



Euroopa Lennundusohutusamet

Komisjoni määruse eelnõu VII lisa
„Lennutegevus — OPS”

NCO-osa – IR

Sisukord

NCO-osa – IR	6
A-alajagu – Üldnõuded	6
NCO.GEN.100 Pädev asutus	6
NCO.GEN.101 Täitmise viisid	6
NCO.GEN.102 Mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukid ja mootorpurilennukid	6
NCO.GEN.105 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused	6
NCO.GEN.106 Kapteni kohustused ja volitused – õhupallid	8
NCO.GEN.110 Seaduste, eeskirjade ja protseduuride täitmine	8
NCO.GEN.115 Lennukite ruleerimine	9
NCO.GEN.120 Rootori sisselülitamine	9
NCO.GEN.125 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed	9
NCO.GEN.130 Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta	9
NCO.GEN.135 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave	9
NCO.GEN.140 Ohtlike kaupade vedu	10
NCO.GEN.145 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile	11
NCO.GEN.150 Lennupäevik	11
NCO.GEN.155 Minimaalvarustuse loetelu	11
B-alajagu – Käitamisprotseduurid	12
NCO.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine	12
NCO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid	12
NCO.OP.110 Lennuväljade käitamisiinimumid – lennukid ja kopterid	12
NCO.OP.111 Lennuvälja käitamisiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud	13
NCO.OP.112 Lennuvälja käitamisiinimumid – lennukite ringilt lähenemine	14
NCO.OP.113 Lennuvälja käitamisiinimumid – kopterite ringilt lähenemine	15
NCO.OP.115 Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid	15
NCO.OP.120 Müra vähendamise protseduurid – lennukid, kopterid ja mootorpurilennukid	16
NCO.OP.121 Müra vähendamise protseduurid – õhupallid	16
NCO.OP.125 Kütuse- ja õlivaru – lennukid	16
NCO.OP.126 Kütuse- ja õlivaru – kopterid	17
NCO.OP.127 Kütuse ja ballasti varu ja planeerimine – õhupallid	17
NCO.OP.130 Reisijate teavitamine	18

VII lisa 'NCO-osa'

NCC.OP.135	Lennu ettevalmistus	18
NCO.OP.140	Varusihlennuväljad – lennukid	18
NCO.OP.141	Varusihlennuväljad – kopterid	19
NCO.OP.145	Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal	19
NCO.OP.150	Reisijatevedu	20
NCO.OP.155	Suitsetamine pardal – lennukid ja kopterid	20
NCO.OP.156	Suitsetamine pardal – purilennukid ja õhupallid	20
NCO.OP.160	Ilmastikutingimused	20
NCO.OP.165	Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid	20
NCO.OP.170	Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal	21
NCO.OP.175	Starditingimused – lennukid ja kopterid	21
NCO.OP.176	Starditingimused – õhupallid	21
NCO.OP.180	Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal	21
NCO.OP.185	Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal	21
NCO.OP.190	Lisahapniku kasutamine	21
NCO.OP.195	Maapinna ohtliku läheduse tuvastamine	22
NCO.OP.200	Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)	22
NCO.OP.205	Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid	22
NCO.OP.210	Lähenemise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid	22
NCO.OP.215	Käitamispääringud – kuumaõhupallid	23
C-alajagu – Suutlikkus ja käitamispääringud	24	
NCO.POL.100	Käitamispääringud	24
NCO.POL.105	Kaalumine – lennukid ja kopterid	24
NCO.POL.110	Suutlikkus – üldist	24
D-alajagu – Mõõteriistad, andmed ja seadmed	25	
1. jaotis – Lennukid	25	
NCO.IDE.A.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldist	25
NCO.IDE.A.105	Lennu minimaalvarustus	25
NCO.IDE.A.110	Elektrisüsteemi varukaitsmed	26
NCO.IDE.A.115	Lennuvalgustus	26
NCO.IDE.A.120	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	26

VII lisa 'NCO-osa'

NCO.IDE.A.125	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	27
NCO.IDE.A.130	Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)	27
NCO.IDE.A.135	Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem	28
NCO.IDE.A.140	Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid	28
NCO.IDE.A.145	Esmaabikomplekt.....	28
NCO.IDE.A.150	Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid.....	28
NCO.IDE.A.155	Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid	29
NCO.IDE.A.160	Käsitulekustutid	29
NCO.IDE.A.165	Sissemurdmispunktide märgistus	30
NCO.IDE.A.170	Avariimajakas (ELT).....	30
NCO.IDE.A.175	Lendamine veekogu kohal	30
NCO.IDE.A.180	Päästevarustus	31
NCO.IDE.A.190	Raadioseadmed	31
NCO.IDE.A.195	Navigatsiooniseadmed	31
NCO.IDE.A.200	Transponder.....	32
2. jaotis – Kopterid		33
NCO.IDE.H.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldist	33
NCO.IDE.H.105	Lennu minimaalvarustus	33
NCO.IDE.H.115	Lennuvalgustus	33
NCO.IDE.H.120	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	34
NCO.IDE.H.125	Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	35
NCO.IDE.H.126	Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi	35
NCO.IDE.H.135	Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem.....	35
NCO.IDE.H.140	Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid	35
NCO.IDE.H.145	Esmaabikomplekt.....	36
NCO.IDE.H.155	Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid.....	36
NCO.IDE.H.160	Käsitulekustutid	36
NCO.IDE.H.165	Sissemurdmispunktide märgistus	37
NCO.IDE.H.170	Avariimajakas (ELT).....	37
NCO.IDE.H.175	Lendamine veekogu kohal	37
NCO.IDE.H.180	Päästevarustus	38

VII lisa 'NCO-osa'

NCO.IDE.H.185	Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette	38
NCO.IDE.H.190	Raadiosideseadmed.....	38
NCO.IDE.H.195	Navigatsiooniseadmed	39
NCO.IDE.H.200	Transponder.....	39
3. jaotis – Purilennukid	40	
NCO.IDE.S.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldist	40
NCO.IDE.S.105	Lennu minimaalvarustus.....	40
NCO.IDE.S.115	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	40
NCO.IDE.S.120	Pilvedes lendamine – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad	41
NCO.IDE.S.125	Istmed ja turvasüsteemid	41
NCO.IDE.S.130	Lisahapnik	41
NCO.IDE.S.135	Lendamine veekogu kohal.....	42
NCO.IDE.S.140	Päästevarustus	42
NCO.IDE.S.145	Raadiosideseadmed	42
NCO.IDE.S.150	Navigatsiooniseadmed	42
NCO.IDE.S.155	Transponder	42
4. jaotis – Õhupallid	43	
NCO.IDE.B.100	Mõõteriistad ja seadmed – üldist	43
NCO.IDE.B.105	Lennu minimaalvarustus	43
NCO.IDE.B.110	Lennuvalgustus	43
NCO.IDE.B.115	Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed	44
NCO.IDE.B.120	Esmaabikomplekt.....	44
NCO.IDE.B.121	Lisahapnik	44
NCO.IDE.B.125	Käsitulekustutid.....	44
NCO.IDE.B.130	Lendamine veekogu kohal	45
NCO.IDE.B.135	Päästevarustus	45
NCO.IDE.B.140	Muu varustus.....	45
NCO.IDE.B.145	Raadiosideseadmed	45
NCO.IDE.B.150	Transponder.....	46

NCO-osa – IR

A-alajagu – Üldnõuded

NCO.GEN.100 Pädev asutus

- a) Pädev asutus on selle liikmesriigi määratud asutus, kus õhusõiduk on registreeritud.
- b) Kolmandas riigis registreeritud õhusõiduki puhul on pädev asutus käitaja asukoha või elukoha liikmesriigi määratud asutus.

NCO.GEN.101 Täitmise viisid

Määruse (EÜ) nr 216/2008¹ ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks võib käitaja kasutada muid viise peale ameti poolt vastuvõetute.

NCO.GEN.102 Mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukid ja mootorpurilennukid

- a) Mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukite käitamisel järgitakse:
 - 1) nõudeid lennukitele, kui kasutatakse jõuallikana mootorit ja
 - 2) nõudeid purilennukitele, kui käitamisel mootorit ei kasutata.
- b) Mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukite varustus peab vastama lennukitele kohaldatavatele nõuetele, kui D-alajaos ei ole sätestatud teisiti.
- c) Muudel mootorpurilennukitel peale mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukite järgitakse käitamise ja varustuse osas purilennukitele kohaldatavaid nõudeid.

NCO.GEN.105 Õhusõiduki kapteni kohustused ja volitused

- a) Kapten vastutab:

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ. *ELT L 79, 19.3.2008, lk 1*, nagu seda on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009, *ELT L 309, 24.11.2009, lk 51*.

VII lisa 'NCO-osa'

- 1) kõikide pardal olevate meeskonnaliikmete, reisijate ja lasti ohutuse eest lennutegevuse ajal vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 1.c viidatule;
- 2) lennu algatamise, jätkamise, lõpetamise või ümbersuunamise eest ohutuse huvides;
- 3) kõikide käitamisprotseduuride ja kontrollkaartide täitmise tagamise eest vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 1.b viidatule;
- 4) et lendu alustatakse üksnes juhul, kui ta on veendunud, et on täidetud kõik määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.3. viidatud käitamispäärdused, ning:
 - i) õhusõiduk on lennukõlblik;
 - ii) õhusõiduk on nõuetekohaselt registreeritud;
 - iii) õhusõidukisse on paigaldatud kõnealuse lennu sooritamiseks nõutavad määratletud instrumendid ja seadmed ja need on töökorras, välja arvatud juhul, kui NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 või NCO.IDE.B.105 kohase minimaalvarustuse loetelu või samaväärse dokumendi järgi on lubatud kasutada mittetöötavate seadmetega;
 - iv) õhusõiduki mass ja, välja arvatud õhupallide puhul, raskuskese võimaldavad sooritada lennu lennukõlblikkuse dokumentatsioonis ettenähtud piirides;
 - v) kogu varustus, pagas ja last on nõuetekohaselt laaditud ja kinnitatud ning hädaolukorras evakueerimine ei ole takistatud ja
 - vi) lennu ajal ei ületata kordagi õhusõiduki lennukäsiraamatus sätestatud õhusõiduki käitamispäärdused;
- 5) et lendu ei alustata, kui ta on töövõimetu vigastuse, haiguse, väsimuse, psühhoaktiivsete ainete mõju vms tõttu;
- 6) et juhul, kui tema töövõime on väsimuse, haiguse, hapnikupuuduse vms tõttu oluliselt vähenenud, ei jätkata lennu kaugemale kui lähima ilmastikutingimuste poolest sobiva lennuvälja või käitamiskohani;
- 7) otsuse eest, kas võtta vastu teadaolevate defektidega õhusõiduk vastavalt varustuse muudatuste loetelule (CDL) või minimaalvarustuse loetelule (MEL) ja
- 8) kasutamise seotud andmete ning õhusõiduki kõikide teadaolevate või arvatavate defektide õhusõiduki tehnilises päevikus või lennupäevikus registreerimise eest lennu või lendude seeria lõppemisel.

VII lisa 'NCO-osa'

- b) Lennu kriitilistel etappidel ja muul ajal, kui kapten seda ohutuse huvides vajalikuks peab, peab meeskonnaliige istuma talle määratud töökohal ega tohi täita muid ülesandeid peale õhusõiduki ohutuks käitamiseks nõutavate.
- c) Kaptenil on õigus keelduda pardale võtmast või saata pardalt maale kõik isikud või ükskõik milline osa pagasist või lastist, kes/mis võivad kujutada potentsiaalset ohtu õhusõiduki või selles viibijate ohutusele.
- d) Kapten teatab niipea kui võimalik asjaomasele lennuliiklusteenistuse üksusele ohtlikest ilma- või lennutingimustest, mis võivad kahjustada teiste õhusõidukite ohutust.
- e) Kapten peab kohest otsustamist ja tegutsemist nõudvas hädaohulukorras tegutsema nii, nagu ta peab antud olukorras vajalikuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktile 7.d. Sellisel juhul võib ta ohutuse huvides eeskirjadest, käitamisprotseduuridest ja -meetoditest kõrvale kalduda.
- f) Lennu ajal peab kapten:
 - 1) oma istekohal viibides hoidma turvavöö kinnitatuna, välja arvatud õhupallidel ja
 - 2) viibima kogu aja õhusõiduki juhikohal, välja arvatud juhul, kui juhtimise võtab üle mõni teine piloot.
- g) Kapten peab ebaseadusliku sekkumise korral esitama juhtumi kohta viivitamata ettekande pädevale asutusele ning kindlaksmääratud kohalikule asutusele.
- h) Kapten peab lähimat lennuametit kiireimal võimalikul viisil teavitama õhusõidukiga seotud mis tahes õnnetusest, millega kaasnes inimes(t)e raske kehavigastus või surm või oluline kahju õhusõidukile või varale.

NCO.GEN.106 Kapteni kohustused ja volitused – õhupallid

Õhupalli kapten vastutab lisaks NCO.GEN.105 sätetele:

- a) kesta täitmises ja tühjendamises osalevate isikute lennueelse teavitamise eest ja
- b) nõuetekohase kaitserõivastuse olemasolu eest kesta täitmises ja tühjendamises osalevatel isikutel.

NCO.GEN.110 Seaduste, eeskirjade ja protseduuride täitmine

- a) Kapten peab täitma nende riikide seadusi, eeskirju ja protseduure, kus lennutegevus toimub.
- b) Kapten peab tundma oma kohustuste täitmisega seotud ning läbitavate piirkondade, kasutatavate lennuväljade ja nendega seotud aeronavigatsioonivahendite suhtes kohaldatavaid seadusi, eeskirju ja protseduure vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 1.a. viidatule.

NCO.GEN.115 Lennukite ruleerimine

Lennukit võib lennuvälja liiklusalal ruleerida üksnes juhul, kui juhikohal tegutsev isik:

- a) on sobiva kvalifikatsiooniga piloot või
- b) on käitaja poolt määratud ning:
 - 1) on saanud lennuki ruleerimise alase väljaõppe;
 - 2) on saanud raadiotelefoni kasutamise alase väljaõppe, juhul kui on nõutav raadioside kasutamine;
 - 3) on saanud juhised lennuvälja plaani, radade ja ruleerimisteede, tähiste, tähistuste, tulede, lennuliiklusteenistuse signaalide, juhiste, fraseoloogia ja protseduuride kohta ja
 - 4) suudab täita lennuki lennuväljal ohutuks liiklemiseks nõutavaid norme.

NCO.GEN.120 Rootori sisselülitamine

Kopteri rootor lülitatakse sisse üksnes lendamiseks kvalifitseeritud piloodiga juhikohal.

NCO.GEN.125 Kaasaskantavad elektroonikaseadmed

Kapten ei luba ühelgi õhusõiduki pardal viibival isikul kasutada kaasaskantavaid elektroonilisi seadmeid, mis võivad õhusõiduki süsteemide ja seadmete tööd ebasoodsalt mõjutada.

NCO.GEN.130 Teave pardal oleva avariivarustuse ja päästevahendite kohta

Käitaja tagab, et tal on alati pardal oleva avarii- ja päästevarustuse nimekirjad, mida saab kiirelt edastada päästekoordinatsioonikeskustele, välja arvatud õhusõidukite puhul, mis stardivad ja maanduvad samal lennuväljal/käitamiskohas.

NCO.GEN.135 Pardal nõutavad dokumendid, käsiraamatud ja teave

- a) Igal lennul peavad pardal olema järgmised dokumendid, käsiraamatud ja teave originaalis või koopiaena, kui ei ole ette nähtud teisiti:
 - 1) õhusõiduki lennukäsiraamat (AFM) või samaväärsed dokumendid;
 - 2) registreerimistunnistuse originaal;
 - 3) lennukõlblikkussertifikaadi (CofA) originaal;
 - 4) mürasertifikaat, kui see on olemas;
 - 5) erilubade loend, kui see on olemas;

VII lisa 'NCO-osa'

- 6) õhusõiduki raadioluba, kui see on olemas;
 - 7) tsiviilvastutuskindlustuse poliis(id);
 - 8) õhusõiduki lennupäevik või samaväärne logi;
 - 9) andmed lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaani kohta, kui see on olemas;
 - 10) ajakohased ja sobivad lennukaardid kavandatava lennu marsruudist ning kõikidest marsruutidest, kuhu lennu ümbersuunamist võib mõistlikult eeldada;
 - 11) info eskortiva ja eskortitava õhusõiduki protseduuride ja visuaalsete signaalide kohta;
 - 12) miinimumvarustuse loetelu (MEL) või varustatuse muudatuste loetelu (CDL), kui see on olemas, ja
 - 13) muud lennuga seoses vajalikud või lennuga seotud riikide poolt nõutavad dokumendid.
- b) Olenemata punktist a võib lendudel:
- 1) mille start ja maandumine on kavandatud samale lennuväljale/käitamiskohta või
 - 2) mis püsivad pädeva asutuse määratud kaugusel või alal,
- hoida punkti a alapunktides 2–8 nimetatud dokumente ja teavet lennuväljal või käitamiskohas.
- c) Olenemata punktist a võib õhupallide või purilennukite, välja arvatud mittesissetõmmatava mootoriga motopurilennukite lendudel hoida punkti a alapunktides 2–8 ja 11–13 nimetatud dokumente ja teavet saatesõidukis.
- d) Kapten esitab taotluse korral mõistliku aja jooksul pädevale asutusele nõutavad dokumendid kohustuslike pardadokumentide hulgast.

NCO.GEN.140 Ohtlike kaupade vedu

- a) Ohtlike kaupade lennutransport peab toimuma kooskõlas Chicago konventsiooni 18. lisaga, nagu seda on viimati muudetud, ning seda täiendava ohtlike ainete lennutranspordiga ohutu veo tehnilise juhendi (ICAO dokument 9284-AN/905) uusima kehtiva väljaandega koos selle lisade ja võimalike täienduste või parandustega.
- b) Ohtlike kaupu võib vedada üksnes määruse (EÜ) nr xxx/XXXXV lisa (SPA-osa) G-alajao kohase sertifikaadiga käitaja, välja arvatud juhul, kui:
 - 1) kaubad ei kuulu tehnilise juhendi alla tulenevalt nimetatud juhendi 1. osast või
 - 2) kaupu veavad reisijad või kapten või neid veetakse pagasis kooskõlas tehnilise juhendi 8. osaga.

- c) Kapten võtab kõik mõistlikud meetmed vältimaks ohtlike kaupade tahtmatut pardaleviimist.
- d) Käitaja teatab vastavalt tehnilisele juhendile viivitamata pädevale asutusele ja toimumisriigile kõikidest ohtlike kaupadega seotud õnnetustest ja intsidentidest.
- e) Kapten tagab reisijate teavitamise ohtlikest kaupadest vastavalt tehnilisele juhendile.

NCO.GEN.145 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Käitaja rakendab:

- a) kõiki pädeva asutuse poolt ARO.GEN.135 punkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ja
- b) ameti väljastatud mis tahes kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkuse ettekirjutusi.

NCO.GEN.150 Lennupäevik

Õhusõiduki, selle meeskonna ja kõikide lendude või lennuseeriade andmed talletatakse lennupäevikus või samaväärsel viisil.

NCO.GEN.155 Minimaalvarustuse loetelu

Võib koostada määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 8.a.3. sätestatud minimaalvarustuse loetelu. Kui seda tehakse, peab minimaalvarustuse loetelu ja selle muudatused heaks kiitma pädev asutus.

B-alajagu – Käitamisprotseduurid

NCO.OP.100 Lennuväljade ja käitamiskohtade kasutamine

Kapten kasutab üksnes lennuvälju ja käitamiskohti, mis vastavad asjaomasele õhusõidukitüübile ja lennutegevuse laadile.

NCO.OP.105 Eraldatud lennuväljade määramine – lennukid

Varulennuväljade ja kütusepoliitika valimisel peab kapten lennuvälja käsutama eraldatud lennuväljana, juhul kui lennuaeg lähima sobiva varusihthlennuväljani on:

- a) kolbmootoriga lennukite puhul 60 minutit või
- b) turbiinmootoriga lennukite puhul 90 minutit.

NCO.OP.110 Lennuväljade käitamismiinimumid – lennukid ja kopterid

- a) Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimival lennul määrab kapten iga lähte-, siht- või varulennuvälja osas kindlaks lennuvälja käitamismiinimumid. Need miinimumid:
 - 1) ei tohi olla väiksemad käitamismiinimumidest, mille on kehtestanud lennuvälja asukohariik, välja arvatud juhul, kui selleks on nimetatud riigi eriluba, ja
 - 2) peavad halva nähtavusega lendude puhul olema pädeva asutuse poolt heaks kiidetud vastavalt määruse (EÜ) nr xxx/XXXX V lisa (SPA-osa) E-alajaole.
- b) Lennuvälja käitamismiinimumide määramisel võtab kapten arvesse järgmist:
 - 1) õhusõiduki tüüpi, lennutehnilisi ja käitamisomadusi;
 - 2) oma pädevust ja kogemusi;
 - 3) võimalike lennuradade ning lähenemis- ja stardialade mõõtmeid ja omadusi;
 - 4) olemasolevate visuaalsete ja mittevisuaalsete maapealsete seadmete asjakohasust ja töövõimet;
 - 5) õhusõidukil olemasolevaid navigatsiooni ja/või lennutrajektoori järgimise seadmeid, mida kasutatakse stardi, lähenemise, väljajoondumise, maandumise, maandumisjärgse läbijooksu ja katkestatud lähenemise ajal;
 - 6) takistusi hädaolukorra protseduuride rakendamiseks vajalikes lähenemise, katkestatud lähenemise ja tõusupiirkondades;

- 7) instrumentaallähenemise protseduuride sooritamiseks vajalikku takistustest ülelennu kõrgust/suhtelist kõrgust;
 - 8) vahendeid meteoroloogiliste tingimuste määramiseks ja nendest teatamiseks ja
 - 9) lõpplähenemisel kasutatavat lennutehnikat.
- c) Konkreetset liiki lähenemis- ja maandumisprotseduuride miinimume kohaldatakse juhul, kui:
- 1) kavandatava protseduuri jaoks vajalikud maapealsed seadmed on töökorras;
 - 2) konkreetse lähenemisprotseduuri jaoks vajalikud õhusõiduki süsteemid on töökorras;
 - 3) õhusõiduki nõutavad lennutehnilised kriteeriumid on täidetud ja
 - 4) piloodil on nõuetekohane kvalifikatsioon.

NCO.OP.111 Lennuvälja käitamismiinimumid – NPA, APV, CAT I lennud

- a) Otsusekõrgus (DH) pideva laskumisega lõpplähenemisega (CDFA) mittetäppislähenemise (NPA), glissaadiinfooga lähenemisprotseduuri (APV) ja I kategooria (CAT I) lennu puhul ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) miinimumkõrgus, milleni saab ilma nõutavate visuaalsete orientiirideta kasutada lähenemisvarustust;
 - 2) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ettenähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH);
 - 3) lähenemisprotseduuri avaldatud otsusekõrgus, kui see on olemas;
 - 4) tabelis 1 esitatud süsteemi miinimum või
 - 5) lennukäsiraamatus toodud minimaalne otsusekõrgus, kui see on kindlaks määratud.
- b) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ei tohi ilma pideva laskumisega lõpplähenemiseta (CDFA) mittetäppislähenemisega (NPA) lennu puhul olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria õhusõiduki jaoks ettenähtud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH);
 - 2) tabelis 1 esitatud süsteemi miinimum või
 - 3) lennukäsiraamatus toodud minimaalne laskumiskõrgus, kui see on kindlaks määratud.

Tabel 1. Süsteemi miinimumid

Seadmed	Madalaim otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)
Instrumentaalmaandumissüsteem (ILS)	200
Ülemaailmne satelliitnavigatsioonisüsteem (GNSS) / satelliidipõhine korrigeerimissüsteem (SBAS) (Lateraalne täppislähenemine glissaadiinfoga (LPV))	200
GNSS (lateraalnavigatsioon (LNAV))	250
GNSS/barovertikaalnavigatsioon (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Kursimajakas (LOC) kaugusemõõturiga (DME) või ilma	250
Seireradariga lähenemine (SRA) (kauguseni 1/2 meremiili)	250
SRA (kauguseni 1 meremiil)	300
SRA (kauguseni 2 meremiili või rohkem)	350
Ringsuunalised VHF-raadioseadmed (VOR)	300
VOR/DME	250
Mittesuunatud raadiomajakas (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF-peilingaator (VDF)	350

NCO.OP.112 Lennuvälja käitamismiinimumid – lennukite ringilt lähenemine

- a) Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) lennukite ringilt lähenemisel ei tohi olla madalam kui kõrgeim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki kohta avaldatud takistustest ülelennu suhteline kõrgus (OCH) ringilt lähenemise puhul;
 - 2) ringilt lähenemise miinimumkõrgus, mis on tuletatud tabelist 1, või

- 3) eelneva instrumentaallähenemisprotseduuri otsusekõrgus (DH) / minimaalne laskumiskõrgus (MDH).
- b) Minimaalne nähtavus lennukite ringilt lähenemisel peab olema suurim järgmistest:
- 1) vastava kategooria lennuki ringilt lähenemise nähtavus, kui see on avaldatud;
 - 2) minimaalne nähtavus, mis on tuletatud tabelist 2, või
 - 3) nähtavus rajal / teisendatud meteoroloogiline nähtavus (RVR/CMV) eelnenud instrumentaallähenemisprotseduuris.

Tabel 1. Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) ja nähtavus ringilt lähenemisel vastavalt lennuki kategooriale

	Lennuki kategooria			
	A	B	C	D
Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) (jalgades)	400	500	600	700
Minimaalne meteoroloogiline nähtavus (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Lennuvälja käitamismiinimumid – kopterite ringilt lähenemine

Minimaalne laskumiskõrgus (MDH) kopterite ringilt lähenemisel maismaal peab olema vähemalt 250 jalga ning meteoroloogiline nähtavus vähemalt 800 m.

NCO.OP.115 Väljumis- ja lähenemisprotseduurid – lennukid ja kopterid

- a) Õhusõiduki kapten kasutab lennuvälja asukohariigi kehtestatud väljumis- ja lähenemisprotseduure, juhul kui need on kasutatava lennuvälja või lähenemis- ja stardiala puhul avaldatud.
- b) Kapten võib avaldatud väljumismarsruudist, saabumismarsruudist või lähenemisprotseduurist kõrvale kalduda:
 - 1) kui takistustevaba ala nõuded on täidetud ning käitamistingimusi ja lennuliiklusteenistuse luba, kui see on olemas, arvestatakse täielikult, või
 - 2) kui lennuliiklusteenistus annab talle radarvektorid.

NCO.OP.120 Mürä vähendamise protseduurid – lennukid, kopterid ja mootorpurilennukid

Kapten võtab arvesse avaldatud õhusõidukimürä mõju vähendamise protseduure, tagades samas ohutuse ülimuslikkuse mürä vähendamise suhtes.

NCO.OP.121 Mürä vähendamise protseduurid – õhupallid

Kapten võtab arvesse soojendussüsteemi mürä mõju vähendamise protseduure, tagades samas ohutuse ülimuslikkuse mürä vähendamise suhtes.

NCO.OP.125 Kütuse- ja õlivaru – lennukid

a) Kapten alustab lendu üksnes juhul, kui lennukis on piisavalt kütust ja õli, et:

- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohastel lendudel:
 - i) päeva ajal, startides ja maandudes samale lennuväljale/käitamiskohta ja püsida kogu aja selle lennuvälja/käitamiskoha nägemisulatuses, läbida lennu ettenähtud marsruut ning seejärel vähemalt 10 minutit reisilennu tavakõrgusel;
 - ii) päeva ajal lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 30 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - iii) öisel ajal lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel;
- 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) kui varusihtlennuväli ei ole nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel või
 - ii) juhul kui varusihtlennuväli on nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale, siis varulennuväljale ning seejärel vähemalt 45 minutit reisilennu tavakõrgusel.

b) Ettenägematuteks juhtudeks nõutava kütuse arvutamisel võetakse arvesse järgmist:

- 1) prognoositavad meteoroloogilised tingimused;
- 2) eeldatavad lennujuhtimisteenistuse (ATC) ümbersuunamised ja liiklusummikud;
- 3) protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil, kui need on olemas, ja
- 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse lennuki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.

- c) Lennuplaani võib lennu ajal vabalt muuta, et lennata teise sihtkohta, juhul kui lennu ümberplaanimise punktist alates on võimalik kõik nõuded täita.

NCO.OP.126 Kütuse- ja õlivaru – kopterid

- a) Õhusõiduki kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kopteris on piisavalt kütust ja õli, et:
- 1) visuaallennureeglite (VFR) kohastel lendudel lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ning seejärel vähemalt 20 minutit maksimaalse lennukauguse kiirusel ja
 - 2) instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel:
 - i) juhul kui varusihthlennuväli ei ole nõutav või ilmastikutingimuste poolest sobivat varulennuvälja ei ole, lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ning seejärel lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel vähemalt 30 minutit 450 m (1500 jala) kõrgusel maandumislennuväljast/käitamiskohast ning läheneda ja maanduda või
 - ii) kui varulennuväli on nõutav, lennata kavandatavale maandumislennuväljale/käitamiskohta ja sooritada seal lähenemine ja katkestatud lähenemine ning seejärel:
 - A) lennata ettenähtud varulennuväljale ja
 - B) lennata standardtemperatuuri tingimustes ootekiirusel 30 minutit 450 m (1500 jala) kõrgusel varulennuväljast/käitamiskohast ning läheneda ja maanduda.
- b) Ettenägematuteks juhtudeks nõutava kütuse arvutamisel võetakse arvesse järgmist:
- 1) prognoositavad meteoroloogilised tingimused;
 - 2) eeldatavad lennujuhtimisteenistuse (ATC) ümbersuunamised ja liiklusummikud;
 - 3) protseduurid survestuse kaotuse või ühe mootori rikke puhuks marsruudil, kui need on olemas, ja
 - 4) muud tingimused, mis võivad põhjustada viivituse õhusõiduki maandumisel või suurendada kütuse- ja/või õlikulu.

- c) Lennuplaani võib lennu ajal vabalt muuta, et lennata teise sihtkohta, juhul kui lennu ümberplaanimise punktist alates on võimalik kõik nõuded täita.

NCO.OP.127 Kütuse ja ballasti varu ja planeerimine – õhupallid

- a) Kapten alustab lendu üksnes juhul, kui kütuse-, gaasi- või ballastivaru on piisav 30-minutiliseks lennuks.

- b) Kütuse-, gaasi- või ballastivaru planeerimise arvutused peavad põhinema vähemalt järgmistel konkreetse lennu käitamistingimustel:
- 1) õhupalli tootjalt saadud andmed;
 - 2) eeldatavad massid;
 - 3) eeldatavad meteoroloogilised tingimused ja
 - 4) lennuliiklusteenistuse protseduurid ja piirangud.

NCO.OP.130 Reisijate teavitamine

Kapten tagab, et reisijaid teavitatakse enne lendu või vajadusel lennu ajal avariivarustusest ja hädaolukorra protseduuridest.

NCC.OP.135 Lennu ettevalmistus

- a) Enne lennu alustamist kontrollib kapten kõiki mõistlikke vahendeid kasutades, et maa- ja/või veepealsed vahendid, sealhulgas olemasolevad ning õhusõiduki ohutuks lennuks otseselt vajalikud sidevahendid ja navigatsioonivahendid, on kavandatavat liiki lennutegevuse jaoks sobivad.
- b) Enne lennu alustamist peab kapten olema tutvunud kõikide saadaolevate kavandatavaks lennuks vajalike meteoroloogiliste andmetega. Lähtekohast kaugemale suunduva lennu ning instrumentaallennureeglite (IFR) kohaste lendude ettevalmistus peab sisaldama järgmist:
- 1) saadaolevate jooksvate ilmaandmete ja ilmaprognoosidega tutvumine ja
 - 2) varutegevuskava koostamist juhuks, kui lendu ei ole ilmastikutingimuste tõttu võimalik kavandatud viisil lõpule viia.

NCO.OP.140 Varusihlennuväljad – lennukid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten määrama lennuplaanis vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varusihlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 1 tund enne kuni 1 tund pärast arvestuslikku saabumise või tegelikust väljumisajast kuni ajani 1 tund pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, on võimalik visuaallennuilma tingimustes (VMC) lähenemine ja maandumine või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
- 1) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine ja

- 2) saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus vähemalt 300 m (1000 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumi ja
 - ii) nähtavus vähemalt 5,5 km või 4 km üle protseduuriks ettenähtud miinimumi.

NCO.OP.141 Varusihlennuväljad – kopterid

Instrumentaallennureeglite (IFR) kohastel lendudel peab kapten määrama lennuplaanis vähemalt ühe ilmastikutingimuste poolest sobiva varusihlennuvälja, välja arvatud juhul, kui:

- a) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine ning saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisega või tegelikust väljumisajast kuni ajani 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest, kumb ajavahemik on lühem, valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - 1) pilvede alumise piiri kõrgus vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumi ja
 - 2) nähtavus vähemalt 1500 m üle protseduuriks ettenähtud miinimumi või
- b) kavandatav maandumiskoht on eraldatud ja:
 - 1) kavandataval maandumislennuväljal on nõutav instrumentaallähenemise protseduuri kasutamine;
 - 2) saadaolevad jooksvad ilmaandmed näitavad, et ajavahemikul 2 tundi enne kuni 2 tundi pärast arvestuslikku saabumisaega valitsevad järgmised ilmastikutingimused:
 - i) pilvede alumise piiri kõrgus vähemalt 120 m (400 jalga) üle instrumentaallähenemise protseduuriks ettenähtud miinimumi;
 - ii) nähtavus vähemalt 1500 m üle protseduuriks ettenähtud miinimumi ja
 - 3) on kindlaks määratud tagasipöördumispunkt (PNR), juhul kui sihtkoht asub avamerel.

NCO.OP.145 Tankimine reisijate sisenemise, väljumise või pardalviibimise ajal

- a) Õhusõidukit ei tangita lennukibensiini (AVGAS), reaktiivkütuse või nende kütuseliikide seguga ajal, kui reisijad sisenevad, väljuvad või on pardal.
- b) Kõikide muude kütuseliikide puhul tohib õhusõidukit tankida reisijate sisenemise, väljumise või pardaloleku ajal üksnes juhul, kui selles viibib kapten või muu

kvalifitseeritud personal õhusõiduki evakueerimise algamiseks ja läbiviimiseks praktilisimal ja kiireimal viisil.

NCO.OP.150 Reisijatevedu

Kapten peab tagama, välja arvatud õhupallide puhul, et enne starti ja maandumist ja ruleerimise ajal ning alati, kui seda ohutuse huvides vajalikuks peetakse, on kõik pardal viibivad reisijad oma istmetel või magamisasemetel ning turvavöö või kinnitusvahendiga nõuetekohaselt kinnitatud.

NCO.OP.155 Suitsetamine pardal – lennukid ja kopterid

Kapten keelab pardal suitsetamise:

- a) kui see on ohutuse huvides vajalik ja
- b) õhusõiduki tankimise ajaks.

NCO.OP.156 Suitsetamine pardal – purilennukid ja õhupallid

Purilennuki ja õhupalli pardal on suitsetamine keelatud.

NCO.OP.160 Ilmastikutingimused

- a) Kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu üksnes juhul, kui värskem saadaolev ilmateave näitab, et ilmastikutingimused marsruudil ja kavandatavas sihtkohas arvestuslikul kasutamisaajal on kohaldatavate visuaallennureeglite (VFR) käitamismiinimumide tasemel või paremad.
- b) Kapten alustab või jätkab visuaallennureeglite (VFR) kohast lendu või jätkab lendu planeeritud sihtlennuvälja suunas üksnes juhul, kui värskem saadaolev ilmateave näitab, et arvestuslikul saabumisaajal on ilmatingimused sihtlennuväljal või vähemalt ühel varusihlennuväljal kohaldatavate lennuvälja käitamismiinimumide tasemel või paremad.
- c) Kui lennul on visuaal- ja instrumentaalsegmente, kasutatakse punktides a ja b nimetatud ilmteavet vastavalt olukorrale.

NCO.OP.165 Jää ja muu saaste – maapealsed protseduurid

Kapten alustab starti üksnes juhul, kui õhusõiduki välispind on puhas igasugusest saastest, mis võib kahjustada õhusõiduki lennutehnilisi omadusi või juhitavust, välja arvatud lennukäsiraamatus lubatud juhtudel.

NCO.OP.170 Jää ja muu saaste – protseduurid lennu ajal

- a) Kapten alustab lendu või lendab tahtlikult oodatavatesse või tegelikesse jäätumistingimustesse üksnes juhul, kui õhusõiduk on sertifitseeritud ja varustatud sellistes tingimustes toimetulekuks vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisa punktis 2.a.5 viidatule.
- b) Kui jäätumine ületab õhusõiduki sertifitseeritud jäätumistaset või kui jäätumistingimustes lendamiseks sertifitseerimata õhusõiduk satub jäätumistingimustesse, väljub kapten viivitamata jäätumistingimustest lennukõrguse või marsruudi muutmise teel, saates vajadusel lennuliiklusteenistusele hädaolukorra teate.

NCO.OP.175 Starditingimused – lennukid ja kopterid

Enne stardi alustamist peab kapten olema veendunud, et:

- a) teadaolevatel andmetel ei takista ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutamiseks kavandatud raja või lähenemis- ja stardiala olukord ohutut starti ja väljumist ja
- b) kohaldatavad lennuvälja käitamismiinimumid on täidetud.

NCO.OP.176 Starditingimused – õhupallid

Enne stardi alustamist peab õhupalli kapten veenduma, et temale teadaoleva teabe kohaselt ei takista ilm käitamiskohas või lennuväljal ohutut starti ega väljumist.

NCO.OP.180 Ebatavaliste olukordade jäljendamine lennu ajal

- a) Kui pardal on reisijad või last, ei jäljenda kapten ebatavalisi või hädaolukordi, mis nõuavad ebatavalise või hädaolukorra protseduure, ega jäljenda kunstlikult instrumentaallennuilma (IMC) tingimusi.
- b) Olenemata punktist a võib neid olukordi simuleerida sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatavatel õppelendudel, kui pardal viibivad piloodiõpilased.

NCO.OP.185 Kütuse kasutamise kontrollimine lennu ajal

Kapten peab korrapäraselt kontrollima, et kütuse või ballasti jääk oleks lennu ajal suurem kui kütuse kogus, mis on vajalik ilmastikutingimuste poolest sobivale lennuväljale või käitamiskohta jõudmiseks, kusjuures pärast maandumist peab olema alles NCO.OP.125 ja NCO.OP.126 kohane lõplik kütusevaru.

NCO.OP.190 Lisahapniku kasutamine

Kapten tagab, et tema ise ning lennumeeskonna liikmed, kes lennu ajal täidavad õhusõiduki ohutu käitamisega seotud tööülesandeid, kasutaksid pidevalt lisahapnikku juhul, kui rohkem

kui 30 minuti jooksul on salongi rõhkkõrgus üle 10 000 jala, ning alati, kui salongi rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCO.OP.195 Maapinna ohtliku läheduse tuvastamine

Kui kapten tuvastab või hoiatussüsteem registreerib maapinna ohtliku läheduse, võtab kapten viivitamata parandusmeetmed ohutute lennutingimuste taastamiseks.

NCO.OP.200 Õhus kokkupõrke vältimise pardasüsteem (ACAS)

Töökorras ACASi olemasolu korral kasutatakse seda vastavalt määrusele (EL) nr 1332/2011.²

NCO.OP.205 Lähenemis- ja maandumistingimused – lennukid ja kopterid

Enne maandumiseks lähenemise alustamist peab kapten olema veendunud, et ilm lennuväljal või käitamiskohas ning kasutada kavatsetava lennuvälja või lähenemis- ja stardiala seisukord ei takista temale teadaolevatel andmetel ohutut lähenemist, maandumist ega katkestatud lähenemist.

NCO.OP.210 Lähenemise alustamine ja jätkamine – lennukid ja kopterid

- a) Kapten võib alustada instrumentaallähenemist olenemata teatatud nähtavusest rajal/nähtavusest (RVR/VIS).
- b) Kui teatatud RVR/VIS on alla kohaldatava miinimumi, ei jätkata lähenemist:
 - 1) madalamale kui 1000 jalga lennuväljast või
 - 2) lõpplähenemise segmenti, juhul kui otsusekõrgus (DA/H) või minimaalne laskumiskõrgus (MDA/H) on kõrgem kui 1000 jalga lennuväljast.
- c) Kui nähtavus rajal (RVR) ei ole teada, võib nähtavuse rajal tuletada teatatud nähtavusest.
- d) Kui pärast laskumist madalamale kui 1000 jalga lennuväljast on teatatud RVR/VIS väiksem kui kehtestatud miinimum, võib lähenemist jätkata otsusekõrguseni (DA/H) või minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H).
- e) Otsusekõrgusest (DA/H) või minimaalsest laskumiskõrgusest (MDA/H) madalamale laskumise ja maandumise võib sooritada juhul, kui antud lähenemisliigi ja kavandatava raja osas nõutavad visuaalsed orientiirid on alates otsusekõrgusest või minimaalsest laskumiskõrgusest püsivalt nähtavad.

² Määrus (EL) nr 1332/2011, millega kehtestatakse ühised õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid õhukokkupõrke vältimiseks, ELT L 336, 20.12.2011, lk 20.

f) Maandumisala nähtavus rajal on alati määrav.

NCO.OP.215 Käitamispiirangud – kuumaõhupallid

Kuumaõhupalliga võib startida öösel, kui pardal on piisavalt kütust, et maanduda päeval.

C-alajagu – Suutlikkus ja käitamispäärangud

NCO.POL.100 Käitamispäärangud

- a) Õhusõiduki last, mass ja, välja arvatud õhupallide puhul, raskuskeskme paiknemine peavad kõikidel lennuetappidel vastama lennukäsiraamatus või samaväärses dokumendis sätestatud piirangutele.
- b) Õhusõiduk varustatakse neid lennukäsiraamatus sätestatud käitamispääranguid visuaalselt kujutavate siltide, loetelude ja mõõteriistade märgistuse või nende kombinatsioonidega.

NCO.POL.105 Kaalumine – lennukid ja kopterid

- a) Enne õhusõiduki esmast kasutuselevõttu peab käitaja kaalumise teel kindlaks tegema selle massi ning lennukitel ja kopteritel ka raskuskeskme. Arvestada tuleb mõju, mida avaldavad massile ja balansseeringule modifikatsioonid ja remondid, ning see nõuetekohaselt dokumenteerida. Kõnealune teave tuleb teha kaptenile kättesaadavaks. Lisaks tuleb õhusõiduk uuesti üle kaaluda, kui modifikatsioonide mõju massile ja balansseeringule pole täpselt teada.
- b) Kaalumise peab läbi viima õhusõiduki tootja või sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

NCO.POL.110 Suutlikkus – üldist

- a) Kapten käitab õhusõidukit üksnes juhul, kui selle suutlikkus on piisav kohaldatavate lennureeglite täitmiseks ning lennu, õhuruumi või kasutatavate lennuväljade või käitamiskohtadega seotud muude piirangute järgimiseks, võttes arvesse kasutatavate plaanide ja kaartide täpsust.
- b) Kapten ei tohi käitada õhusõidukit linnade ja muude asulate tihedalt asustatud piirkondade ega inimeste vabaõhukogunemiste kohal, juhul kui mootoririkke korral ei ole maandumine võimalik maapinnal olevaid inimesi või vara liigselt ohtu seadmata.

D-alajagu – Mõõteriistad, andmed ja seadmed

1. jaotis – Lennukid

NCO.IDE.A.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Selle alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita NCO.IDE.A.190 ja NCO.IDE.A.195 nõudeid või
 - 2) need on lennukisse paigaldatud.
- b) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) nende mõõteriistade või seadmete abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või NCO.IDE.A.190 ja NCO.IDE.A.195 nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada lennuki lennukõlblikkust.
- c) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- d) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.A.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik lennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) lennukit käitatakse vastavalt käitaja minimaalvarustuse loetelule, kui see on olemas, või
- b) lennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt väljaantud lennuluba.

NCO.IDE.A.110 Elektrisüsteemi varukaitsmed

Lennukid peavad olema varustatud kogu elektrisüsteemi kaitsevajadusele vastava võimsusega varukaitsmetega, et lennu ajal oleks võimalik vahetada kaitsmeid, mille vahetamine lennu ajal on lubatud.

NCO.IDE.A.115 Lennuvalgustus

Öösel käitavatel lennukitel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;
- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toite lennuki elektrisüsteemist;
- e) reisijate salongide valgustus, mis saab toite lennuki elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ja
- g) vesilennukitena käitavatel lennukitel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks veekogudel.

NCO.IDE.A.120 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite järgi käitavatel lennukitel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetsuund;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirus ja
 - 5) Machi arv, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes.
- b) Lennukitel, mida käitatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes öösel või tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - i) pöörangut ja libisemist;

- ii) asendit;
 - iii) vertikaalkiirust ja
 - iv) stabiliseeritud kurssi
- ja
- 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav.
- c) Lennukitel, mida käitatakse tingimustes, kus lennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks punktides a ja b nimetatutele olema vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.A.125 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite järgi käitatavatel lennukitel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirust;
 - 5) vertikaalset kiirust;
 - 6) pöörangut ja libisemist;
 - 7) asendit;
 - 8) stabiliseeritud kurssi;
 - 9) välisõhu temperatuuri ja
 - 10) Machi arvu, juhul kui kiirusepiirangud on antud Machi arvu suhtes;
- b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav, ja
- c) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.A.130 Reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (TAWS)

Turbiinmootoriga lennukitel maksimaalse reisijakohtade arvuga üle üheksa peab olema reljeefi jälgimis- ja hoiatussüsteem, mis vastab:

- a) aktsepteeritavas standardis sätestatud A-klassi seadmete nõuetele, kui tegemist on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 1. jaanuari 2011, või
- b) aktsepteeritavas standardis sätestatud B-klassi seadmete nõuetele, kui tegemist on lennukitega, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud 1. jaanuaril 2011 või varem.

NCO.IDE.A.135 Lennumeeskonna sisetelefoni süsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel lennukitel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

NCO.IDE.A.140 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Lennukitel peavad olema:
 - 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;
 - 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 3) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule ja
 - 4) igal lennumeeskonna liikme istmel ühe avamispunktiga turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga.

NCO.IDE.A.145 Esmaabikomplekt

- a) Lennukitel peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ja
 - 2) uuendatud.

NCO.IDE.A.150 Lisahapnik – rõhusüsteemiga lennukid

- a) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaat.
- b) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja:

VII lisa 'NCO-osa'

- i) 100% reisijatest kogu lennuaja, mil kabiini rõhkkõrgus on üle 15 000 jala, kuid igal juhul mitte vähem kui 10 minuti varu;
 - ii) rõhukaotuse korral ja lennu asjaolusid arvestades vähemalt 30% reisijatest kogu lennuaja, millal reisijatesalongi rõhkkõrgus on vahemikus 14 000–15 000 jalga, ja
 - iii) vähemalt 10% reisijatest kauem kui 30 minutit, juhul kui rõhkkõrgus reisijatesalongis on 10 000–14 000 jalga,
ja
- 2) kõiki reisijatesalongis viibijaid vähemalt 10 minutit, kui tegemist on lennukitega, mida käitatakse rõhkkõrgustel üle 25 000 jala või sellest allpool, kuid tingimustes, mis ei võimalda 4 minuti jooksul ohutult laskuda rõhkkõrgusele 13 000 jalga.
- c) Rõhusüsteemiga lennukitel, mida käitatakse kõrgustel üle 25 000 jala, peab lisaks olema lennumeeskonnale rõhukaotuse puhul hoiatusmärguande andmise seade.

NCO.IDE.A.155 Lisahapnik – rõhusüsteemita lennukid

- a) Rõhusüsteemita lennukitel, mida käitatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparaatuur.
- b) Rõhusüsteemita lennukitel, mida käitatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10% reisijatest kauem kui 30 minutit, juhul kui rõhkkõrgus reisijatesalongis on 10 000–13 000 jalga ja
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

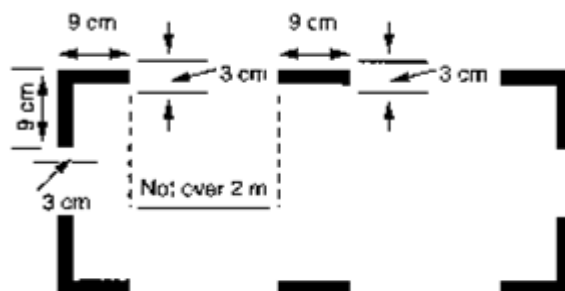
NCO.IDE.A.160 Käsitulekustutid

- a) Lennukitel, välja mitte-sissetõmmatava mootoriga motopurilennukitel, peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
 - 1) kabiinis ja
 - 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.
- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCO.IDE.A.165 Sissemurdmispunktide märgistus

Kui lennuki kerel märgistatakse alad, mis sobivad päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



NCO.IDE.A.170 Avariimajakas (ELT)

a) Lennukitel peavad olema:

- 1) üks mis tahes liiki avariimajakas, juhul kui esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on antud 1. juulil 2008 või varem;
- 2) üks automaatne avariimajakas, juhul kui esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on antud pärast 1. juulit 2008, või
- 3) pääste-avariimajakas (ELT(S)) või kaptenil või reisijal isiku raadiomajakas, juhul kui sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on kuni kuus.

b) Mis tahes liiki avariimajakas ja isiku raadiomajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Lendamine veekogu kohal

a) Järgmistel lennukitel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud:

- 1) ühemootorilised maalennukid, millega:
 - i) lennatakse veekogu kohal rannast kaugemal kui glissaadikaugus või
 - ii) starditakse või maandutakse lennuväljal või käitamiskohas, kus kapteni hinnangul paikneb stardi- või lähenemistrajektor vee kohal selliselt, et on võimalik hädamaandumine vette;
- 2) vesilennukid, millega lennatakse veekogu kohal ja

- 3) lennukid, mida käitatakse hädamaandumiseks sobivast maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel 30 minuti teekond või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem.
- b) Veekogu kohal käitatavatel vesilennukitel peab olema:
- 1) üks ankur;
 - 2) vajadusel üks mereankur (triivankur) abiks manööverdamisel ja
 - 3) vajaduse korral rahvusvaheliste eeskirjadega ette nähtud helisignaalide tekitamise vahendid kokkupõrgete vältimiseks merel.
- c) Lennuki kapten, mida käitatakse maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel 30 minuti teekond hädamaandumiseks sobivast kohast või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem, määrab kindlaks lennukis viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
- 1) vahendid hädasignaalide saatmiseks;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna selliselt, et neid saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ja
 - 3) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad ellujäämisvahendid.

NCO.IDE.A.180 Päästevarustus

Lennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus, sealhulgas elujäämisvahendid.

NCO.IDE.A.190 Raadioseadmed

- a) Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peavad lennukitel olema raadioseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet antud õhuruumis ettenähtud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel.
- b) Kui punkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.
- c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et neist ühe rike ei tooks kaasa ühegi teise riket.

NCO.IDE.A.195 Navigatsiooniseadmed

- a) Lennukitel, mida käitatakse marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema vajalikud navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lendamist vastavalt:

- 1) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui see on olemas ja
 - 2) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.
- b) Lennukitel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt punktile a või vajaliku erakorralise olukorra toimingute ohutut teostamist.
- c) Lennukitel lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma tingimustes (IMC), peavad olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilmaga maandumist kavandatakse, ja vajadusel valitud varulennuväljadel.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab lennukitel olema ettenähtud funktsionaalsusega sekundaarseireradari (SSR) transponder.

2. jaotis – Kopterid

NCO.IDE.H.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Selle alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita NCO.IDE.H.190 ja NCO.IDE.H.195 nõudeid, või
 - 2) need on kopterisse paigaldatud.
- b) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste kohaldatavate lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) nende mõõteriistade või seadmete abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa või NCO.IDE.H.190 ja NCO.IDE.H.195 nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada kopteri lennukõlblikkust.
- c) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- d) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.H.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik kopteri mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) kopterit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse lootelule, kui see on olemas, või
- b) kopteril on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt väljaantud lennuluba.

NCO.IDE.H.115 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel kopteritel peavad olema:

- a) kokkupõrke vältimise signaaltulede süsteem;
- b) navigatsiooni-/asukohatuled;

- c) maandumistuli;
- d) ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus, mis saab toite kopteri elektrisüsteemist;
- e) reisijatesalongide valgustus, mis saab toite kopteri elektrisüsteemist;
- f) kaasaskantav lamp iga meeskonnaliikme istekohal ja
- g) amfiibkopteritel rahvusvahelistele nõuetele vastavad tuled kokkupõrgete vältimiseks merel.

NCO.IDE.H.120 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) magnetsuund;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirus ja
 - 5) libisemine.
- b) Kopteritel, mida käitatakse visuaallennuilma (VMC) tingimustes öösel või nähtavusega alla 1500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema:
 - 1) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - i) asendit;
 - ii) vertikaalkiirust ja
 - iii) stabiliseeritud kurssija
 - 2) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav.
- c) Kopteritel, mida käitatakse nähtavusega alla 1500 m või tingimustes, kus kopteri soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peab lisaks punktides a ja b nimetatutele olema vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktis 4 sätestatud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis.

NCO.IDE.H.125 Lennud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi käitatavatel kopteritel peavad olema:

- a) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) magnetsuunda;
 - 2) aega tundides, minutites ja sekundites,
 - 3) rõhkkõrgust merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirust;
 - 5) vertikaalset kiirust;
 - 6) libisemist;
 - 7) asendit;
 - 8) stabiliseeritud kurssi ja
 - 9) välisõhu temperatuuri;
- b) vahend, mis näitab, kui güromõõteriistade elektritoide ei ole piisav;
- c) vahend kondensatsioonist või jäätumisest tingitud häirete vältimiseks punkti a alapunktiga 4 ettenähtud õhkkiiruse mõõtmise süsteemis ja
- d) varu-aviohorisont, mida harilikult ei kasutata.

NCO.IDE.H.126 Lisaseadmed lendudeks ühe piloodiga instrumentaallennureeglite (IFR) järgi

Instrumentaallennureeglite (IFR) järgi lendavatel ühe piloodiga kopteritel peab olema vähemalt kõrguse- ja kursihoidmise režiimiga autopiloot.

NCO.IDE.H.135 Lennumeeskonna sisetelefonisüsteem

Rohkem kui ühe meeskonnaliikmega käitatavatel kopteritel peab olema lennumeeskonna sisetelefonisüsteem, sealhulgas kõrvaklapid ja mikrofonid kasutamiseks kõikidele lennumeeskonna liikmetele.

NCO.IDE.H.140 Istmed, istmete turvavööd, turvasüsteemid ja laste turvavahendid

- a) Kopteritel peavad olema:
 - 1) istmed või magamisasemed kõigile üle 24 kuu vanustele isikutele;

- 2) turvavöö igal reisijaistmel ning ohutusrihm igal magamisasemel;
 - 3) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga kõigil reisijate istmetel igale üle 24 kuu vanusele reisijale, kui tegemist on kopteriga, mille esmane individuaalne lennukõlblikkussertifikaat on välja antud pärast 31. juulit 1999;
 - 4) lapse turvavahend (CRD) igale pardal olevale alla 24 kuu vanusele isikule ja
 - 5) igal lennumeeskonna istmel turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga, milles sisalduv seade hoiab istuja torsot järsu pidurdamise korral automaatselt paigal.
- b) Turvavööl koos torso ülaosa turvasüsteemiga peab olema üks avamispunkt.

NCO.IDE.H.145 Esmaabikomplekt

- a) Kopteritel peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ja
 - 2) uuendatud.

NCO.IDE.H.155 Lisahapnik – rõhusüsteemita kopterid

- a) Rõhusüsteemita kopteritel, mida kasutatakse kõrgustel, kus punkti b kohaselt on nõutav hapnikuvarustus, peab olema nõutava hapnikvaru säilitamist ja väljastamist võimaldav hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur.
- b) Rõhusüsteemita kopteritel, mida kasutatakse lennukõrgustel, kus rõhkkõrgus reisijatesalongides on üle 10 000 jala, peab olema piisavalt hingamishapnikku, et varustada:
 - 1) kõiki meeskonnaliikmeid ja vähemalt 10% reisijatest kauem kui 30 minutit, juhul kui rõhkkõrgus reisijatesalongis on 10 000–13 000 jala ja
 - 2) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus reisijatesalongis on üle 13 000 jala.

NCO.IDE.H.160 Käsitulekustutid

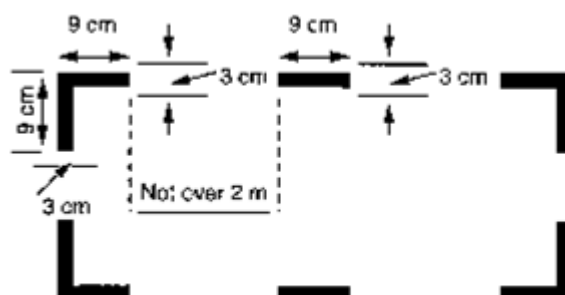
- a) Kopteritel peab olema vähemalt üks käsitulekustuti:
 - 1) kabiinis ja
 - 2) igas kabiinist eraldatud reisijatesalongis, välja arvatud juhul, kui meeskonnaliikmetel on pääs kabiinist otse salongi.

- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida ruumis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu ruumides, kus viibivad inimesed.

NCO.IDE.H.165 Sissemurdmispunktide märgistus

Kui kopteri kerel märgistatakse päästjatele hädaolukorras sissemurdmiseks sobivad alad, tuleb need märgistada vastavalt joonisel 1 näidatule.

Joonis 1. Sissemurdmispunktide märgistus



NCO.IDE.H.170 Avariimajakas (ELT)

- a) Kopteritel, mille sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on üle kuue, peavad olema:
- 1) automaatne avariimajakas ja
 - 2) üks pääste-avariimajakas (ELT(S)) päästeparves või päästevestis, juhul kui kopterit kasutatakse rohkem kui 3 minuti reisilennu tavakiirusel lennu kaugusel maast.
- b) Kopteritel, mille sertifitseeritud maksimaalne reisijakohtade arv on kuus või vähem, peab olema pääste-avariimajakas (ELT(S)) või kaptenil või reisijal isiku raadiomajakas.
- c) Mis tahes liiki avariimajakas ja isiku raadiomajakas peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Lendamine veekogu kohal

- a) Kopteritel peab olema iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud, juhul kui:
- 1) lennatakse veekogu kohal rannast kaugemal kui autorotatsioonikaugus või

- 2) starditakse või maandutakse lennuväljal/käitamiskohas, mille stardi- ja lähenemisala on vee kohal.
- b) Igal päästevestil või samaväärsel ujuvvahendil peab olema isikute asukoha kindlakstegemist hõlbustav elektrivalgusti.
 - c) Kopteri kapten, mida käitatakse veekogu kohal maismaast kaugemal kui reisilennu tavakiirusel 30 minuti teekond hädamaandumiseks sobivast kohast või 50 meremiili, sõltuvalt sellest, kumb kaugus on väiksem, määrab kindlaks kopteris viibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumise korral ning otsustab sellest lähtudes, kas võtta pardale:
 - 1) vahendid hädasignaalide saatmiseks;
 - 2) piisav arv päästeparvi kõikide pardalviibijate mahutamiseks, paigutatuna selliselt, et neid saaks hädaolukorras hõlpsasti kasutada, ja
 - 3) päästevarustus, sealhulgas kavandatud lennule vastavad ellujäämisvahendid.
 - d) Et otsustada, kas kõik pardalviibijad peavad punktis a ettenähtud päästeveste seljas kandma, määrab kopteri kapten kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid kopteri vette hädamaandumisel.

NCO.IDE.H.180 Päästevarustus

Kopteritel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus, sealhulgas ellujäämisvahendid.

NCO.IDE.H.185 Kõigi kopterite lennud veekogu kohal – hädamaandumine vette

Kopterid, millega lennatakse veekogu kohal maandumiseks ebasobiva ala kohal maast rohkem kui 50 meremiili kaugusel, peavad olema:

- a) vastavate lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette maandumiseks projekteeritud;
- b) vastavate lennukõlblikkuseeskirjade kohaselt vette hädamaandumiseks sertifitseeritud või
- c) varustatud hädaolukorra ujuvvahenditega.

NCO.IDE.H.190 Raadiosideseadmed

- a) Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peavad kopteritel olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet antud õhuruumis ettenähtud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel.
- b) Kui punkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

- c) Kui nõutavaid sideseadmeid on mitu, peavad need olema üksteisest sõltumatud, nii et neist ühe rike ei tooks kaasa ühegi teise riket.
- d) Kui on nõutav raadiosidesüsteem, peab kopteritel lisaks NCC.IDE.H.135 kohaselt nõutavale lennumeeskonna sisetelefoni süsteemile olema iga ettenähtud piloodi ja meeskonnaliikme töökohal juhtseadiste juures saatenupp.

NCO.IDE.H.195 Navigatsiooniseadmed

- a) Kopteritel, mida käitatakse marsruutidel, kus saab navigeerida visuaalsete orientiiride järgi, peavad olema vajalikud navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad lendamist vastavalt:
 - 1) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui see on olemas, ja
 - 2) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kopteritel peab olema piisavalt navigatsiooniseadmeid tagamaks, et ühe seadme rikke korral lennu mis tahes etapil võimaldavad ülejäänud seadmed ohutut navigeerimist vastavalt punktile a või vajaliku erakorralise olukorra toimumingu ohutut teostamist.
- c) Lendudel, kus on kavas maanduda instrumentaallennuilma tingimustes (IMC), peavad kopteritel olema seadmed, mis võimaldavad juhendamist kuni punktini, kust on võimalik maanduda visuaalsete märkide järgi. Seadmed peavad nimetatud juhendamist võimaldama kõikidel lennuväljadel, kus instrumentaallennuilma maandumist kavandatakse, ja vajadusel valitud varulennuväljadel.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab kopteritel olema ettenähtud funktsionaalsusega sekundaarseireradari (SSR) transponder.

3. jaotis – Purilennukid

NCO.IDE.S.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Selle alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita NCO.IDE.S.145 ja NCO.IDE.S.150 nõudeid, või
 - 2) need on purilennukisse paigaldatud.
- b) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) nende mõõteriistade ja seadmete abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada purilennuki lennukõlblikkust.
- c) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- d) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.S.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik purilennuki mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) purilennukit käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule, kui see on olemas, või
- b) purilennukil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt väljaantud lennuluba.

NCO.IDE.S.115 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

- a) Päeva ajal visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel purilennukitel peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
 - 1) motopurilennukite puhul magnetsuund;
 - 2) aeg tundides, minutites ja sekundites;

- 3) rõhkkõrgus merepinnast;
 - 4) mõõdetud õhkkiirus.
- b) Purilennukid, mida käitatakse tingimustes, kus purilennuki soovitud lennutrajektoori ei ole võimalik hoida ühe või mitme lisamõõteriista abita, peavad lisaks punktis a nimetatule olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:
- 1) vertikaalne kiirus;
 - 2) asend või pöörang ja libisemine ja
 - 3) magnetsuund.

NCO.IDE.S.120 Pilvedes lendamine – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad

Purilennukitel, millega lennatakse pilvedes, peavad olema vahendid järgmiste näitajate mõõtmiseks ja kuvamiseks:

- a) magnetsuund;
- b) aeg tundides, minutites ja sekundites;
- c) rõhkkõrgus;
- d) mõõdetud õhkkiirus;
- e) vertikaalkiirus ja
- f) pöörang ja libisemine.

NCO.IDE.S.125 Istmed ja turvasüsteemid

- a) Purilennukitel peavad olema:
 - 1) iste iga pardal viibiva isiku jaoks ja
 - 2) turvavöö koos torso ülaosa turvasüsteemiga vastavalt lennukäsiraamatule.
- b) Turvavööl koos torso ülaosa turvasüsteemiga peab olema üks avamispunkt.

NCO.IDE.S.130 Lisahapnik

Purilennukitel, millega lennatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, juhul kui rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCO.IDE.S.135 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava purilennuki kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning määrab vastavalt sellele, kas pardal peab olema:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest, mida kantakse seljas või mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt või magamisasemelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud;
- b) avariimajakas (ELT) või kaptenil või reisijal isiku raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz, ja
- c) vahendid hädasignaalide saatmiseks, juhul kui:
 - 1) lennatakse veekogu kohal rannast kaugemal kui glissaadikaugus või
 - 2) starditakse või maandutakse lennuväljal, kus stardi- või lähenemistrajektoor paikneb vee kohal selliselt, et ebaõnnestunud stardi või maandumise korral on võimalik vette maanduda.

NCO.IDE.S.140 Päästevarustus

Purilennukitel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

NCO.IDE.S.145 Raadiosideseadmed

- a) Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peavad purilennukitel olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet antud õhuruumis ettenähtud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel.
- b) Kui punkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigatsiooniseadmed

Purilennukitel peavad olema navigatsiooniseadmed, mis võimaldavad nendega lennata vastavalt:

- a) lennuliiklusteenistusele esitatud lennuplaanile, kui see on olemas, ja
- b) õhuruumis kohaldatavatele nõuetele.

NCO.IDE.S.155 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab purilennukitel olema ettenähtud funktsionaalsusega sekundaarseireradari (SSR) transponder.

4. jaotis – Õhupallid

NCO.IDE.B.100 Mõõteriistad ja seadmed – üldist

- a) Selle alajaoga ettenähtud mõõteriistad ja seadmed peavad olema kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt sertifitseeritud, juhul kui:
 - 1) lennumeeskond kasutab neid lennutrajektoori kontrollimiseks, et täita NCO.IDE.B.145 nõudeid, või
 - 2) need on õhupallile paigaldatud.
- b) Mõõteriistad ja seadmed, mida käesoleva alajaoga ei nõuta, ning muu varustus, mida teiste lisadega ei nõuta, ent mis on lennu ajal õhusõidukis, peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) nende mõõteriistade ja seadmete abil saadud andmeid ei kasuta lennumeeskond määruse (EÜ) nr 216/2008 I lisa nõuete täitmiseks ja
 - 2) need mõõteriistad ja seadmed, kaasa arvatud nende rikked või häired, ei tohi kahjustada õhupalli lennukõlblikkust.
- c) Mõõteriistad ja seadmed peavad olema hõlpsasti kasutatavad või kättesaadavad neid kasutama pidava lennumeeskonna liikme istekohalt.
- d) Kogu vajalik avariivarustus peab olema koheseks kasutamiseks hõlpsasti kättesaadav.

NCO.IDE.B.105 Lennu minimaalvarustus

Lendu ei alustata, kui mõni kavandatavaks lennuks vajalik õhupalli mõõteriist, varustuse osa või funktsioon ei tööta või puudub, välja arvatud juhul, kui:

- a) õhupalli käitatakse vastavalt minimaalvarustuse loetelule, kui see on olemas, või
- b) õhupallil on kohaldatavate lennukõlblikkusnõuete kohaselt väljaantud lennuluba.

NCO.IDE.B.110 Lennuvalgustus

Öösel käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) asukohatuled;
- b) õhupalli ohutu käitamise seisukohalt oluliste mõõteriistade ja seadmete valgustus;
- c) kaasaskantav valgusti ja

- d) kuumaõhulaevadel lisaks:
 - 1) maandumistuli ja
 - 2) kokkupõrke vältimise signaaltuli.

NCO.IDE.B.115 Lennud visuaallennureeglite (VFR) järgi – lennu- ja navigeerimise mõõteriistad ning nende juurde kuuluvad seadmed

Päeval visuaallennureeglite (VFR) järgi käitatavatel õhupallidel peavad olema:

- a) vahend triivsuuna kuvamiseks ja
- b) vahendid, millega mõõdetakse ja kuvatakse:
 - 1) aega tundides, minutites ja sekundites;
 - 2) vertikaalkiirust, kui lennukäsiraamat seda nõuab, ja
 - 3) rõhkkõrgust, kui seda nõuavad lennukäsiraamat, õhuruumi nõuded või kui on vaja kõrgust kontrollida seoses hapniku kasutamisega.

NCO.IDE.B.120 Esmaabikomplekt

- a) Õhupallidel peab olema esmaabikomplekt.
- b) Esmaabikomplekt peab olema:
 - 1) kasutamiseks hõlpsalt kättesaadav ja
 - 2) uuendatud.

NCO.IDE.B.121 Lisahapnik

Õhupallidel, millega lennatakse rõhkkõrgustel üle 10 000 jala, peab olema hapniku säilitamise ja väljastamise aparatuur koos piisava koguse hingamishapnikuga, et varustada:

- a) meeskonnaliikmeid, juhul kui rõhkkõrgus on 10 000–13 000 jalga kauem kui 30 minutit, ja
- b) kõiki meeskonnaliikmeid ja reisijaid kogu aja, millal rõhkkõrgus on üle 13 000 jala.

NCO.IDE.B.125 Käsitulekustutid

- a) Õhupallidel peab olema vähemalt üks käsitulekustuti.
- b) Kustutusaine liik ja nõutavate kustutusvahendite arv peavad vastama tulekahjuliikidele, mis võivad tekkida õhupallis, kus on ette nähtud tulekustutit kasutada, ning põhjustama

võimalikult väikest toksiliste gaaside kontsentratsiooni ohtu õhupallis viibivatele inimestele.

NCO.IDE.B.130 Lendamine veekogu kohal

Veekogu kohal lendava õhupalli kapten määrab kindlaks pardalviibijate ellujäämisriskid vette hädamaandumisel ning määrab vastavalt sellele, kas pardal peab olema:

- a) iga pardal oleva isiku jaoks päästevest ja iga alla 24 kuu vanuse isiku jaoks samaväärne ujuvvahend, mis paikneb kohas, kus see on tema istmelt hõlpsasti kättesaadav isikule, kellele see on kasutamiseks mõeldud;
- b) juhul kui pardal on üle kuue isiku, avariimajakas (ELT), mis peab suutma edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz;
- c) juhul kui pardal on kuni kuus isikut, avariimajakas (ELT) või kaptenil või reisijal isiku raadiomajakas (PLB), mis suudab edastada samaaegselt signaali sagedustel 121,5 MHz ja 406 MHz, ja
- c) vahendid hädasignaalide saatmiseks.

NCO.IDE.B.135 Päästevarustus

Õhupallidel, mida käitatakse eriti raskete otsingu- ja päästetingimustega alade kohal, peavad olema ülelennualale vastavad signaalseadmed ja päästevarustus.

NCO.IDE.B.140 Muu varustus

Kuumaõhupallidel ja segaõhupallidel peavad olema:

- a) alternatiivne süüteallikas;
- b) kesta liigsoojuse kuvamise vahend;
- c) kütusekoguse mõõtmise ja kuvamise vahend;
- d) kaitsekindad kõikidele meeskonnaliikmetele;
- e) konksnuga;
- f) tulekustutustekk või tulekindel kate ja
- g) vähemalt 25 m pikkune laskumiskoör.

NCO.IDE.B.145 Raadiosideseadmed

- a) Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peavad õhupallidel olema raadiosideseadmed, mis võimaldavad kahesuunalist sidet antud õhuruumis ettenähtud lennujuhtimisüksustega ja sagedustel.

- b) Kui punkti a kohaselt on nõutavad raadioseadmed, peavad need võimaldama sidet lennunduse avariisagedusel 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Transponder

Kui see on lennatavas õhuruumis nõutav, peab õhupallidel olema ettenähtud funktsionaalsusega sekundaarseireradari (SSR) transponder.