

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 800/2013

ze dne 14. srpna 2013,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

- (4) Tímto nařízením se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾ s cílem zahrnout zvláštní aspekty spojené s neobchodními lety.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení,

- (5) Aby byl zajištěn hladký přechod a vysoká úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropské unii, měla by prováděcí opatření odrážet současný stav techniky, včetně osvědčených postupů, a vědecký a technický pokrok v oblasti letového provozu. Měly by se tudíž zvážet technické požadavky a správní postupy dohodnuté pod záštitou Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) a evropských Sdružených leteckých úřadů do dne 30. června 2009, jakož i stávající právní předpisy týkající se specifického vnitrostátního prostředí.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Provozovatelé a personál zapojení do provozu některých letadel musí splňovat příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze IV nařízení (ES) č. 216/2008.

- (6) Je nezbytné poskytnout dostatečnou dobu na to, aby se letecký průmysl i správní orgány členských států přizpůsobily novému regulačnímu rámci.

- (2) Nařízení (ES) č. 216/2008 vyžaduje, pokud není v prováděcích pravidlech stanoveno jinak, aby provozovatelé zabývající se neobchodním provozem složitých motorových letadel prokázali způsobilost a prostředky pro plnění povinností spojených s provozem uvedených letadel.

- (7) Evropská agentura pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila jej jako stanovisko Komisi v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

- (3) V souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 by Komise měla přijmout nezbytná prováděcí pravidla s cílem stanovit podmínky pro bezpečný provoz letadel.

- (8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) V čl. 1 odst. 1 se za slova „provoz letounů a vrtulníků v obchodní letecké dopravě“ vkládají slova „a neobchodní provoz letounů, vrtulníků, balonů a kluzáků“.

2) V článku 1 se dosavadní odstavec 3 označuje jako odstavec 5 a vkládají se nové odstavce 3 a 4, které znějí:

„3. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla pro neobchodní provoz a podmínky a postupy pro prohlášení provozovatelů zabývajících se neobchodním provozem složitých motorových letadel a pro dohled nad nimi.

4. Ostatní letecký provoz včetně provozu letadel použitých k provedení zvláštních úkolů nebo služeb se nadále provádí v souladu s platnými vnitrostátními předpisy, dokud nebudou schváleny a uplatněny příslušné prováděcí předpisy.“

3) Článek 2 se mění takto:

a) v prvním pododstavci se doplňuje nový bod 5:

„5) „navigací založenou na výkonnosti (PBN)“ letecká navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na trati letových provozních služeb (ATS), podle postupu přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.“;

b) v druhém pododstavci se číslo „V“ nahrazuje číslem „VII“.

(4) V čl. 5 odst. 2 se v první větě zrušují slova „v CAT“.

5) V čl. 5 odst. 2 písm. b) se slova „letounů a vrtulníků“ nahrazují slovy „letounů, vrtulníků, balonů a kluzáků“.

6) V článku 5 se doplňují tři nové odstavce, které znějí:

„3. Provozovatelé složitých motorových letounů a vrtulníků zabývajících se neobchodním provozem prokazují svou způsobilost a prostředky k plnění svých povinností spojených s provozem letadel a provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v přílohách III a VI.

4. Provozovatelé jiných než složitých motorových letounů a vrtulníků, jakož i balonů a kluzáků, zabývajících se neobchodním provozem, provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

5. Odchylně od odstavců 1, 3 a 4, organizace pro výcvik, jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a které jsou schváleny podle nařízení Komise (EU) č. 290/2012 (*), provozují při provádění výcvikových letů v rámci Unie nebo mimo ni:

a) složité motorové letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VI;

b) jiné než složité motorové letouny a vrtulníky, jakož i balony a kluzáky, v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

(*) Úř. věst. L 100, 5.4.2012, s. 1.“

7) V článku 6 se vkládá nový odstavec 7, který zní:

„7. Odchylně od článku SPA.PBN.100 v příloze V se neobchodní provoz s jinými než složitými motorovými letouny ve stanoveném vzdušném prostoru, na tratích nebo v souladu s postupy, kdy jsou stanoveny specifikace navigace založené na výkonnosti (PBN), nadále realizuje podle podmínek stanovených ve vnitrostátním právu členských států, dokud nebudou schváleny a platné příslušné prováděcí předpisy.“

8) Článek 8 se mění takto:

a) stávající odstavec se označuje jako odstavec 1;

b) v písmenu a) se slova „v případě letounů“ nahrazují slovy „v případě obchodní letecké dopravy (CAT) letouny“;

c) v písmenu b) se slova „v případě vrtulníků“ nahrazují slovy „v případě obchodní letecké dopravy (CAT) vrtulníky“;

d) doplňuje se nový odstavec 2:

„2. Neobchodní provoz složitých motorových letounů a vrtulníků se nadále realizuje v souladu s platnými vnitrostátními omezeními doby letu, dokud nebudou schváleny a platné příslušné prováděcí předpisy.“

- 9) V článku 10 se doplňuje nový odstavec, který zní:
- „3. Odchylně od ustanovení odst. 1 druhého pododstavce se členské státy mohou rozhodnout, že nebudou uplatňovat:
- a) ustanovení přílohy III na neobchodní provoz složitých motorových letadel a vrtulníků až do 25. srpna 2016, a
- b) ustanovení příloh V, VI a VII na neobchodní provoz letadel, vrtulníků, kluzáků a balonů až do 25. srpna 2016.“
- 10) Název přílohy I se mění na „Definice pojmů použitých v přílohách II–VII“. Následující nové definice se vkládají podle abecedy a stávající definice se příslušně přečíslovají:
- „11. „Postupem přiblížení s vertikálním vedením (APV)“ se rozumí přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení, který ale nesplňuje požadavky stanovené pro přesné přiblížení a přistání, s výškou rozhodnutí (DH) nejméně 250 ft a dráhovou dohledností (RVR) nejméně 600 m.“
- „43. „Letadly ELA1“ se rozumí tato evropská lehká letadla s posádkou:
- a) letoun s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 1 200 kg nebo menší, který není klasifikován jako složité motorové letadlo;
- b) kluzák nebo motorový kluzák s MTOM rovnou 1 200 kg nebo menší;
- c) balon s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m³ pro horkovzdušné balony, 1 050 m³ pro plynové balony a 300 m³ pro upoutané plynové balony.“
- „44. „Letadly ELA2“ se rozumí tato evropská lehká letadla s posádkou:
- a) letoun s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 2 000 kg nebo menší, který není klasifikován jako složité motorové letadlo;
- b) kluzák nebo motorový kluzák s MTOM rovnou 2 000 kg nebo menší;
- c) balon;
- d) velmi lehké rotorové letadlo s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 600 kg nebo menší, s jednoduchou konstrukcí, navržené pro maximálně dvě osoby, které není poháněno turbínou a/nebo proudovými motory; provoz je omezen pouze na VFR provoz za dne.“
- „126. „Letištěm s přípustným počasím“ se rozumí přiměřené letiště, kde pro předpokládaný čas použití meteorologické zprávy nebo předpovědi nebo kombinace obou ukazují, že meteorologické podmínky budou stejné jako požadovaná provozní minima letiště nebo lepší, a zprávy o stavu povrchu dráhy ukazují, že bude možné bezpečné přistání.“
- 11) V příloze II čl. ARO.GEN.200 písm. c) se za slova „nebo agentury“ doplňuje část věty „, nebo u nich podávají svá prohlášení“.
- 12) V příloze II čl. ARO.GEN.220 písm. a) se vkládají následující nové body a zbytek se příslušně přečíslovuje:
- „5) postupů prohlášení a průběžného dozoru nad organizacemi, od nichž obdržel prohlášení;“
- „8) dozoru nad provozem jiných než složitých motorových letadel neobchodními provozovateli;“
- 13) V příloze II čl. ARO.GEN.220 písm. b) se na konci doplňuje část věty „, a prohlášení, která obdržel“.
- 14) V příloze II se znění čl. ARO.GEN.300 písm. a) nahrazuje tímto:
- „a) Příslušný úřad ověřuje:
- 1) soulad s požadavky vztahujícími se na organizace před tím, než vydá organizaci osvědčení, popřípadě oprávnění;

- 2) průběžný soulad s požadavky vztahujícími se na organizace, kterým vydal osvědčení, nebo od kterých obdržel prohlášení;
- 3) průběžný soulad s platnými požadavky na neobchodní provozovatele letadel nepatřících do kategorie složitých motorových letadel, a
- 4) uplatňování příslušných opatření souvisejících s bezpečností z pověření příslušného úřadu v souladu s čl. ARO.GEN.135 písm. c) a d).“
- 15) V příloze II článku ARO.GEN.305 se dosavadní písmena d) a e) označují jako písmena e) a f) a vkládá se nové písmeno d):
- „d) Pokud jde o organizace, které podávají prohlášení o své činnosti příslušnému úřadu, zohledňuje program dozoru specifickou povahu organizace, složitost jejích činností a výsledky předchozího dozoru, přičemž vychází z hodnocení s nimi spojených rizik. Zahrnuje audity a kontroly, případně prohlídky na odbavovací ploše a neohlášené kontroly.“
- 16) V příloze II se za článek ARO.GEN.330 vkládá nový článek ARO.GEN.345:
- „ARO.GEN.345 Prohlášení – organizace**
- a) Obdrží-li příslušný úřad prohlášení od organizace, která provádí nebo má v úmyslu provádět činnosti, pro které se vyžaduje prohlášení, ověří, zda prohlášení obsahuje veškeré informace stanovené v části ORO, a potvrdí organizaci přijetí prohlášení.
- b) Pokud prohlášení neobsahuje požadované informace nebo obsahuje informace, z nichž vyplývá, že došlo k porušení příslušných požadavků, informuje příslušný úřad organizaci o uvedených nesrovnalostech a vyžádá si další informace. Je-li to považováno za potřebné, provede příslušný úřad u organizace kontrolu. Jestliže se porušení požadavků potvrdí, přijme příslušný úřad opatření podle článku ARO.GEN.350.“
- 17) V příloze II čl. ARO.GEN.350 písm. b) a c) se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo obsahu prohlášení“.
- 18) V příloze II čl. ARO.GEN.350 písm. e) se slova „ze strany organizace, jíž vydal osvědčení příslušný úřad jiného členského státu nebo agentura“ nahrazují slovy „ze strany organizace, která příslušnému úřadu jiného členského státu nebo agentuře podala prohlášení o své činnosti nebo jíž tento příslušný úřad jiného členského státu nebo agentura vydal/vydala osvědčení“.
- 19) V příloze II se znění čl. ARO.OPS.200 písm. b) nahrazuje tímto:
- „b) Dojde-li příslušný úřad k závěru, že provozovatel splnění příslušných požadavků prokázal, oprávnění vydá nebo změní. V oprávnění se uvedou:
- 1) provozní specifikace podle dodatku II pro provoz v obchodní letecké dopravě, nebo
- 2) seznam zvláštních oprávnění podle dodatku V pro neobchodní provoz.“
- 20) V příloze II se doplňuje nový dodatek V s názvem „Seznam zvláštních oprávnění“ v souladu s přílohou I k tomuto nařízení.
- 21) V příloze III článku ORO.GEN.005 se na konci doplňují slova „nebo neobchodní lety se složitými motorovými letadly“.
- 22) V příloze III článku ORO.GEN.105 se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo prohlášení“.
- 23) V příloze III čl. ORO.GEN.110 písm. a) se za slovo „osvědčením“ vkládají slova „nebo prohlášením“; v písmenu c) se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo prohlášení“.
- 24) V příloze III článku ORO.GEN.120 se doplňuje nové písmeno c), které zní:
- „c) Provozovatel, který musí o své činnosti předkládat prohlášení, oznámí příslušnému úřadu seznam alternativních způsobů průkazu, které používá za účelem prokazování shody s nařízením (ES) č. 216/2008 a prováděcími pravidly k němu.“
- 25) V příloze III čl. ORO.GEN.140 písm. a) se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo prohlášení“.

26) V příloze III se znění článku ORO.AOC.125 nahrazuje tímto:

„a) Držitel osvědčení AOC může provádět neobchodní lety s letadlem, které je jinak používáno k provozu v obchodní letecké dopravě a které je uvedeno v provozních specifikacích jeho osvědčení AOC, jestliže provozovatel:

1) uvede v provozní příručce podrobný popis tohoto provozu, včetně:

i) stanovení příslušných požadavků,

ii) jednoznačného vymezení veškerých rozdílů mezi provozními postupy při provádění obchodních a neobchodních letů,

iii) prostředků k zajištění toho, aby veškerý personál zapojený do provozu byl plně obeznámen se souvisejícími postupy;

2) předloží uvedené rozdíly mezi provozními postupy podle písm. a) bodu 1 podbodů ii) příslušnému úřadu předem ke schválení.

b) Držitel osvědčení AOC provádějící provoz uvedený v písmenu a) nemusí prohlášení podle této části předkládat.“

27) V příloze III se za článek ORO.AOC.150 doplňuje nová hlava, která zní:

„HLAVA DEC

PROHLÁŠENÍ

ORO.DEC.100 Prohlášení

Neobchodní provozovatel složitých motorových letadel:

a) před zahájením činnosti poskytne příslušnému úřadu veškeré příslušné informace prostřednictvím formuláře uvedeného v dodatku I k této příloze;

b) oznámí příslušnému úřadu seznam používaných alternativních způsobů průkazu;

c) zachovává soulad s příslušnými požadavky a informacemi uvedenými v prohlášení;

d) neprodleně oznámí příslušnému úřadu veškeré změny v prohlášení nebo způsobech průkazu, které používá, podáním pozměněného prohlášení na formuláři uvedeném v dodatku I k této příloze, a

e) informuje příslušný úřad, pokud ukončí provoz.“

28) V příloze III článku ORO.MLR.100 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Obsah provozní příručky odráží požadavky stanovené v této příloze, příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA) a příloze VI (část NCC), je-li to použitelné, a nesmí být v rozporu s podmínkami obsaženými v provozních specifikacích osvědčení leteckého provozovatele (AOC), popřípadě v prohlášení a jeho seznamu zvláštních oprávnění.“

29) V příloze III má článek ORO.MLR.101 název: „Provozní příručka – členění pro obchodní leteckou dopravu“.

30) V příloze III se znění čl. ORO.MLR.115 písm. a) nahrazuje tímto:

„a) Následující záznamy se uchovávají nejméně po dobu pěti let:

1) u provozovatelů v obchodní letecké dopravě záznamy o činnosti uvedené v článku ORO.GEN.200;

2) u neobchodního provozu složitých motorových letadel kopie prohlášení provozovatele, podrobnosti o získaných schváleních/oprávněních a provozní příručka.“

31) V příloze III se znění článku ORO.FC.005 nahrazuje tímto:

„V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splňovat provozovatel v souvislosti s výcvikem, praxí a kvalifikacemi letové posádky, a obsahuje:

a) oddíl 1, v němž se stanoví společné požadavky pro neobchodní provoz složitých motorových letadel a veškerý provoz obchodní letecké dopravy;

- b) oddíl 2, v němž se stanoví dodatečné požadavky pro provoz obchodní letecké dopravy.“
- 32) V příloze III se za článek ORO.FC.005 vkládá nový oddíl s názvem: „Oddíl 1 – Obecné požadavky“.
- 33) V příloze III čl. ORO.FC.105 písm. a) se slova „velícím pilotem/velitelem letadla“ nahrazují slovy „velícím pilotem nebo, u obchodního leteckého provozu, velitelem letadla“.
- 34) V příloze III čl. ORO.FC.145 písm. c) se na začátek vkládají slova „U provozu obchodní letecké dopravy“.
- 35) V příloze III se za článek ORO.FC.145 doplňuje nový oddíl s názvem: „Oddíl 2 – Doplňující požadavky pro provoz obchodní letecké dopravy“.
- 36) V příloze III se znění článku ORO.CC.005 nahrazuje tímto:
- „V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splňovat provozovatel provozující letadlo s palubními průvodčími a obsahuje:
- a) oddíl 1, v němž se stanoví obecné požadavky na veškerý provoz, a
- b) oddíl 2, v němž se stanoví dodatečné požadavky výhradně pro provoz obchodní letecké dopravy.“
- 37) Netýká se českého znění.
- 38) V příloze III se vkládá nový dodatek s názvem „Prohlášení“ v souladu s přílohou II k tomuto nařízení.
- 39) V příloze V se znění článku SPA.GEN.100 nahrazuje tímto:
- „a) Příslušným úřadem pro vydání zvláštního oprávnění je:
- 1) pro obchodní provozovatele letecké dopravy úřad členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti;
- 2) pro neobchodní provozovatele úřad státu, v němž má provozovatel sídlo nebo je zde usazen.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení písm. a) bodu 2, na neobchodní provozovatele, kteří používají letadla zapsaná v rejstříku třetí země, se příslušné požadavky této přílohy pro schvalování níže uvedených provozů nevztahují, pokud byla tato schválení vydána státem zápisu do rejstříku, který je třetí zemí:
- 1) navigace založená na výkonnosti (PBN);
- 2) specifikace minimální provozní výkonnosti (MNPS);
- 3) provoz v prostoru se sníženými minimy vertikálního rozstupu (RVSM).“
- 40) V příloze V se znění článku SPA.GEN.110 nahrazuje tímto:
- „Rozsah činnosti, kterou je provozovatel oprávněn provádět, je zdokumentován a specifikován:
- a) u provozovatelů, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele (AOC), v provozních specifikacích AOC;
- b) u všech ostatních provozovatelů v seznamu zvláštních oprávnění.“
- 41) V příloze V článku SPA.DG.100 se za slova „přílohy IV (část CAT)“ vkládá část věty „, přílohy VI (část NCC) a přílohy VII (část NCO)“.
- 42) Jak je stanoveno v příloze III a IV k tomuto nařízení, vkládají se nově příloha VI (část NCC) a příloha VII (část NCO).

*Článek 2***Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od 25. srpna 2013.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 14. srpna 2013.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

„Dodatek V

Seznam zvláštních oprávnění

Neobchodní lety

(Podléhající podmínkám uvedeným v oprávnění a obsaženým v provozní příručce nebo v provozní příručce pilota)

Vydávající úřad ⁽¹⁾:Seznam zvláštních oprávnění ⁽²⁾:

Název provozovatele:

Datum ⁽³⁾:

Podpis:

Typ letadla a poznávací značka ⁽⁴⁾:

Druh případného zvláštního provozu (SPO):

 ⁽⁵⁾

Zvláštní oprávnění ⁽⁶⁾ :	Specifikace ⁽⁷⁾	Poznámky
...		
...		
...		
...		

⁽¹⁾ Vyplňte název a kontaktní údaje.⁽²⁾ Vyplňte příslušné číslo.⁽³⁾ Datum vydání zvláštních oprávnění (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.⁽⁴⁾ Vyplňte označení podle systému Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232). Taxonomie CAST/ICAO je k dispozici na adrese: <http://www.intlaviationstandards.org/>

Poznávací značka by měla být uvedena buď v seznamu zvláštních oprávnění, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí seznam zvláštních oprávnění obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.

⁽⁵⁾ Uveďte druh provozu, např. zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama.⁽⁶⁾ Do tohoto sloupce uveďte veškerý schválený provoz, např. nebezpečné zboží, LVO, RVSM, RNP, MNPS.⁽⁷⁾ V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé schválení/oprávnění, např. výšku rozhodnutí a RVR minima pro CAT II.

PŘÍLOHA II

„Dodatek

PROHLÁŠENÍ v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu
Provozovatel Název: Místo, kde má provozovatel sídlo nebo je zde usazený, a místo, odkud je řízen provoz: Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:
Provoz letadla
Datum zahájení provozu/datum použitelnosti změny:
Druh(y) provozu: <input type="checkbox"/> Část NCC: (uveďte, zda jde o přepravu cestujících a/nebo nákladu)
Typ(y) letadla (letadel), poznávací značka(y) a hlavní základna:
Podrobnosti o získaných schváleních/oprávněních (v případě potřeby připojte k prohlášení seznam zvláštních oprávnění)
Seznam alternativních způsobů průkazu s odkazem na AMC, které nahrazují (připojte k prohlášení)
Prohlášení
<input type="checkbox"/> Dokumentace systému řízení včetně provozní příručky odráží příslušné požadavky stanovené v části ORO, v části NCC a v části SPA. Veškeré lety budou prováděny v souladu s postupy a pokyny uvedenými v provozní příručce.
<input type="checkbox"/> Veškerá provozovaná letadla mají platné osvědčení letové způsobilosti a splňují požadavky nařízení Komise (ES) č. 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Všichni členové letové posádky, a případně palubní průvodčí, absolvovali výcvik v souladu s příslušnými požadavky.
<input type="checkbox"/> (Je-li to použitelné) Provozovatel zavedl úředně uznávané standardy leteckého odvětví a prokázal s nimi shodu. Odkaz na standard: Certifikační úřad: Datum posledního auditu shody:
<input type="checkbox"/> Veškeré provozní změny, které mají vliv na informace uvedené v tomto prohlášení, budou oznámeny příslušnému úřadu.
<input type="checkbox"/> Provozovatel potvrzuje správnost informací uvedených v tomto prohlášení.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka“

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA VI

NEOBCHODNÍ LETY SE SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY

[ČÁST NCC]

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

NCC.GEN.100 Příslušný úřad

Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti nebo kde je usazen.

NCC.GEN.105 Odpovědnosti posádky

- a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které:
- 1) souvisejí s bezpečností letadla a osob na palubě, a
 - 2) jsou stanoveny v pokynech a postupech uvedených v provozní příručce.
- b) Během kritických fází letu nebo vždy, považuje-li to velící pilot za nezbytné v zájmu bezpečnosti, sedí člen posádky na jemu určeném pracovním místě a nevykonává žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.
- c) Během letu je člen letové posádky, který sedí na jemu určeném pracovním místě, upoután bezpečnostními pásy.
- d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.
- e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:
- 1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se natolik necítí dobře, že by mohl být let ohrožen, nebo
 - 2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo z jiného důvodu uvedeného v bodě 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.
- f) Člen posádky, který plní povinnosti pro více než jednoho provozovatele:
- 1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, a
 - 2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu v souladu s příslušnými požadavky FTL.
- g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:
- 1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla, včetně nouzových systémů, a
 - 2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

NCC.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

- a) Velící pilot odpovídá za:
- 1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě během provozu letadla podle bodu 1.c přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;
 - 2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;

- 3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny pokyny, provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s provozní příručkou a s bodem 1.b přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;
- 4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že byla dodržena veškerá provozní omezení stanovená v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 tak, že:
 - i) letadlo je způsobilé k letu,
 - ii) letadlo je řádně zapsané v rejstříku,
 - iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastaveny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL) nebo rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky uvedenými v NCC.IDE.A.105 nebo NCC.IDE.H.105,
 - iv) hmotnost letadla a umístění těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,
 - v) veškerá zavazadla v kabině, příruční zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny,
 - vi) nikdy během letu nebudou překročena provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla (AFM),
 - vii) všichni členové letové posádky mají platné osvědčení podle nařízení (EU) č. 1178/2011, a
 - viii) členové letové posádky mají příslušné typové osvědčení a splňují požadavky na kvalifikovanost a rozlétanost;
- 5) to, že nezahájí let, pokud je kterýkoli z členů letové posádky nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako je zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;
- 6) to, že nebude pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud se způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky výrazně sníží z důvodů, jako je únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;
- 7) rozhodnutí, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), popřípadě seznamem minimálního vybavení (MEL);
- 8) to, že po skončení letu nebo série letů se do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla zapíší údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady, a
- 9) to, že zajistí, že letové zapisovače:
 - i) nebudou během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty, a
 - ii) v případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení:
 - A) nebyly záměrně vymazány;
 - B) budou ihned po skončení letu deaktivovány, a
 - C) budou znovu aktivovány pouze se souhlasem vyšetřujícího úřadu.
- b) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu kterékoli osoby nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.
- c) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.
- d) Aniž je dotčeno ustanovení písm. a) podbodu 6, při provozu s vícečlennou posádkou může velící pilot pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti s přípustným počasím, jsou-li zavedeny přiměřené postupy zaměřené na snížení rizika.

e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od pravidel, provozních postupů a metod.

f) Velící pilot podá příslušnému úřadu neprodleně hlášení o nezákonném vměšování a informuje určený místní úřad.

g) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

NCC.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů

a) Velící pilot dodržuje právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.

b) Velící pilot je obeznámen s právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se k plnění jeho povinností, předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště a provozní místa, jež mohou být použita, a související zařízení pro leteckou navigaci, jak je stanoveno v bodě 1.a přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

NCC.GEN.115 Společný jazyk

Provozovatel zajistí, aby se všichni členové posádky mohli navzájem dorozumívat společným jazykem.

NCC.GEN.120 Pojíždění letounů

Provozovatel zajistí, že letoun bude pojíždět po pohybové ploše letiště pouze v případě, že osoba u řízení:

a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem, nebo

b) je jmenována provozovatelem a:

1) je vyškolená k pojíždění s letounem;

2) je vyškolená k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;

3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům, a

4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

NCC.GEN.125 Zapnutí rotoru – vrtulníky

Rotor vrtulníku smí být uveden do pohybu za účelem letu pouze za přítomnosti kvalifikovaného pilota u řízení.

NCC.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení

Provozovatel nedovolí nikomu používat přenosné elektronické zařízení (PED), které může nepříznivě ovlivnit výkonost palubních systémů a vybavení.

NCC.GEN.135 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě

Provozovatel zajistí, aby byly vždy dostupné seznamy obsahující informace o palubním nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě letadla, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě

a) Tyto dokumenty, příručky a informace jsou na palubě při každém letu v originálech nebo kopiích, pokud není stanoveno jinak:

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný (rovnocenné) dokument (dokumenty);

2) originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

- 4) osvědčení hlukové způsobilosti;
 - 5) prohlášení stanovené v článku ORO.DEC.100 přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012;
 - 6) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;
 - 7) originál povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;
 - 8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;
 - 9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;
 - 10) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné;
 - 11) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasu předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;
 - 12) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;
 - 13) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;
 - 14) aktuálně platné části provozní příručky, jež jsou důležité pro povinnosti posádky, které musí být snadno přístupné členům posádky;
 - 15) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL);
 - 16) příslušná instruuující dokumentace (NOTAM) a dokumentace letecké informační služby (AIS);
 - 17) příslušné meteorologické informace;
 - 18) seznamy nákladu a/nebo seznamy cestujících, je-li to použitelné, a
 - 19) veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jsou pro daný let požadovány dotčenými státy.
- b) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2 až 8 je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

NCC.GEN.145 Uchování, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů

- a) V případě letecké nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, musí provozovatel letadla uchovávat původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.
- b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů zapisovače letových údajů (FDR), záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a záznamů komunikace datovým spojením v zájmu zajištění jejich trvalé provozuschopnosti.
- c) Provozovatel uchovává záznamy po dobu provozní lhůty zapisovače letových údajů (FDR) stanovené v NCC.IDE.A.165 nebo v NCC.IDE.H.165 s výjimkou toho, že pro účely zkoušení a údržby zapisovačů letových údajů může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.
- d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k získání uložených údajů a převedení nezpracovaných údajů ze zapisovače letových údajů (FDR) do technických jednotek.
- e) Provozovatel zpřístupní kterýkoli uchovaný záznam zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.
- f) Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 996/2010:
 - 1) záznamy zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u něhož se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud s tím všichni dotčení členové posádky a personálu údržby souhlasí, a
 - 2) záznamy zapisovače letových údajů (FDR) nebo záznamy komunikace datovým spojením se používají pro účely jiné než pro vyšetřování letecké nehody nebo incidentu, u něhož se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud jsou tyto záznamy:
 - i) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby,

- ii) anonymizovány, nebo
- iii) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

NCC.GEN.150 Přeprava nebezpečného zboží

- a) Přeprava nebezpečného zboží vzduchem se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o *Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží* (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.
- b) Nebezpečné zboží přepravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, vyjma případů, kdy:
 - 1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí, nebo
 - 2) je převázejí cestující či členové posádky nebo jsou v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.
- c) Provozovatel stanoví postupy, jež zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření s cílem zabránit neúmyslnému vnesení nebezpečného zboží na palubu.
- d) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní výkon odpovědností v souladu s požadavky Technických instrukcí.
- e) Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, v němž došlo k dotyčné události, že došlo k letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím.
- f) Provozovatel zajistí, aby cestující dostali informace o nebezpečném zboží v souladu s Technickými instrukcemi.
- g) Provozovatel zajistí, aby na místech přejímky nákladu byly k dispozici vyhlášky poskytující informace o dopravě nebezpečného zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

NCC.OP.100 Používání letišť a provozních míst

Provozovatel používá pouze taková letiště a provozní místa, která jsou přiměřená pro daný typ letadla a daný druh provozu.

NCC.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny

Při volbě náhradních letišť a stanovení zásad určování množství paliva provozovatel považuje letiště za osamocené letiště, je-li doba letu na nejbližší přiměřené náhradní letiště určená delší než:

- a) u letounů s pístovými motory 60 minut, nebo
- b) u letounů s turbínovými motory 90 minut.

NCC.OP.110 Provozní minima letiště – obecná ustanovení

- a) Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště, jež mohou být použita. Tato minima:
 - 1) nejsou nižší než minima stanovená pro tato letiště státem, na jehož území se letiště nacházejí, vyjma zvláštního souhlasu tohoto státu, a
 - 2) při provozu za podmínek nízké dohlednosti podléhají schválení příslušným úřadem v souladu s hlavou E přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012.
- b) Při stanovení provozního minima letiště provozovatel zohlední:
 - 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
 - 2) složení letové posádky a odbornou způsobilost a zkušenosti jejích členů;
 - 3) rozměry a vlastnosti drah a ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;

- 4) přiměřenost a výkonnost pozemních prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů;
 - 5) vybavení, které je na palubě letadla podle potřeby dostupné pro navigaci nebo k řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a při nezdařeném přiblížení;
 - 6) překážky v prostorech přiblížení, nezdařeného přiblížení a počátečního stoupání potřebných pro provedení nepředvídaných postupů;
 - 7) bezpečnou nadmořskou výšku/výšku nad překážkami pro postupy přiblížení podle přístrojů;
 - 8) prostředky k určení a hlášení meteorologických podmínek, a
 - 9) techniku letu, která se má použít během konečného přiblížení.
- c) Minima pro určité druhy postupů přiblížení a přistání se použijí pouze tehdy, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:
- 1) pozemní zařízení, která jsou nezbytná pro zamýšlený postup, jsou provozuschopná;
 - 2) palubní systémy letadla, které jsou nezbytné pro daný druh přiblížení, jsou provozuschopné;
 - 3) jsou splněna stanovená kritéria výkonnosti letadla, a
 - 4) posádka je dostatečně kvalifikovaná.

NCC.OP.111 Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I

- a) Výška rozhodnutí (DH), která se použije pro nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) prováděné technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) nebo provoz I. kategorie (CAT I), nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) minimální výška, při které lze použít prostředek pro přiblížení bez požadované vizuální reference;
 - 2) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;
 - 3) výška rozhodnutí (DH) pro vyhlášený postup přiblížení, je-li to použitelné;
 - 4) minimum systému stanovené v tabulce 1, nebo
 - 5) minimální výška rozhodnutí (DH) stanovená v letové příručce letadla (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, je-li uvedena.
- b) Minimální výška pro klesání (MDH) pro nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) prováděné bez techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;
 - 2) minimum systému stanovené v tabulce 1, nebo
 - 3) minimální výška pro klesání (MDH) stanovená v letové příručce letadla (AFM), je-li uvedena.

Tabulka 1

Minima systému

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
Systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS)	200
Globální navigační družicový systém (GNSS)/Systém s družicovým rozšířením (SBAS) (Přesné přiblížení s vertikálním vedením (LPV))	200
GNSS (Příčná navigace (LNAV))	250
GNSS/Barometrická vertikální navigace (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kurzový maják (LOC) s měřičem vzdálenosti (DME) nebo bez měřiče vzdálenosti	250

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
Přehledové radarové přiblížení (SRA) (končící v ½ NM)	250
SRA (končící ve vzdálenosti 1 NM)	300
SRA (končící ve vzdálenosti 2 NM nebo delší)	350
VKV všesměrový radiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesměrový radiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
VKV zaměřovač (VDF)	350

NCC.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

a) Minimální výška pro klesání (MDH) pro přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

- 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letadel;
- 2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1, nebo
- 3) výška rozhodnutí/minimální výška pro klesání (DH/MDH) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

b) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:

- 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li vyhlášena;
- 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 2, nebo
- 3) dráhová dohlednost/převedená meteorologická dohlednost (RVR/CMV) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální meteorologická dohlednost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky

Minimální výška pro klesání (MDH) pro přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky nesmí být nižší než 250 ft a meteorologická dohlednost nesmí být nižší než 800 m.

NCC.OP.115 Postupy odletů a přiblížení

- a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem letiště, jestliže takové postupy byly vyhlášeny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež má být použita.
- b) Aníž jsou dotčena ustanovení písmene a), může velící pilot využít povolení řízení letového provozu (ATC) odchýlit se od vyhlášeného postupu pouze:

- 1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami a plně vzaty v úvahu provozní podmínky, nebo
 - 2) jestliže je stanovištěm řízení letového provozu (ATC) vektorován pomocí radaru.
- c) Konečné přiblížení se v každém případě provádí vizuálně nebo v souladu se stanovenými postupy přiblížení.

NCC.OP.120 Postupy omezování hluku

Provozovatel stanoví provozní postupy tak, aby byl minimalizován dopad hluku letadla, přičemž zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku.

NCC.OP.125 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety IFR

- a) Provozovatel určí způsoby stanovení minimálních nadmořských výšek letu, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prováděných podle pravidel letu podle přístrojů (IFR).
- b) Velící pilot na základě této metody stanoví minimální nadmořské výšky letu pro každý let. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší než výšky stanovené přelétaným státem.

NCC.OP.130 Zásoba paliva a oleje – letouny

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud je na palubě letounu dostatek paliva a oleje pro následující:
 - 1) u letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR):
 - i) ve dne – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, nebo
 - ii) v noci – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce;
 - 2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):
 - i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení, let na letiště plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce, nebo
 - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání, na náhradní letiště a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
 - 1) předpověď meteorologických podmínek;
 - 2) očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
 - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné, a
 - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
- c) Změna letového plánu za letu s úmyslem odklonit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že od bodu, v němž byl let přeplánován, budou splněny všechny požadavky.

NCC.OP.131 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud má vrtulník dostatečné množství paliva a oleje pro následující:
 - 1) u letů prováděných podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 20 minut nejnižší cestovní rychlostí, a

- 2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):
- i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení nebo není k dispozici náhradní letiště s přípustným počasím, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad letištěm/provozním místem určení za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání, nebo
 - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání, provedení přiblížení a nezdařené přiblížení a potom:
 - A) pro let na určené náhradní letiště, a
 - B) pro 30 minut letu vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad náhradním letištěm/provozním místem za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
- 1) předpověď meteorologických podmínek;
 - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
 - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné, a
 - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letadla nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
- c) Změna letového plánu za letu s úmyslem odklonit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že od bodu, v němž byl let přeplánován, budou splněny všechny požadavky.

NCC.OP.135 Uložení zavazadel a nákladu

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby:

- a) v prostoru pro cestující byla přepravována pouze taková příruční zavazadla, která tam lze přiměřeně a bezpečně uložit, a
- b) veškerá zavazadla a náklad na palubě, jež by mohly při změně polohy způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy, byly uloženy tak, aby se zabránilo jejich pohybu.

NCC.OP.140 Instruktaž cestujících

Velící pilot zajistí, aby:

- a) cestující byli před vzletem seznámeni s umístěním a použitím následujících:

- 1) bezpečnostních pásů;
- 2) nouzových východů a
- 3) karet s bezpečnostními pokyny pro cestující,

a případně:

- 4) záchranných vest;
- 5) kyslíkových dýchacích masek;
- 6) záchranných člunů a
- 7) dalšího nouzového vybavení určeného pro individuální potřebu cestujících,

a

- b) při nouzových situacích v průběhu letu dostali cestující instruktaž o nouzových úkonech vhodných pro dané okolnosti.

NCC.OP.145 Příprava letu

- a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení na zemi nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou přiměřená pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.
- b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu a pro každý let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) zahrnuje:
- 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí, a
 - 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

NCC.OP.150 Náhradní letiště pro vzlet – letouny

- a) Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště pro vzlet s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu jsou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo není možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.
- b) Náhradní letiště pro vzlet není od letiště odletu vzdáleno více než:
- 1) pro dvoumotorové letouny vzdálenost odpovídající 1 hodině letu cestovní rychlostí s jedním motorem za standardních podmínek v bezvětří, a
 - 2) pro třímotorové a vícemotorové letouny vzdálenost odpovídající 2 hodinám letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce letadla (AFM) s jedním nepracujícím motorem (OEL) za standardních podmínek v bezvětří.
- c) Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště při vzletu, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima pro takový let.

NCC.OP.151 Náhradní letiště určení – letouny

Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

- a) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu, nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC), nebo
- b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:
- 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů, a
 - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době přiletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
 - i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů, a
 - ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

NCC.OP.152 Náhradní letiště určení – vrtulníky

Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

- a) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době přiletu, nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat následující meteorologické podmínky:

- 1) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů, a
 - 2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem, nebo
- b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:
- 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů;
 - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době přiletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
 - i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů,
 - ii) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem, a
 - 3) není určen bod posledního návratu (PNR) v případě místa určení v pobřežních vodách.

NCC.OP.155 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují

- a) Letadlo nesmí být plněno leteckým benzínem (AVGAS) nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.
- b) U všech ostatních paliv jsou přijata nezbytná opatření související s bezpečností a na palubě letadla musí být přítomen kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

NCC.OP.160 Použití náhlavní soupravy

- a) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru má nasazenu náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem. Náhlavní souprava se používá jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci s letovými provozními službami (ATS):
 - 1) na zemi:
 - i) při přijímání povolení řízení letového provozu (ATC) k odletu prostřednictvím hlasové komunikace, a
 - ii) při spuštěných motorech;
 - 2) za letu:
 - i) pod převodní nadmořskou výškou, nebo
 - ii) pod 10 000 ft, podle toho, která hodnota je vyšší,

a

 - 3) vždy, považuje-li to velící pilot za nezbytné.
- b) Za podmínek uvedených v písmenu a) musí být raménkový mikrofon nebo rovnocenný mikrofon v poloze, která umožňuje jeho použití pro obousměrnou rádiovou komunikaci.

NCC.OP.165 Přeprava cestujících

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby:

- a) cestující byli rozsazováni tak, aby v případě nutnosti nouzové evakuace mohli být nápomocní a nepřekáželi v evakuaci letadla;
- b) před a v průběhu poježdění, vzletu a přistání a kdykoli to velící pilot považuje za nutné v zájmu bezpečnosti, byl každý cestující na palubě na svém sedadle nebo lůžku a byl řádně upoután bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem, kterým je jeho místo vybaveno, a
- c) vícenásobné obsazení bylo přípustné pouze u sedadel letadla k tomu určených a obsazených jednou dospělou osobou a jedním malým dítětem bezpečně upoutaným doplňujícím dětským pásem nebo jiným zádržným zařízením.

NCC.OP.170 Zajištění prostoru pro cestující a palubních bufetů

Velící pilot zajistí, aby:

- a) před pojižděním, vzletem a přistáním byly všechny východy a únikové cesty prosty překážek, a
- b) před vzletem a přistáním a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, bylo veškeré vybavení a zavazadla správně zajištěny.

NCC.OP.175 Kouření na palubě

Velící pilot nedovolí kouření na palubě:

- a) považuje-li se to v zájmu bezpečnosti za nezbytné;
- b) během doplňování paliva do letadla;
- c) pokud je letadlo na ploše a provozovatel nerozhodl o postupech pro zmírnění rizika během pozemního provozu;
- d) mimo vyznačené kuřácké prostory, v uličkách a na toaletách;
- e) v nákladových prostorech anebo v jiných prostorech, kde je přepravován náklad, který není uložen v ohnivzdorných kontejnerech nebo zakryt ohnivzdornou plachtou, a
- f) v prostorách pro cestující, v nichž jsou zásoby kyslíku.

NCC.OP.180 Meteorologické podmínky

- a) Velící pilot zahájí let podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení v předpokládané době použití budou stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR).
- b) Velící pilot zahájí let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupná meteorologická hlášení naznačují, že v předpokládané době přiletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.
- c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a podle přístrojů (IFR), použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

NCC.OP.185 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

- a) Provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.
- b) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud je letadlo zbaveno všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla, vyjma v míře povolené podle postupů uvedených v písmenu a) a v souladu s letovou příručkou letadla (AFM).

NCC.OP.190 Led a jiná znečištění – postupy za letu

- a) Provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
- b) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby takové podmínky zvládlo, jak stanoví bod 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.
- c) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se letadlo, které není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, setká s námrazou, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo trasy, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu (ATC).

NCC.OP.195 Podmínky vzletu

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) podle dostupných informací jsou počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) jsou dodržena příslušná provozní minima příslušného letiště.

NCC.OP.200 Simulované situace za letu

a) Velící pilot nesmí během přepravy cestujících nebo nákladu simulovat:

- 1) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů, nebo
- 2) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

NCC.OP.205 Řízení palivového systému za letu

a) Provozovatel stanoví postup, kterým zajistí provádění kontrol množství paliva a řízení palivového systému za letu.

b) Velící pilot v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajících paliva za letu nebylo menší než množství paliva požadované pro pokračování na letiště nebo provozní místo s příjstným počasím, přičemž plánované množství záložního paliva zůstává v souladu s požadavky uvedenými v NCC.OP.130 nebo v NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Použití doplňkové dodávky kyslíku

Velící pilot zajistí, aby on i členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu průběžně používali doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.

NCC.OP.215 Zjištění blízkosti země

Řídící pilot zajistí okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže kterýkoli člen letové posádky nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země.

NCC.OP.220 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

Je-li na palubě zastavěn systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku. Jestliže je používán systém ACAS II, musí být tyto postupy a výcvik v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011.

NCC.OP.225 Podmínky pro přiblížení a přistání

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání, ani nezdařenému přiblížení.

NCC.OP.230 Zahájení a pokračování přiblížení

a) Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).

b) Jestliže je hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) menší než příslušná minima, nepokračuje v přiblížení:

- 1) pod 1 000 ft nad letištěm, nebo
- 2) do úseku konečného přiblížení v případě, že výška/nadmořská výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1 000 ft nad letištěm.

- c) Není-li dráhová dohlednost (RVR) k dispozici, může být hodnota dráhové dohlednosti (RVR) odvozena převodem hlášené dohlednosti.
- d) Jestliže po průletu výšky 1 000 ft nad letištěm poklesne hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) pod použitelná minima, v přiblížení se může pokračovat do nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo do minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H).
- e) Přiblížení může pokračovat pod nadmořskou výšku/výšku rozhodnutí (DA/H) nebo pod minimální nadmořskou výšku/výšku pro klesání (MDA/H) a přistání může být dokončeno, pokud je v nadmořské výšce/výšce rozhodnutí (DA/H) nebo v minimální nadmořské výšce/výšce pro klesání (MDA/H) získána a udržována vizuální reference odpovídající druhu přiblížení pro zamýšlenou dráhu.
- f) Vždy je rozhodující dráhová dohlednost (RVR) v dotykovém pásmu.

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

NCC.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla

- a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla (AFM) nebo v provozní příručce, pokud provozní příručka klade přísnější požadavky.
- b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, obsahující tato provozní omezení a předepsané letovou příručkou (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

NCC.POL.105 Hmotnost a vyvážení, nakládání

- a) Provozovatel určí hmotnost a polohu těžiště (CG) každého letadla skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.
- b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.
- c) Provozovatel určí hmotnost všech provozních položek a členů posádky zahrnutých do provozní hmotnosti letadla bez paliva, včetně všech jejich zavazadel, vážením nebo použitím normalizovaných hmotností. Musí být stanoven vliv jejich umístění na polohu těžiště letadla. Při použití normalizovaných hmotností k určení provozní hmotnosti bez paliva se použijí následující hodnoty hmotnosti členů posádky:
- 1) 85 kg, včetně příručních zavazadel, pro jednotlivé členy letové posádky/technické posádky, a
 - 2) 75 kg pro jednotlivé palubní průvodčí.
- d) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi určit hmotnost provozního nákladu, včetně případné zátěže:
- 1) skutečným zvážením;
 - 2) stanovením hmotnosti provozního nákladu v souladu s normalizovanými hmotnostmi cestujících a zavazadel, nebo
 - 3) výpočtem hmotnosti cestujících na základě jimi nebo jejich jménem učiněného prohlášení a přidáním předem stanovené konstanty k započtení hmotnosti příručních zavazadel a oděvu, pokud počet použitelných sedadel pro cestující v letadle je:
 - i) nižší než 10 u letounů, nebo
 - ii) nižší než šest u vrtulníků.
- e) Při použití normalizovaných hmotností se použijí následující hodnoty hmotností:
- 1) u cestujících hodnoty uvedené v tabulkách 1 a 2, které zahrnují příruční zavazadla a hmotnost každého malého dítěte přepravovaného dospělým cestujícím na jednom sedadle:

Tabulka 1

Normalizované hmotnosti pro cestující – letadla s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více

Sedadla pro cestující:	20 a více		30 a více
	Muži	Ženy	Jen dospělí
Dospělí	88 kg	70 kg	84 kg
Děti	35 kg	35 kg	35 kg

Tabulka 2

Normalizované hmotnosti pro cestující – letadla s celkovým počtem sedadel pro cestující 19 a méně

Sedadla pro cestující	1–5	6–9	10–19
Muži	104 kg	96 kg	92 kg
Ženy	86 kg	78 kg	74 kg
Děti	35 kg	35 kg	35 kg

2) pro zavazadla:

i) pro letouny, pokud celkový počet použitelných sedadel pro cestující v letounu je 20 a více, hodnoty normalizované hmotnosti pro prověřená zavazadla v tabulce 3:

Tabulka 3

Normalizované hmotnosti pro zavazadla – letouny s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více

Druh letu	Normalizovaná hmotnost zavazadel
Vnitrostátní lety	11 kg
Lety v evropské oblasti	13 kg
Mezikontinentální lety	15 kg
Všechny ostatní lety	13 kg

ii) pro vrtulníky, pokud celkový počet použitelných sedadel pro cestující ve vrtulníku je 20 a více, hodnoty normalizované hmotnosti pro prověřená zavazadla 13 kg.

f) Pro letadla s 19 a méně sedadly pro cestující se skutečná hmotnost zapsaných zavazadel určí:

1) skutečným zvážením, nebo

2) výpočtem u všech cestujících na základě jimi nebo jejich jménem učiněného prohlášení. Tam, kde je to neproveditelné, se použije minimální normalizovaná hmotnost 13 kg.

g) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi určit hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočítané podle metody uvedené v provozní příručce.

h) Velící pilot zajistí, aby nakládání:

1) letadla bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu, a

2) provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými pro výpočet hmotnosti a vyvážení letadla.

i) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi dodržet další konstrukční omezení, např. zatížení podlahy, maximální zatížení běžného metru, maximální hmotnost nákladu v jednotlivých nákladových prostorech nebo omezení maximálního počtu sedadel pro cestující.

j) Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotností a vyvažování, které splňují požadavky písmen a) až i). Tento systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu.

NCC.POL.110 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení

- a) Provozovatel zjistí před každým letem údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení takovým způsobem, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:
- 1) poznávací značku a typ letadla;
 - 2) identifikaci letu, číslo a datum, je-li to použitelné;
 - 3) jméno velícího pilota;
 - 4) jméno osoby, která doklad vyhotovila;
 - 5) provozní hmotnost letadla bez paliva a příslušnou polohu těžiště (CG);
 - 6) hmotnost paliva při vzletu a hmotnost traťového paliva;
 - 7) hmotnost provozních hmot jiných než palivo, je-li to použitelné;
 - 8) složky nákladu včetně cestujících, zavazadel, zboží a zátěže;
 - 9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva;
 - 10) použitelné polohy těžiště (CG) letadla a
 - 11) omezující hodnoty hmotnosti a polohy těžiště (CG).
- b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, ověří provozovatel správnost a úplnost výstupních údajů.
- c) Nedohlíží-li na nakládání letadla velící pilot, osoba, která dohlíží na nakládání letadla, potvrdí svým podpisem nebo rovnocenným ověřením, že náklad a jeho rozložení je v souladu s dokumentací o hmotnosti a vyvážení pořízenou velícím pilotem. Velící pilot potvrdí přijetí svým podpisem nebo rovnocenným ověřením.
- d) Provozovatel stanoví postupy pro změny nákladu v poslední chvíli s cílem zajistit, že:
- 1) změny provedené v poslední chvíli po vyplnění dokumentace o hmotnosti a vyvážení letadla jsou doplněny do dokladů o plánování letu obsahujících dokumentaci o hmotnosti a vyvážení;
 - 2) byla stanovena maximální přípustná změna provedená v poslední chvíli v počtu cestujících nebo nákladu v nákladových prostorech, a
 - 3) pokud je změna větší, je zpracována nová dokumentace o hmotnosti a vyvážení.

NCC.POL.111 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – úlevy

Aniž je dotčeno ustanovení čl. NCC.POL.110 písm. a) podbodu 5, nemusí být poloha těžiště uvedena v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, pokud je rozložení nákladu v souladu s předem vypočítanými tabulkami vyvážení nebo pokud lze prokázat, že pro plánovaný provoz je možné zajistit správnou rovnováhu bez ohledu na skutečný náklad.

NCC.POL.115 Výkonnost – obecná ustanovení

Velící pilot smí provozovat letadlo jen tehdy, pokud je výkonnost letadla přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a jakýchkoli jiných omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.

NCC.POL.120 Omezení hmotnosti při vzletu – letouny

Provozovatel zajistí, že:

- a) hmotnost letounu při zahájení vzletu nepřekročí omezení hmotnosti:
- 1) při vzletu v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.125;
 - 2) na trati s jedním nepracujícím motorem (OEL) v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.130, a

- 3) při přistání v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.135,
- s možností odchylky pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva;
- b) hmotnost při zahájení vzletu v žádném případě nepřekročí maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce letadla (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce letiště nebo provozního místa a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti, a
- c) odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti nebo operačním místě zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti určení v žádném případě nepřekročí maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce letadla (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce těchto letišť nebo provozních míst a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

NCC.POL.125 Vzlet – letouny

- a) Při určování maximální vzletové hmotnosti bere velící pilot v úvahu následující:
- 1) vypočítaná délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu;
 - 2) vypočítaná délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;
 - 3) pro přerušovaný a nepřerušovaný vzlet se použije jediná hodnota V_1 , kde hodnota V_1 je stanovena v letové příručce (AFM), a
 - 4) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.
- b) V případě poruchy motoru během vzletu velící pilot zajistí, že:
- 1) v případě letounů, které mají v letové příručce letadla (AMF) stanovenou hodnotu V_1 , musí být letoun schopen přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušovaného vzletu, a
 - 2) v případě letounů, které mají v letové příručce letadla (AFM) stanovenou čistou dráhu letu při vzletu, musí být letoun schopen pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud není schopen vyhovět NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Let na trati – s jedním nepracujícím motorem – letouny

Velící pilot zajistí, že při selhání jednoho motoru kdekoli na trati musí být vícemotorový letoun schopen pokračovat v letu na přiměřené letišti nebo provozní místo, aniž by v jakémkoli bodě sestoupil pod minimální bezpečnou výšku nad překážkami.

NCC.POL.135 Přistání – letouny

Velící pilot zajistí, že letoun musí být schopen přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu při přiblížení a přistání na kterémkoli letišti nebo provozním místě, přistát a zastavit v mezích použitelné délky přistání nebo pro vodní letouny, dostatečně zmírnit rychlost v mezích použitelné délky přistání. Je třeba vzít v úvahu předvídané odchylky v technice přiblížení a přistání, jestliže k těmto odchýlkám nebylo přihlédnuto při stanovení údajů o výkonnosti.

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny

NCC.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
- 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;
 - 2) používány s cílem splnit NCC.IDE.A.245;
 - 3) používány s cílem splnit NCC.IDE.A.250, nebo
 - 4) zastavěny v letounu.

- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:
- 1) záložní pojistky;
 - 2) samostatné přenosné kapesní svítilny;
 - 3) chronometr;
 - 4) držák map;
 - 5) soupravy první pomoci;
 - 6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;
 - 7) vlečná kotva a vybavení k poutání, a
 - 8) dětská zádržná zařízení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím letová posádka nepoužívá k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250, a
 - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.
- f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCC.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, jestliže některý přístroj, součást vybavení nebo funkce letounu předepsané pro zamýšlený let jsou nefunkční nebo chybí, pokud:

- a) není letoun provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele;
- b) nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), nebo
- c) letoun nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCC.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

Letouny jsou vybaveny záložními elektrickými pojistkami požadované jmenovité hodnoty pro úplnou ochranu okruhů za účelem výměny těchto pojistek, jejichž výměna je během letu povolena.

NCO.IDE.A.115 Provozní světla

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navігаčními světly;
- c) přístávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;

- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
- f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a
- g) světly vyhovujícími mezinárodními předpisy k předcházení srážkám na moři, pokud je letoun provozován jako vodní letoun.

NCC.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

- a) Letouny provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
 - 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu;
 - 5) skluzu, a
 - 6) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem.
- b) Letouny provozované za podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou a mimo dohled pevniny nebo za podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci nebo za podmínek, kdy letoun není možné udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek uvedených v písmenu a) navíc vybaveny:
 - 1) prostředky pro měření a zobrazování:
 - i) zatáček a skluzu,
 - ii) letové polohy,
 - iii) vertikální rychlosti (variometr), a
 - iv) stabilizovaného kurzu;
 - 2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a
 - 3) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodů 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.
- c) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je letoun vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:
 - 1) tlakové nadmořské výšky;
 - 2) indikované rychlosti letu;
 - 3) skluzu, nebo zatáček a skluzu, je-li to použitelné;
 - 4) letové polohy, je-li to použitelné;
 - 5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné;
 - 6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné, a
 - 7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné.

NCC.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
 - 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu;
 - 5) vertikální rychlosti (variometr);

- 6) zatáček a skluzu;
 - 7) letové polohy;
 - 8) stabilizovaného kurzu;
 - 9) teploty venkovního vzduchu, a
 - 10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;
- b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;
- c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky;
 - 2) indikované rychlosti letu;
 - 3) vertikální rychlosti (variometr);
 - 4) zatáček a skluzu;
 - 5) letové polohy;
 - 6) stabilizovaného kurzu, a
 - 7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné;
- d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodů 4 a písm. c) podbodů 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy;
- e) náhradním zdrojem statického tlaku;
- f) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;
- g) druhým nezávislým prostředkem měření a zobrazování nadmořské výšky, a
- h) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému energetických zdrojů a na přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

NCC.IDE.A.130 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

Letouny provozované podle pravidel IFR s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

NCC.IDE.A.135 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)

Letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět, jsou vybaveny systémem výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS), který splňuje požadavky na:

- a) vybavení třídy A, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2011, nebo
- b) vybavení třídy B, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2011 nebo dříve.

NCC.IDE.A.140 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

Pokud nebylo nařízením (EU) č. 1332/2011 stanoveno jinak, letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující (MOPSC) větší než 19, jsou vybaveny systémem ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek

Palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek jsou vybaveny následující letouny provozované v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů v oblastech, kde lze na trati očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek:

- a) letouny s přetlakovou kabinou;
- b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny, a
- c) letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět a bez přetlakové kabiny.

NCC.IDE.A.150 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci

- a) Letouny v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.
- b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

NCC.IDE.A.155 Systém palubního telefonu letové posádky

Letouny řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

NCC.IDE.A.160 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

- a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:
 - 1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2016 nebo později, a
 - 2) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 2 250 kg:
 - i) certifikované pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů;
 - ii) vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem, a
 - iii) kterým bylo vydáno typové osvědčení poprvé 1. ledna 2016 nebo později.
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisuje ve vztahu k času:
 - 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;
 - 2) dorozumívání členů letové posádky pomocí palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastaven;
 - 3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce, a
 - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun již není schopen pohybu vlastní silou.
- e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motorů na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motorů na konci letu.
- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

NCC.IDE.A.165 Zapisovač letových údajů

- a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů (FDR) zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu.
- c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- d) Zapisovač letových údajů (FDR) začíná zapisovat údaje dříve, než je letoun schopen pohybovat se vlastní silou, a zastaví se, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Zapisovač letových údajů (FDR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

NCC.IDE.A.170 Záznamy komunikace datovým spojem

- a) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:
 - 1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do letounu a z letounu, včetně zpráv týkajících se:
 - i) zahájení komunikace datovým spojem;
 - ii) komunikace mezi řídicím letového provozu a pilotem;
 - iii) přehledu – adresného;
 - iv) leteckých informací;
 - v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;
 - vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a
 - vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;
 - 2) informace umožňující korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem uchovávaných mimo letoun, a
 - 3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.
- b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) v NCC.IDE.A.160.
- d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.
- e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné, jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) uvedené v NCC.IDE.A.160 písm. d) a e).

NCC.IDE.A.175 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

Souladu s požadavky na zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a zapisovač letových údajů (FDR) lze dosáhnout prostřednictvím:

- a) jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) nebo zapisovačem letových údajů (FDR), nebo
- b) dvou kombinovaných zapisovačů letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) a zapisovačem letových údajů (FDR).

NCC.IDE.A.180 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení

a) Letouny jsou vybaveny:

- 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;
 - 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;
 - 3) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;
 - 4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:
 - i) pro každé sedadlo člena letové posádky a pro každé sedadlo vedle sedadla pilota, a
 - ii) pro každé sedadlo pozorovatele umístěné v pilotním prostoru,
- a
- 5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na sedadlech pro minimální požadovaný počet palubních průvodčích u letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 1980.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

- 1) má jednobodové rozpínání a
- 2) na sedadlech členů letové posádky, na sedadlech vedle sedadla pilota a na sedadlech pro minimální požadovaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití.

NCC.IDE.A.185 Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“

Letoun, v němž ze sedadel členů letové posádky nejsou vidět všechna sedadla pro cestující, je vybaven prostředky signalizujícími všem cestujícím a palubním průvodčím povinnost připoutat se a nekouřit.

NCC.IDE.A.190 Soupravy první pomoci

a) Letouny jsou vybaveny soupravami první pomoci v souladu s tabulkou 1.

Tabulka 1

Počet požadovaných souprav první pomoci

Počet zastavených sedadel pro cestující	Počet požadovaných souprav první pomoci
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 nebo více	6

b) Soupravy první pomoci jsou:

- 1) snadno dostupné pro použití a
- 2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

NCC.IDE.A.195 Doplnková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou

- a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.
- b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
- 1) všech členů posádky a
 - i) 100 % cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut,
 - ii) alespoň 30 % cestujících po celou dobu, kdy v důsledku ztráty přetlaku a vzhledem k okolnostem letu je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 14 000 ft a 15 000 ft, a
 - iii) alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 14 000 ft;
 - 2) všech osob v prostoru pro cestující po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft, nebo provozovaných v nižší než uvedené nadmořské výšce, ale za podmínek, které jim neumožňují do 4 minut bezpečně sestoupit do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.
- c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny:
- 1) zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku, a
 - 2) maskami pro členy letových posádek umožňujícími rychlé nasazení.

NCC.IDE.A.200 Doplnková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

- a) Letouny bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.
- b) Letouny bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
- 1) všech členů posádky a alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a
 - 2) všech členů posádky a všech cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ruční hasicí přístroje

- a) Letouny jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
- 1) v pilotním prostoru a
 - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro něž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

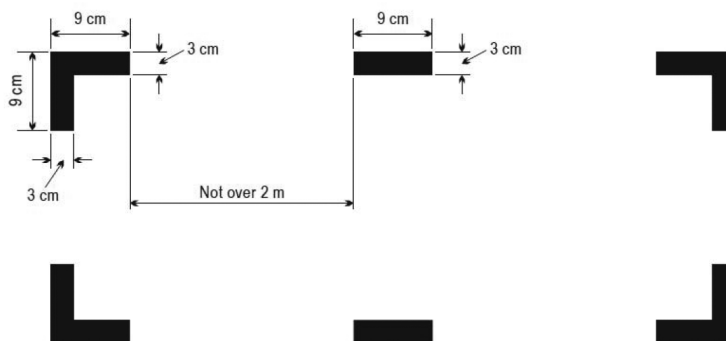
NCC.IDE.A.206 Havarijní sekery a páčidla

- a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět jsou vybaveny alespoň jednou havarijní sekerou nebo páčidlem umístěnými v palubním prostoru.
- b) Letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než 200 jsou vybaveny ještě další havarijní sekerou nebo páčidlem, umístěnými v posledním bufetu v zadní části letounu nebo v jeho blízkosti.
- c) Havarijní sekery a páčidla umístěné v prostoru pro cestující nesmí být pro cestující viditelné.

NCC.IDE.A.210 Označení míst pro vniknutí do trupu letounu

Pokud jsou na trupu letounu označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v případě nouze, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu**NCC.IDE.A.215 Polohový maják nehody (ELT)**

- a) Letouny jsou vybaveny:
- 1) polohovým majákem nehody (ELT) jakéhokoli typu, pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. července 2008 nebo dříve;
 - 2) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. červenci 2008;
- b) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli typu musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Let nad vodou

- a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:
- 1) pozemní letouny provozované nad vodou ve vzdálenosti větší než 50 NM od pevniny nebo vzletající nebo přistávající na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě, a
 - 2) vodní letouny provozované nad vodou.
- b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.
- c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:
- 1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

- 2) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.
- d) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:
 - 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
 - 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a
 - 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

NCC.IDE.A.230 Vybavení pro přežití

- a) Letouny provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny:
 - 1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;
 - 2) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)), a
 - 3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.
- b) Další vybavení pro přežití uvedené v písm. a) podbodě 3 nemusí být přepravováno na palubě, jestliže letoun:
 - 1) zůstává ve vzdálenosti od prostoru, v němž by pátrání a záchrana nebyly zvlášť obtížné, odpovídající:
 - i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem pro letouny schopné pokračovat v letu na letišti, vysadí-li kritický(é) motor(y) v libovolném bodu na trati nebo náhradní trati, nebo
 - ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny,nebo
 - 2) zůstává ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání odpovídající nejvýše 90 minutám letu cestovní rychlostí pro letouny certifikované v souladu s platnými standardy letové způsobilosti.

NCC.IDE.A.240 Náhlavní souprava

- a) Letouny jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky na jemu určeném pracovním místě v pilotním prostoru.
- b) Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci jsou vybaveny klíčovým tlačítkem na řízení podélného sklonu a řízení příčného náklonu pro každého předepsaného člena letové posádky.

NCC.IDE.A.245 Rádiové komunikační vybavení

- a) Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je za obvyklých podmínek šíření rádiových vln schopno:
 - 1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;
 - 2) přijímat meteorologické informace kdykoli během letu;
 - 3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu, a
 - 4) umožnit spojení na leteckém nouzovém kmitočtu 121,5 MHz.
- b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

NCC.IDE.A.250 Navigační vybavení

- a) Letouny jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:
- 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a
 - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.
- c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

NCC.IDE.A.255 Odpovídač

Letouny jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším odpovídačem SSR, který je pro prolétanou trať předepsán.

NCC.IDE.A.260 Řízení elektronických navigačních údajů

- a) Provozovatel používá produkty elektronických navigačních údajů, pouze pokud podporují navigační aplikaci splňující standardy integrity, které zamýšlenému použití údajů odpovídají.
- b) Pokud produkty elektronických navigačních údajů podporují navigační aplikaci potřebnou pro provoz, pro který se podle přílohy V (části SPA) nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje schválení, provozovatel prokáže příslušnému úřadu, že použitý postup a dodané produkty splňují normy integrity přípustné pro zamýšlené použití údajů.
- c) Provozovatel průběžně sleduje integritu jak postupu, tak produktů, a to buď přímo, nebo sledováním shody poskytovatelů, kteří jsou třetími stranami.
- d) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných elektronických navigačních údajů do všech letounů, které je vyžadují.

ODDÍL 2**Vrtulníky****NCC.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
- 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;
 - 2) používány s cílem splnit NCC.IDE.H.245;
 - 3) používány s cílem splnit NCC.IDE.H.250, nebo
 - 4) zastavěny ve vrtulníku.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:
- 1) samostatná přenosná kapesní svítilna;
 - 2) chronometr;
 - 3) držák map;
 - 4) souprava první pomoci;

- 5) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;
 - 6) vlečná kotva a vybavení k poutání, a
 - 7) dětská zádržná zařízení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím letová posádka nepoužívá k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250, a
 - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.
- f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCC.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce vrtulníku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, ledaže:

- a) vrtulník je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele;
- b) provozovatel má schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), nebo
- c) vrtulník podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCC.IDE.H.115 Provozní světla

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světél;
- b) polohovými/navigačními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, nezbytných pro bezpečný provoz vrtulníku;
- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
- f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a
- g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

NCC.IDE.H.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

- a) Vrtulníky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;

- 4) indikované rychlosti letu a
 - 5) skluzu.
- b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou mimo dohled pevniny nebo za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci, nebo je-li dohlednost menší než 1 500 m nebo za podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dalších přístrojů, jsou kromě položek uvedených v písmenu a) navíc vybaveny:
- 1) prostředky pro měření a zobrazování:
 - i) letové polohy,
 - ii) vertikální rychlosti (variometr) a
 - iii) stabilizovaného kurzu;
 - 2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a
 - 3) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodů 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.
- c) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je vrtulník vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky;
 - 2) indikované rychlosti letu;
 - 3) skluzu;
 - 4) letové polohy, je-li to použitelné;
 - 5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné, a
 - 6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné.

NCC.IDE.H.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu;
 - 5) vertikální rychlosti (variometr);
 - 6) skluzu;
 - 7) letové polohy;
 - 8) stabilizovaného kurzu a
 - 9) teploty venkovního vzduchu;
- b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;
- c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky;
 - 2) indikované rychlosti letu;
 - 3) vertikální rychlosti (variometr);
 - 4) skluzu;

- 5) letové polohy a
- 6) stabilizovaného kurzu;
- d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodů 4 a písm. c) podbodů 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy;
- e) náhradním zdrojem statického tlaku;
- f) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena, a
- g) dodatečnými prostředky, jakožto záložním přístrojem, pro měření a zobrazování letové polohy.

NCC.IDE.H.130 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

NCC.IDE.H.145 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek

Vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení uvádějí, že na trati lze očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjištěitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

NCC.IDE.H.150 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci

- a) Vrtulníky v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.
- b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí členům posádky ztěžovat plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

NCC.IDE.H.155 Systém palubního telefonu letové posádky

Vrtulníky řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

NCC.IDE.H.160 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

- a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 7 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR).
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisuje ve vztahu k času:
 - 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;
 - 2) dorozumívání členů letové posádky pomocí palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastaven;
 - 3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje akustické signály přijímané z každého mikrofonu posádky bez přerušování, a
 - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník již není schopen pohybu vlastní silou.
- e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.
- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

NCC.IDE.H.165 Zapisovač letových údajů

- a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů (FDR) zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu vrtulníku, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin.
- c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- d) Zapisovač letových údajů (FDR) začíná zapisovat údaje dříve, než je vrtulník schopen pohybovat se vlastní silou, a zastaví se, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Zapisovač letových údajů (FDR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

NCC.IDE.H.170 Záznamy komunikace datovým spojem

- a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:
 - 1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:
 - i) zahájení komunikace datovým spojem;
 - ii) komunikace mezi řídicím letového provozu a pilotem;
 - iii) přehledu – adresného;
 - iv) leteckých informací;
 - v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;
 - vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a
 - vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;
 - 2) informace, které umožňují korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem a uchovávaných mimo vrtulník, a
 - 3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.
- b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) v NCC.IDE.H.160.
- d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.
- e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné, jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) uvedené v NCC.IDE.H.160 písm. d) a e).

NCC.IDE.H.175 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

Souladu s požadavky na zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a zapisovač letových údajů (FDR) lze dosáhnout prostřednictvím jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru.

NCC.IDE.H.180 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení

- a) Vrtulníky jsou vybaveny:
 - 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

- 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;
 - 3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;
 - 4) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;
 - 5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle letové posádky, a
 - 6) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na sedadlech pro minimální požadovaný počet palubních průvodčích u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 1980.
- b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:
- 1) má jednobodové rozpínání a
 - 2) na sedadlech členů letové posádky, na sedadlech vedle sedadla pilota a na sedadlech pro minimální požadovaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití.

NCC.IDE.H.185 Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“

Vrtulník, v němž ze sedadel členů letové posádky nejsou vidět všechna sedadla pro cestující, je vybaven prostředky signalizujícími všem cestujícím a palubním průvodčím povinnost připoutat se a zákaz kouření.

NCC.IDE.H.190 Souprava první pomoci

- a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jednou soupravou první pomoci.
- b) Soupravy první pomoci jsou:
- 1) snadno dostupné pro použití a
 - 2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

NCC.IDE.H.200 Doplnková dodávka kyslíku – Vrtulníky bez přetlakové kabiny

- a) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.
- b) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
- 1) všech členů posádky a alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a
 - 2) všech členů posádky a všech cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Ruční hasicí přístroje

- a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
- 1) v pilotním prostoru a
 - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

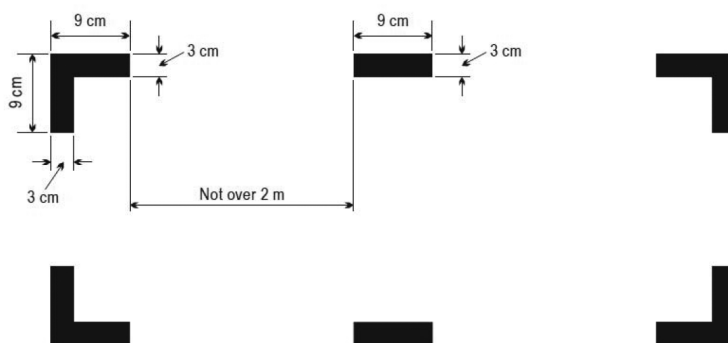
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

NCC.IDE.H.210 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

Pokud jsou na trupu vrtulníku označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v naléhavém případě, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu



NCC.IDE.H.215 Polohový maják nehody (ELT)

- a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním automatickým polohovým majákem nehody (ELT).
- b) Vrtulníky při letu nad vodou podporující provoz v pobřežních vodách v nehostinném prostředí a ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, jsou vybaveny automatickým polohovým majákem nehody samočinně uváděným do pracovní polohy (ELT(AD)).
- c) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli typu musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty

- a) Níže uvedené vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:
- 1) vrtulníky provozované při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let;
 - 2) vrtulníky provozované při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo
 - 3) vrtulníky, které vzlétají nebo přistávají na letištích nebo provozních místech, kde je dráha letu při vzletu nebo přiblížení nad vodou.
- b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající individuální plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

NCC.IDE.H.226 Oděvy pro přežití posádky

Každý člen posádky má oblečen oděv pro přežití posádky:

- a) při letech nad vodou podporujících provoz v pobřežních vodách, a to ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, a pokud:
 - 1) meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C, nebo
 - 2) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití,nebo
- b) tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik s přihlédnutím k následujícím podmínkám:
 - 1) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo na kterou nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, a jestliže vrtulník v případě poruchy kritického motoru není schopen udržet vodorovný let, a
 - 2) meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.

NCC.IDE.H.227 Záchranné čluny, záchranné ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou

Vrtulníky provozované:

- a) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo
- b) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru vrtulník není schopen udržet vodorovný let, a jestliže tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik:

jsou vybaveny:

- 1) v případě vrtulníku, na jehož palubě je méně než 12 osob, nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě uskladněným tak, aby ho v případě nouze bylo možno snadno použít;
- 2) v případě vrtulníku, na jehož palubě je více než 11 osob, nejméně dvěma záchrannými čluny uskladněným tak, aby je v případě nouze bylo možno snadno použít, které jsou schopny společně pojmout všechny osoby, jež mohou být přepravovány na palubě a, pokud dojde ke ztrátě jednoho z člunů, má(mají) zbývající člun(y) dostatečnou kapacitu pro všechny osoby na palubě vrtulníku;
- 3) nejméně jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun, a
- 4) záchranným vybavením, včetně prostředků sloužících k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

NCC.IDE.H.230 Vybavení pro přežití

Vrtulníky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny:

- a) signalizačním vybavením k vydávání tíšňových signálů;
- b) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)), a
- c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

NCC.IDE.H.231 Dodatečné požadavky pro vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech

Vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech ve vzdálenosti od pevniny větší, než odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, splňují tyto požadavky:

- a) Pokud meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C nebo překračuje-li předpokládaná doba na záchranu vypočítaný čas přežití anebo je-li let naplánován na noc, pak všechny osoby na palubě jsou oblečeny do oděvů pro přežití.

- b) Všechny záchranné čluny na palubě v souladu s NCC.IDE.H.227 jsou umístěny tak, aby byly použitelné na moři, kde jsou charakteristiky pro nouzové přistání na vodě a plovací a vyvažovací charakteristiky vrtulníku vyhodnoceny jako odpovídající požadavkům osvědčování pro nouzové přistání na vodě.
- c) Vrtulník je vybaven systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje, který je zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny k usnadnění evakuace vrtulníku.
- d) Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, a prostředky k jejich otevírání jsou zřetelně označeny značkami pro orientaci cestujících při použití těchto východů za denního světla nebo ve tmě. Tyto značky jsou provedeny tak, aby byly viditelné i v případě, že se vrtulník převrátí a kabina je potopena.
- e) Všechny dveře, které jsou určeny jako nouzové východy při nouzovém přistání na vodě a které nejsou odnímatelné, jsou vybaveny prostředky k zajištění v otevřené poloze, aby nebránily cestujícím v opuštění vrtulníku za všech podmínek na moři, a to až do maxima vyhodnoceného pro nouzové přistání na vodu a plavání.
- f) Všechny dveře, okna nebo jiné otvory v prostoru pro cestující určené pro nouzové opuštění pod vodou jsou příslušně vybaveny pro použití v nouzi.
- g) Cestující a posádka jsou po celou dobu letu oblečeni do záchranných vest, pokud nejsou oblečeni do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty.

NCC.IDE.H.232 Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

- a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a
- b) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.

NCC.IDE.H.235 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě

Vrtulníky musí být navrženy pro přistání na vodě nebo být certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti nebo musí být vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí.

NCC.IDE.H.240 Náhlavní souprava

Jestliže je požadován radiokomunikační nebo radionavigační systém, vrtulník je vybaven náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonom a klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota nebo člena posádky na jeho pracovním místě.

NCC.IDE.H.245 Rádiové komunikační vybavení

- a) Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci, nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je schopno za obvyklých podmínek šíření radiových vln:
 - 1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;
 - 2) přijímat meteorologické informace;
 - 3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu, a
 - 4) umožnit spojení na leteckém nouzovém kmitočtu 121,5 MHz.
- b) Je-li předepsána více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilou selhání jakékoli jiné.
- c) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky předepsaného v NCC.IDE.H.155, jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota nebo člena posádky na jeho pracovním místě.

NCC.IDE.H.250 Navigační vybavení

- a) Vrtulníky jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:
- 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a
 - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.
- c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

NCC.IDE.H.255 Odpovídač

Vrtulníky jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším odpovídačem SSR, který je pro prolétanou trať předepsán.“

PŘÍLOHA IV

„PŘÍLOHA VII

NEOBCHODNÍ LETY S JINÝMI NEŽ SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY

[ČÁST NCO]

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

NCO.GEN.100 Příslušný úřad

- a) Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž je letadlo zapsáno v rejstříku.
- b) Je-li letadlo zapsáno v rejstříku třetí země, je příslušným úřadem úřad určený členským státem, v němž má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.

NCO.GEN.101 Způsoby průkazu

K prokazování shody s nařízením (ES) č. 216/2008 a odpovídajícími prováděcími pravidly může provozovatel kromě způsobů průkazu, které stanoví agentura, používat alternativní způsoby průkazu.

NCO.GEN.102 Turistické motorové kluzáky a motorové kluzáky

- a) Turistické motorové kluzáky jsou provozovány podle požadavků na:
- 1) letouny, pokud jsou poháněny motorem, a
 - 2) kluzáky, pokud jsou provozovány bez použití motoru.
- b) Turistické motorové kluzáky jsou vybaveny v souladu s požadavky použitelnými na letouny, není-li v hlavě D stanoveno jinak.
- c) Motorové kluzáky, vyjma turistických motorových kluzáků, jsou provozovány a vybaveny v souladu s požadavky použitelnými na kluzáky.

NCO.GEN.105 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

- a) Velící pilot odpovídá za:
- 1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě během provozu letadla podle bodu 1.c přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;
 - 2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;
 - 3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s bodem 1.b přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;
 - 4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že jsou dodržena veškerá provozní omezení stanovená v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 tak, že:
 - i) letadlo je způsobilé k letu,
 - ii) letadlo je řádně zapsané v rejstříku,
 - iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastaveny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), popřípadě rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky stanovenými v NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 nebo NCO.IDE.B.105,
 - iv) hmotnost letadla a umístění těžiště (vyjma balonů) jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,

- v) veškeré vybavení, zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny a je nadále zajištěna možnost nouzové evakuace, a
- vi) nikdy během letu nebudou překročeny provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla (AFM);
- 5) to, že nezahájí let, jestliže je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;
- 6) to, že nebude pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud je jeho způsobilost výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc, nebo nedostatek kyslíku;
- 7) rozhodnutí, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), popřípadě seznamem minimálního vybavení (MEL), a
- 8) to, že po skončení letu nebo série letů se do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla zapíše údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady.
- b) Velící pilot zajistí, aby během kritických fází letu nebo vždy, když je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, seděli všichni členové posádky na určeném pracovním místě a nevykonávali žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.
- c) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu kterékoli osoby nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.
- d) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.
- e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V těchto případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od pravidel, provozních postupů a metod.
- f) Během letu velící pilot:
- 1) je na svém pracovním místě řádně upoután bezpečnostním pásem (vyjma balonů), a
 - 2) je v každém okamžiku u řízení letadla vyjma případů, kdy převezme řízení jiný pilot.
- g) Velící pilot podá příslušnému úřadu neprodleně hlášení o nezákonném vměšování a informuje určený místní úřad.
- h) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

NCO.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balony

Velící pilot balonu kromě požadavků stanovených v NCO.GEN.105 odpovídá za:

- a) předletovou instrukcí osob asistujících při plnění a vypouštění obalu, a
- b) to, že zajistí, aby osoby asistující při plnění a vypouštění obalu byly oblečeny do vhodného ochranného oděvu.

NCO.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů

- a) Velící pilot dodržuje právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se uskutečňuje provoz.

b) Velící pilot je obeznámen s právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se k plnění jeho povinností, předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště a provozní místa, jež mohou být použita, a související zařízení pro leteckou navigaci, jak je stanoveno v bodě 1.a přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

NCO.GEN.115 Pojízďení letounů

Provozovatel zajistí, že letoun bude pojíždět po pohybové ploše letiště pouze v případě, že osoba u řízení:

- a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem, nebo
- b) je jmenována provozovatelem a:
 - 1) je vyškolená k pojíždění s letounem;
 - 2) je vyškolená k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;
 - 3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům, a
 - 4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

NCO.GEN.120 Zapnutí rotoru – vrtulníky

Rotor vrtulníku smí být uveden do pohybu za účelem letu pouze za přítomnosti kvalifikovaného pilota u řízení.

NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

Velící pilot nedovolí nikomu používat přenosné elektronické zařízení (PED), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonost palubních systémů a vybavení.

NCO.GEN.130 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě

Vyjma případů, kdy letadlo vzlétá a přistává na stejném letišti/provozním místě, provozovatel zajistí, aby byly vždy dostupné seznamy obsahující informace o palubním nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je v letadle, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

NCO.GEN.135 Dokumenty, příručky a informace na palubě

- a) Tyto dokumenty, příručky a informace jsou na palubě při každém letu v originálech nebo kopiích, pokud není stanoveno jinak:
 - 1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);
 - 2) originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;
 - 3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);
 - 4) osvědčení hlukové způsobilosti, je-li to použitelné;
 - 5) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;
 - 6) originál povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;
 - 7) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;
 - 8) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;
 - 9) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné;
 - 10) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasu předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

- 11) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;
 - 12) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL), je-li to použitelné, a
 - 13) veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jsou pro daný let požadovány dotčenými státy.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech:
- 1) s plánovaným vzletem a přistáním na stejném letišti/provozním místě, nebo
 - 2) při kterých se nepřekračuje vzdálenost nebo neopouští prostor, které určil příslušný úřad,
- mohou být dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodech 2 až 8 ponechány na letišti nebo provozním místě.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech s balonem nebo kluzákem, vyjma turistických motorových kluzáků, mohou být dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodech 2 až 8 a v písm. a) bodech 11 až 13 v doprovodném vozidle.
- d) Velící pilot zpřístupní dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, příslušnému úřadu v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu tímto úřadem vyzván.

NCO.GEN.140 Doprava nebezpečného zboží

- a) Doprava nebezpečného zboží vzduchem se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.
- b) Nebezpečné zboží přepravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, vyjma případů, kdy:
- 1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí, nebo
 - 2) jej převázejí cestující či členové posádky nebo je v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.
 - 3) jej převázejí provozovatelé letadel ELA2.
- c) Velící pilot přijme veškerá přiměřená opatření s cílem zabránit neúmyslnému vnesení nebezpečného zboží na palubu.
- d) Velící pilot v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, v němž došlo k dotyčné události, že došlo k letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím.
- e) Velící pilot zajistí, aby cestující dostali informace o nebezpečném zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

NCO.GEN.145 Okamžitá reakce na problém v oblasti bezpečnosti

Provozovatel zavede:

- a) veškerá opatření související s bezpečností, která mu uložil příslušný úřad v souladu s ARO.GEN.135 písm. c), a
- b) veškeré agenturou vydávané povinné informace vztahující se k bezpečnosti, včetně příkazů k zachování letové způsobilosti.

NCO.GEN.150 Palubní deník

Informace o letadle, jeho posádce a každé trase pro každý let nebo sérii letů se uchovávají ve formě palubního deníku nebo rovnocenného dokumentu.

NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení

- a) Při zohlednění následujících skutečností může být vytvořen seznam minimálního vybavení (MEL):
- 1) dokument stanoví pokyny pro provoz letadla za určitých podmínek, v případě, že určité přístroje, položky vybavení nebo funkce na začátku letu nefungují;
 - 2) dokument se musí připravit pro každé konkrétní letadlo s ohledem na příslušné podmínky pro provoz a údržbu daného provozovatele, a
 - 3) seznam minimálního vybavení (MEL) musí být vytvořen na základě příslušného základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) vymezeného podle údajů vypracovaných v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 ⁽¹⁾ a nesmí být méně restriktivní než MMEL.
- b) Seznam minimálního vybavení a veškeré jeho změny musí být oznámeny příslušnému úřadu.

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY**NCO.OP.100 Používání letišť a provozních míst**

Velící pilot používá pouze taková letiště a provozní místa, která jsou přiměřená pro daný typ letadla a daný druh provozu.

NCO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny

Při volbě náhradních letišť a stanovení zásad určování množství paliva velící pilot považuje letiště za osamocené letiště, je-li doba letu na nejbližší přiměřené náhradní letiště určená delší než:

- a) u letounů s pístovými motory 60 minut; nebo
- b) u letounů s turbínovými motory 90 minut.

NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

a) Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) velící pilot zvolí a použije provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště. Tato minima:

- 1) nejsou nižší než minima stanovená pro tato letiště státem, na jehož území se letiště nacházejí, vyjma zvláštního souhlasu tohoto státu, a
- 2) při provádění provozu za podmínek nízké dohlednosti podléhají schválení příslušným úřadem v souladu s hlavou E přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012.

b) Při volbě provozního minima letiště velící pilot zohlední:

- 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
- 2) svou způsobilost a zkušenosti;
- 3) rozměry a vlastnosti drah a ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
- 4) přiměřenost a výkonnost pozemních prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů;
- 5) vybavení, které je na palubě letadla podle potřeby dostupné pro navigaci nebo k řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a při nezdařeném přiblížení;
- 6) překážky v prostorech přiblížení, nezdařeného přiblížení a počátečního stoupání potřebných pro provedení nepředvídaných postupů;
- 7) bezpečnou nadmořskou výšku/výšku nad překážkami pro postupy přiblížení podle přístrojů;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1.

- 8) prostředky k určení a hlášení meteorologických podmínek, a
 - 9) techniku letu, která se má použít během konečného přiblížení.
- c) Minima pro určité druhy postupů přiblížení a přistání se použijí, pokud:
- 1) pozemní zařízení, která jsou nezbytná pro zamýšlený postup, jsou provozuschopná;
 - 2) palubní systémy letadla, které jsou nezbytné pro daný druh přiblížení, jsou provozuschopné;
 - 3) jsou splněna stanovená kritéria výkonnosti letadla a
 - 4) posádka je dostatečně kvalifikovaná.

NCC.OP.111 Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I

- a) Výška rozhodnutí (DH), která se použije pro nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) prováděné technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) nebo provoz I. kategorie (CAT I), nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) minimální výška, při které lze použít prostředek pro přiblížení bez požadované vizuální reference;
 - 2) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;
 - 3) výška rozhodnutí (DH) pro vyhlášený postup přiblížení, je-li to použitelné;
 - 4) minimum systému stanovené v tabulce 1, nebo
 - 5) minimální výška rozhodnutí (DH) stanovená v letové příručce letadla (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, je-li uvedena.
- b) Minimální výška pro klesání (MDH) pro nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) prováděné bez techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;
 - 2) minimum systému stanovené v tabulce 1, nebo
 - 3) minimální výška pro klesání (MDH) stanovená v letové příručce letadla (AFM), je-li uvedena.

Tabulka 1

Minima systému

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
Systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS)	200
Globální navigační družicový systém (GNSS)/Systém s družicovým rozšířením (SBAS) (Přesné přiblížení s vertikálním vedením (LPV))	200
GNSS (Příčná navigace (LNAV))	250
GNSS/Barometrická vertikální navigace (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kurzový maják (LOC) s měřičem vzdálenosti (DME) nebo bez měřiče vzdálenosti	250
Přehledové radarové přiblížení (SRA) (končí v ½ NM)	250

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
SRA (končící ve vzdálenosti 1 NM)	300
SRA (končící ve vzdálenosti 2 NM nebo delší)	350
VKV všesměrový radiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesměrový radiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
VKV zaměřovač (VDF)	350

NCO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

a) Minimální výška pro klesání (MDH) pro přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

- 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letadel;
- 2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1, nebo
- 3) výška rozhodnutí/minimální výška pro klesání (DH/MDH) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

b) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:

- 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li vyhlášena;
- 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 2, nebo
- 3) dráhová dohlednost/převedená meteorologická dohlednost (RVR/CMV) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální meteorologická dohlednost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCO.OP.113 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s vrtulníky

Minimální výška pro klesání (MDH) pro přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky nesmí být nižší než 250 ft a meteorologická dohlednost nesmí být nižší než 800 m.

NCO.OP.115 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky

a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem letiště, jestliže takové postupy byly vyhlášeny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež má být použita.

b) Velící pilot se může odchýlit od zveřejněné odletové trati, příletové trati nebo postupu přiblížení:

- 1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek, plně vzaty v úvahu provozní podmínky a dodržena veškerá povolení řízení letového provozu (ATC), nebo

2) jestliže je stanovištěm řízení letového provozu (ATC) vektorován pomocí radaru.

NCO.OP.120 Postupy omezování hluku – letouny, vrtulníky a motorové kluzáky

Velící pilot vezme v úvahu zveřejněné postupy omezování hluku tak, aby byl minimalizován dopad hluku letadla, přičemž zajistí, že bezpečnost má přednost před omezováním hluku.

NCO.OP.121 Postupy omezování hluku – balony

Velící pilot vezme v úvahu zveřejněné postupy omezování hluku tak, aby byl minimalizován dopad hluku systému ohřevu, přičemž zajistí, že bezpečnost má přednost před omezováním hluku.

NCO.OP.125 Zásoba paliva a oleje – letouny

a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud je na palubě letounu dostatek paliva a oleje pro následující:

1) u letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR):

- i) ve dne – pro vzlet a přistání na stejném letišti/provozním místě, přičemž letoun vždy zůstává v dohledu tohoto letiště/provozního místa, a let po plánované trati a potom pro dalších alespoň 10 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce,
- ii) ve dne – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, nebo
- iii) v noci – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce;

2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):

- i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení, let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, nebo
- ii) jestliže je požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání, na náhradní letiště a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce.

b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:

- 1) předpověď meteorologických podmínek;
- 2) očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
- 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné, a
- 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.

c) Změna letového plánu za letu s úmyslem odklonit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že od bodu, v němž byl let přeplánován, budou splněny všechny požadavky.

NCO.OP.126 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky

a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud má vrtulník dostatečné množství paliva a oleje pro následující:

- 1) u letů prováděných podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 20 minut nejhodnější cestovní rychlostí, a

- 2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):
- i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení nebo není k dispozici náhradní letiště s přípustným počasím, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad letištěm/provozním místem určení za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání, nebo
 - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání, provedení přiblížení a nezdařené přiblížení a potom:
 - A) pro let na určené náhradní letiště a
 - B) pro 30 minut letu vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad náhradním letištěm/provozním místem za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
- 1) předpověď meteorologických podmínek;
 - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
 - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné, a
 - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letadla nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
- c) Změna letového plánu za letu s úmyslem odklonit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že od bodu, v němž byl let přeplánován, budou splněny všechny požadavky.

NCO.OP.127 Zásoba paliva a zátěže a plánování – balony

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud množství záložního paliva, plynu nebo zátěže postačuje pro 30 minut letu.
- b) Výpočty zásoby paliva, plynu nebo zátěže jsou založeny alespoň na následujících provozních podmínkách, za kterých má být let proveden:
- 1) údaje poskytnuté výrobcem balonu;
 - 2) předpokládané hmotnosti;
 - 3) očekávané meteorologické podmínky a
 - 4) postupy a omezení stanovené poskytovatelem letových navigačních služeb.

NCO.OP.130 Instruktaž cestujících

Velící pilot zajistí, že před letem, popřípadě během letu se cestujícím dostane instruktaže o nouzovém vybavení a nouzových postupech.

NCO.OP.135 Příprava letu

- a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení na zemi nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou přiměřená pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.
- b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu a pro každý let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) zahrnuje:
- 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí, a

- 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

NCO.OP.140 Náhradní letiště určení – letouny

Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

- a) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před a končící 1 hodinu po předpokládané době přiletu, nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC), nebo
- b) místo plánovaného přistání není osamocené a pokud:
 - 1) pro letiště plánovaného přistání není předepsán postup přiblížení podle přístrojů, a
 - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době přiletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
 - i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 ft) nad minimum spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů, a
 - ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

NCO.OP.141 Náhradní letiště určení – vrtulníky

Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

- a) pro letiště plánovaného přistání není předepsán postup přiblížení podle přístrojů a dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době přiletu, nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době přiletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat následující meteorologické podmínky:
 - 1) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimum spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů, a
 - 2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem, nebo
- b) místo plánovaného přistání není osamocené a pokud:
 - 1) pro letiště plánovaného přistání není předepsán postup přiblížení podle přístrojů;
 - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době přiletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
 - i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimum spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů,
 - ii) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem, a
 - 3) není určen bod posledního návratu (PNR) v případě místa určení v pobřežních vodách.

NCO.OP.145 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují

- a) Letadlo nesmí být plněno leteckým benzínem nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.
- b) U všech ostatních paliv letadlo není plněno, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, pokud není přítomen velící pilot nebo kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

NCO.OP.150 Přeprava cestujících

Vyjma balonů, velící pilot zajistí, aby před a v průběhu poježdění, vzletu a přistání a kdykoli to velící pilot považuje za nutné v zájmu bezpečnosti, byl každý cestující na palubě na svém sedadle nebo lůžku a byl řádně upoután bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem, kterým je jeho místo vybaveno.

NCO.OP.155 Kouření na palubě – letouny a vrtulníky

Velící pilot nedovolí kouření na palubě:

- a) považuje-li se to v zájmu bezpečnosti za nezbytné, a
- b) během doplňování paliva do letadla.

NCO.OP.156 Kouření na palubě – kluzáky a balony

Na palubě kluzáku nebo balonu není kouření dovoleno.

NCO.OP.160 Meteorologické podmínky

- a) Velící pilot zahájí let podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení v předpokládané době použití budou stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR).
- b) Velící pilot zahájí let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupná meteorologická hlášení naznačují, že v předpokládané době přeletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.
- c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a podle přístrojů (IFR), použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

NCO.OP.165 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud je letadlo zbaveno všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla, vyjma v míře povolené letovou příručkou letadla (AFM).

NCO.OP.170 Led a jiná znečištění – postupy za letu

- a) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby takové podmínky zvládlo, jak stanoví bod 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.
- b) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se letadlo, které není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, setká s námrazou, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo trasy, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu (ATC).

NCO.OP.175 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) podle dostupných informací jsou počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) jsou dodržena příslušná provozní minima příslušného letiště.

NCO.OP.176 Podmínky vzletu – balony

Před zahájením vzletu se velící pilot balonu přesvědčí, že podle dostupných informací je počasí na provozním místě nebo na letišti takové, aby nebránilo bezpečnému vzletu a odletu.

NCO.OP.180 Simulované situace za letu

a) Velící pilot nesmí během přepravy cestujících nebo nákladu simulovat:

- 1) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů, nebo

2) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

NCO.OP.185 Řízení palivového systému za letu

Velící pilot v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajících paliva nebo zátěže (pro balony) za letu nebylo menší než množství paliva nebo zátěže požadované pro pokračování na letiště nebo provozní místo s přípustným počasím, přičemž plánované množství záložního paliva nebo zátěže zůstává v souladu s požadavky uvedenými v NCO.OP.125, NCO.OP.126 nebo NCO.OP.127.

NCO.OP.190 Použití doplňkové dodávky kyslíku

Velící pilot zajistí, aby on i členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu průběžně používali doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.

NCO.OP.195 Zjištění blízkosti země

Velící pilot zajistí okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže velící pilot nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země.

NCO.OP.200 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Jestliže je používán systém ACAS II, musí být provozní postupy a výcvik v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011.

NCO.OP.205 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.

NCO.OP.210 Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky

a) Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).

b) Jestliže je hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) menší než příslušná minima, nepokračuje v přiblížení:

1) pod 1 000 ft nad letištěm, nebo

2) do úseku konečného přiblížení v případě, že výška/nadmořská výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1 000 ft nad letištěm.

c) Není-li dráhová dohlednost (RVR) k dispozici, může být hodnota dráhové dohlednosti (RVR) odvozena převodem hlášené dohlednosti.

d) Jestliže po průletu výšky 1 000 ft nad letištěm poklesne hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) pod použitelná minima, v přiblížení se pokračuje do nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo do minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H).

e) Přiblížení může pokračovat pod nadmořskou výšku/výšku rozhodnutí (DA/H) nebo pod minimální nadmořskou výšku/výšku pro klesání (MDA/H) a přistání může být dokončeno, pokud je v nadmořské výšce/výšce rozhodnutí (DA/H) nebo v minimální nadmořské výšce/výšce pro klesání (MDA/H) získána a udržována vizuální reference odpovídající druhu přiblížení pro zamýšlenou dráhu.

f) Vždy je rozhodující dráhová dohlednost (RVR) v dotykovém pásmu.

NCO.OP.215 Provozní omezení – horkovzdušné balony

Horkovzdušný balon může vzletět v noci, jestliže je na palubě dostatečné množství paliva pro přistání ve dne.

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ**NCO.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla**

- a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště letadla (s výjimkou balonů), vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla (AFM) nebo v rovnocenném dokumentu.
- b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, obsahující tato provozní omezení a předepsané letovou příručku (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

NCO.POL.105 Vážení

- a) Provozovatel zajistí, že hmotnost letadla a jeho těžiště (s výjimkou balonů) jsou určeny skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou znovu zvážena.
- b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

NCO.POL.110 Výkonnost – obecná ustanovení

Velící pilot smí provozovat letadlo jen tehdy, pokud je výkonnost letadla přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a jakýchkoli jiných omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny**NCO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
- 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;
 - 2) používány s cílem splnit NCO.IDE.A.190;
 - 3) používány s cílem splnit NCO.IDE.A.195, nebo
 - 4) zastavěny v letounu.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:
- 1) záložní pojistky;
 - 2) samostatné přenosné kapesní svítilny;
 - 3) chronometr;
 - 4) souprava první pomoci;
 - 5) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;
 - 6) vlečná kotva a vybavení k poutání, a
 - 7) dětské zádržné zařízení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením letová posádka nepoužívá k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195, a

- 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce letounu předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, ledaže:

- a) letoun je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo
- b) letoun podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

Letouny jsou vybaveny záložními elektrickými pojistkami požadované jmenovité hodnoty pro úplnou ochranu okruhů za účelem výměny těch pojistek, jejichž výměna je během letu povolena.

NCO.IDE.A.115 Provozní světla

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navigačními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;
- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
- f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a
- g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je letoun provozován jako vodní letoun.

NCO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

- a) Letouny provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
 - 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu a
 - 5) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem.
- b) Letouny provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci nebo za podmínek, kdy letoun není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) navíc vybaveny:

- 1) prostředky pro měření a zobrazování:
 - i) zatáček a skluzu,
 - ii) letové polohy,
 - iii) vertikální rychlosti (variometr) a
 - iv) stabilizovaného kurzu,a
 - 2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů.
- c) Letouny provozované za podmínek, kdy letoun není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných v písm. a) podbodou 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

NCO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
 - 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu;
 - 5) vertikální rychlosti (variometr);
 - 6) zatáček a skluzu;
 - 7) letové polohy;
 - 8) stabilizovaného kurzu;
 - 9) teploty venkovního vzduchu a
 - 10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;
- b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a
- c) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodou 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

NCO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)

Letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující větší než devět, jsou vybaveny systémem výstrahy nebezpečí blízkosti terénu (TAWS), který splňuje požadavky na:

- a) vybavení pro třídu A, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2011, nebo
- b) vybavení pro třídu B, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2011 nebo dříve.

NCO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky

Letouny řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

NCO.IDE.A.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení

a) Letouny jsou vybaveny:

- 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;
- 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;
- 3) dětským zádržným zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, a
- 4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním pro každé sedadlo člena letové posádky.

NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci

a) Letouny jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

- 1) snadno dostupná pro použití a
- 2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

NCO.IDE.A.150 Doplnková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou

a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

- 1) všech členů posádky a
 - i) 100 % cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut,
 - ii) alespoň 30 % cestujících po celou dobu, kdy v důsledku ztráty přetlaku a vzhledem k okolnostem letu je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 14 000 ft a 15 000 ft, a
 - iii) alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 14 000 ft,

a

- 2) všech osob v prostoru pro cestující po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft, nebo provozovaných v nižší než uvedené nadmořské výšce, ale za podmínek, které jim neumožňují do 4 minut bezpečně sestoupit do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.

c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku.

NCO.IDE.A.155 Doplnková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

- a) Letouny bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.
- b) Letouny bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
- 1) všech členů posádky a alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a
 - 2) všech členů posádky a všech cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 13 000 ft.

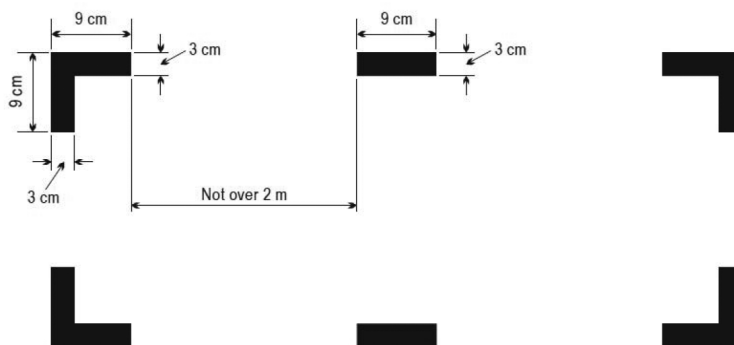
NCO.IDE.A.160 Ruční hasicí přístroje

- a) Letouny, vyjma turistických motorových kluzáků a letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
- 1) v pilotním prostoru a
 - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

NCO.IDE.A.165 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

Pokud jsou na trupu letounu označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v případě nouze, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu**NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)**

- a) Letouny jsou vybaveny:
- 1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. července 2008 nebo dříve;
 - 2) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. červenci 2008, nebo
 - 3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý člen posádky nebo některý z cestujících, pokud byly certifikovány pro maximální konfiguraci šesti sedadel pro cestující nebo méně.
- b) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli typu a osobní polohový maják (PLB) musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Let nad vodou

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

1) jednomotorové pozemní letouny, pokud:

- i) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo
- ii) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě;

2) vodní letouny provozované nad vodou a

3) letouny provozované ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší.

b) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) jednou kotvou;

2) jednou vlečnou kotvou, pokud je to nezbytné k tomu, aby se usnadnilo manévrování, a

3) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.

c) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití

Letouny provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením včetně prostředků k zachování života, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikační vybavení

a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou letouny vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi a na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

c) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

NCO.IDE.A.195 Navigační vybavení

- a) Letouny provozované na tratích a navigované s referencí podle viditelných orientačních bodů jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:
- 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a
 - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku tohoto vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.
- c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení musí být schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

NCO.IDE.A.200 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou letouny vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 2**Vrtulníky****NCO.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
- 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;
 - 2) používány s cílem splnit NCO.IDE. H.190;
 - 3) používány s cílem splnit NCO.IDE.H.195, nebo
 - 4) zastavěny ve vrtulníku.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:
- 1) samostatné přenosné kapesní svítilny;
 - 2) chronometr;
 - 3) souprava první pomoci;
 - 4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;
 - 5) vlečná kotva a vybavení k poutání, a
 - 6) dětské zádržné zařízení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale je za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením letová posádka nepoužívá k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195, a
 - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

- d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce vrtulníku předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, ledaže:

- a) není vrtulník provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo
- b) vrtulník nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCO.IDE.H.115 Provozní světla

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navigačními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz vrtulníku;
- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
- f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a
- g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

NCO.IDE.H.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

- a) Vrtulníky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu a
 - 5) skluzu.
- b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci, nebo je-li dohlednost menší než 1 500 m, nebo za podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) navíc vybaveny:
- 1) prostředky pro měření a zobrazování:
 - i) letové polohy,
 - ii) vertikální rychlosti (variometr) a
 - iii) stabilizovaného kurzu, a
 - 2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů.

- c) Vrtulníky provozované za viditelnosti menší než 1 500 m nebo podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných v písm. a) podbodě 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

NCO.IDE.H.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky;
 - 4) indikované rychlosti letu;
 - 5) vertikální rychlosti (variometr);
 - 6) skluzu;
 - 7) letové polohy;
 - 8) stabilizovaného kurzu a
 - 9) teploty venkovního vzduchu;
- b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;
- c) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodě 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy, a
- d) dodatečnými prostředky, jakožto záložním přístrojem, pro měření a zobrazování letové polohy.

NCO.IDE.H.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

NCO.IDE.H.135 Systém palubního telefonu letové posádky

Vrtulníky řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

NCO.IDE.H.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení

- a) Vrtulníky jsou vybaveny:
- 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;
 - 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;
 - 3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;
 - 4) dětským zádržným zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, a

- 5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle letové posádky.
- b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

NCO.IDE.H.145 Souprava první pomoci

- a) Vrtulníky jsou vybaveny soupravou první pomoci.
- b) Souprava první pomoci je:
- 1) snadno dostupná pro použití a
 - 2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

NCO.IDE.H.155 Doplnková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny

- a) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.
- b) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
- 1) všech členů posádky a alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a
 - 2) všech členů posádky a všech cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 13 000 ft.

NCO.IDE.H.160 Ruční hasicí přístroje

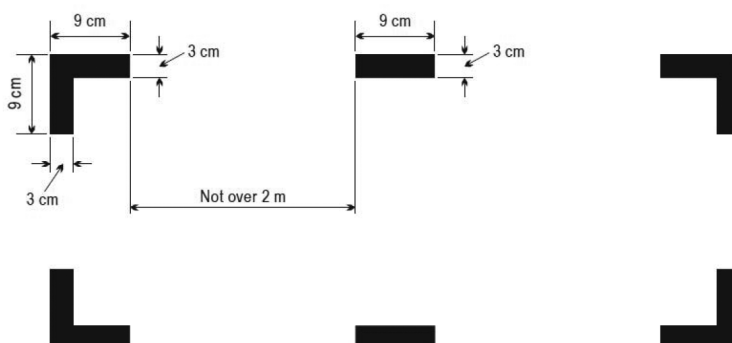
- a) Vrtulníky, kromě vrtulníků ELA2, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
- 1) v pilotním prostoru a
 - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

NCO.IDE.H.165 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

Pokud jsou na trupu vrtulníku označena místa vhodná pro vniknutí záchranářů čet v naléhavém případě, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu



NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)

a) Vrtulníky, které jsou certifikovány s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybaveny:

- 1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT) a
- 2) jedním polohovým majákem nehody ELT (ELT(S)) na záchranném člunu nebo záchranné vestě, pokud je vrtulník provozován ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 3 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí.

b) Vrtulníky, které jsou certifikovány s maximální konfigurací sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybaveny záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý z cestujících.

c) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli typu a osobní polohový maják (PLB) musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Let nad vodou

a) Vrtulníky při níže uvedených letech jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

- 1) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo
- 2) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo
- 3) vzletající nebo přistávající na letištích nebo provozních místech, kde je dráha letu při vzletu nebo přiblížení nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající individuální plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Velící pilot vrtulníku provozovaného při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

- 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
- 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a
- 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

d) Velící pilot vrtulníku během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmenu a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě.

NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití

Vrtulníky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

NCO.IDE.H.185 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě

Vrtulníky při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny větší než 50 NM jsou:

- a) navrženy pro přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti;
- b) certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti, nebo
- c) vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě.

NCO.IDE.H.190 Rádiové komunikační vybavení

- a) Je-li to předepsáno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou vrtulníky vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi a na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.
- c) Je-li předepsána více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.
- d) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky předepsaného v NCO.IDE.H.135, jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota a/nebo člena posádky na jeho pracovním místě.

NCO.IDE.H.195 Navigační vybavení

- a) Vrtulníky provozované na tratích a navigované s referencí podle viditelných orientačních bodů jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:
 - 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a
 - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.
- c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení musí být schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

NCO.IDE.H.200 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou vrtulníky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 3

Kluzáky

NCO.IDE.S.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

- a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
 - 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;
 - 2) používány s cílem splnit NCO.IDE.S.145;
 - 3) používány s cílem splnit NCO.IDE.S.150, nebo
 - 4) zastavěny v kluzáku.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

- 1) samostatné přenosné kapesní svítilny;
 - 2) chronometr;
 - 3) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008, a
 - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost kluzáku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCO.IDE.S.105 Minimální vybavení pro let

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce kluzáku předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

- a) není kluzák provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo
- b) kluzák nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCO.IDE.S.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje

a) Kluzáky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

- 1) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu;
 - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 3) tlakové nadmořské výšky a
 - 4) indikované rychlosti letu.
- b) Kluzáky provozované za podmínky, kdy kluzák není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) navíc vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) vertikální rychlosti (variometr);
 - 2) letové polohy nebo zatáček a skluzu, a
 - 3) magnetického kurzu.

NCO.IDE.S.120 Let v oblačnosti – letové a navigační přístroje

Kluzáky provádějící lety v oblačnosti jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

- a) magnetického kurzu;
- b) času v hodinách, minutách a sekundách;
- c) tlakové nadmořské výšky;
- d) indikované rychlosti letu;

- e) vertikální rychlosti (variometr) a
- f) letové polohy nebo zatáček a skluzu.

NCO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy

- a) Kluzáky jsou vybaveny:
 - 1) sedadlem pro každou osobu na palubě a
 - 2) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle podle letové příručky (AFM).
- b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

NCO.IDE.S.130 Doplnková dodávka kyslíku

Kluzáky provozované v tlakových výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku:

- a) členům posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a
- b) všem členům posádky a všem cestujícím po celou dobu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

NCO.IDE.S.135 Let nad vodou

Velící pilot kluzáku provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě kluzáku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

- a) záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;
- b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý člen posádky nebo některý z cestujících a který je schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz, a
- c) vybavení k vydávání tísňových signálů, pokud je let vykonáván:
 - 1) nad vodou ve vzdálenosti větší, než ze které lze dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo
 - 2) tam, kde dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.

NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití

Kluzáky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

NCO.IDE.S.145 Rádiové komunikační vybavení

- a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

NCO.IDE.S.150 Navigační vybavení

Kluzáky jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:

- a) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a

b) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

NCO.IDE.S.155 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 4

Balony

NCO.IDE.B.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

- 1) používány letovou posádkou k určení dráhy letu;
- 2) používány s cílem splnit NCO.IDE.B.145, nebo
- 3) zastavěny v balonu.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

- 1) samostatné přenosné kapesní svítilny;
- 2) chronometr;
- 3) souprava první pomoci;
- 4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

- 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008, a
- 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost balonu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCO.IDE.B.105 Minimální vybavení pro let

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce balonu předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

- a) není balon provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo
- b) balon nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCO.IDE.B.110 Provozní světla

Balony provozované v noci jsou vybaveny:

- a) polohovými světly;

- b) prostředky, které zabezpečují přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz balonu;
- c) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou a
- d) u horkovzdušných vzducholodí:
 - 1) přistávacím reflektorem a
 - 2) antikolizním světlem.

NCO.IDE.B.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Balony provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny:

- a) prostředky pro zobrazování směru snosu a
- b) prostředky pro měření a zobrazování:
 - 1) času v hodinách, minutách a sekundách;
 - 2) vertikální rychlosti (variometr), je-li to předepsáno letovou příručkou (AFM), a
 - 3) tlakové nadmořské výšky, požaduje-li to letová příručka (AFM), požadují-li to požadavky vzdušného prostoru nebo pokud musí být kontrolována nadmořská výška kvůli použití kyslíku.

NCO.IDE.B.120 Souprava první pomoci

- a) Balony jsou vybaveny soupravou první pomoci.
- b) Souprava první pomoci je:
 - 1) snadno dostupná pro použití a
 - 2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

NCO.IDE.B.121 Doplnková dodávka kyslíku

Balony provozované v tlakových výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku:

- a) členům posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a
- b) všem členům posádky a všem cestujícím po celou dobu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

NCO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje

- a) Balony jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem, pokud to vyžadují platné certifikační specifikace.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje je přizpůsobeno druhům požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v balonu, pro něž je hasicí přístroj určen, a má za cíl minimalizovat pro osoby na palubě balonu nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

NCO.IDE.B.130 Let nad vodou

Velící pilot balonu provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě balonu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

- a) záchranné vesty pro každou osobu na palubě nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;

- b) pokud je na palubě více než 6 osob, polohový maják nehody (ELT) schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz;
- c) pokud je na palubě 6 nebo méně osob, polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý člen posádky nebo některý z cestujících a který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz, a
- d) vybavení k vydávání tísňových signálů.

NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití

Balony provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

NCO.IDE.B.140 Různé vybavení

- a) Balony jsou vybaveny ochrannými rukavicemi pro každého člena posádky.
- b) Horkovzdušné balony a smíšené balony jsou vybaveny:
 - 1) náhradním zapalovacím zdrojem;
 - 2) prostředky pro měření a indikaci množství paliva;
 - 3) hasicí dekou nebo ohnivzdornou pokrývkou, a
 - 4) manévrovacím lanem o délce alespoň 25 m.
- c) Plynové balony jsou vybaveny nožem.

NCO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení

- a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

NCO.IDE.B.150 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.“
