен радиолокатор (SSR), указващ барометричната височина и други възможности на SSR транспондер, изисквани от маршрута, по който ще се изпълнява полетът.