

## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 800/2013

zo 14. augusta 2013,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

- (4) Týmto nariadením sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012<sup>(2)</sup>, tak aby zahŕňalo konkrétne aspekty týkajúce sa neobchodnej prevádzky.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 8 ods. 5,

- (5) Na zabezpečenie plynulého prechodu a vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európskej únii by vykonávacie opatrenia mali odrážať súčasný stav vývoja v oblasti leteckej prevádzky vrátane najlepších postupov a vedeckého a technického pokroku. Zodpovedajúcim spôsobom by sa mali zohľadniť technické požiadavky a administratívne postupy schválené do 30. júna 2009 v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“) a európskych Spojených leteckých úradov, ako aj platné právne predpisy týkajúce sa konkrétneho prostredia v jednotlivých štátoch.

keďže:

- (1) Prevádzkovatelia a pracovníci, ktorí sa podieľajú na prevádzke niektorých lietadiel, musia spĺňať príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- (2) Pokiaľ vo vykonávacích predpisoch nie je stanovené inak, nariadením (ES) č. 216/2008 sa vyžaduje, aby prevádzkovatelia, ktorí pôsobia v neobchodnej prevádzke zložitých motorových lietadiel, poskytli vyhlásenie o spôsobilosti a prostriedkoch plnenia svojich povinností spojených s prevádzkou týchto lietadiel.
- (3) V súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 by Komisia mala prijať potrebné vykonávacie predpisy pre zavedenie podmienok bezpečnej prevádzky lietadiel.
- (4) Je nevyhnutné poskytnúť leteckému priemyslu a administratívnym orgánom členských štátov dostatok času, aby sa prispôsobili tomuto novému regulačnému rámcu.
- (5) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva vypracovala návrh vykonávacích predpisov a predložila ho v podobe stanoviska Komisii v súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (6) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

### Článok 1

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 1 ods. 1 sa za text „v oblasti prevádzky obchodnej leteckej dopravy letúnov a vrtuľníkov“ vkladá text „a v oblasti prevádzky neobchodnej leteckej dopravy letúnov, vrtuľníkov, balónov a vetroňov“.

2. V článku 1 sa odsek 3 prečísluje na odsek 5 a dopĺňajú sa tieto nové odseky 3 a 4:

„3. Týmto nariadením sa ustanovujú aj podrobné pravidlá v oblasti neobchodnej prevádzky a podmienky a postupy pre vyhlásenia prevádzkovateľov, ktorí sa podieľajú na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy zložitých motorových lietadiel.“

4. Ostatná prevádzka leteckej dopravy vrátane prevádzky, keď sa lietadlo používa na plnenie špecializovaných úloh alebo služieb, musí prebiehať v súlade s príslušnými národnými právnymi predpismi až do prijatia a uplatňovania súvisiacich vykonávacích predpisov.“

3. V článku 2:

a) sa v prvom odseku dopĺňa bod 5:

„5. ‚Výkonnostná navigácia (PBN)‘ je priestorová navigácia na základe výkonnostných požiadaviek v prípade lietadla prevádzkovaného na trati ATS, na základe postupu priblíženia podľa prístrojov alebo v určenom vzdušnom priestore.“;

b) v druhom odseku sa „V“ nahrádza „VII“.

4. V článku 5 ods. 2 sa v prvej vete vypúšťa text „obchodnej leteckej dopravy“.

5. V článku 5 ods. 2 písm. b) sa text „letúnov a vrtuľníkov“ nahrádza textom „letúnov, vrtuľníkov, balónov a vetroňov“.

6. V článku 5 sa dopĺňajú tieto tri odseky:

„3. Prevádzkovatelia zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov, ktorí sa podieľajú na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy, predložia vyhlásenie o schopnosti a prostriedkoch na vykonávanie svojich povinností v súvislosti s prevádzkou lietadla a prevádzkujú lietadlá v súlade s ustanoveniami prílohy III a prílohy VI.“

4. Prevádzkovatelia iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov, ako aj balónov a vetroňov, ktorí sa podieľajú na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy, prevádzkujú lietadlá v súlade s ustanoveniami prílohy VII.

5. Odchylné od odsekov 1, 3 a 4 výcvikové organizácie, ktoré majú svoje hlavné miesto podnikania v členskom štáte a ktoré sú schválené v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 290/2012 (\*), pri vykonávaní leteckého výcviku s letmi do, v rámci alebo z Únie prevádzkujú:

a) zložité motorové letúny a vrtuľníky v súlade s ustanoveniami prílohy VI;

b) iné ako zložité motorové letúny a vrtuľníky, ako aj balóny a vetrone v súlade s ustanoveniami prílohy VII.

(\*) Ú. v. EÚ L 100, 5.4.2012, s. 1.“

7. V článku 6 sa dopĺňa nový odsek 7:

„7. Odchylné od SPA.PBN.100 PBN prílohy V sa neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových letúnov v určenom vzdušnom priestore, na tratiach alebo v súlade s postupmi, keď sú stanovené špecifikácie výkonnostnej navigácie (PBN), naďalej vykonáva za podmienok stanovenej vnútroštátnymi právnymi predpismi členských štátov až do prijatia a uplatňovania súvisiacich vykonávacích predpisov.“

8. Článok 8 sa mení takto:

a) existujúci odsek označí číslom 1;

b) v písmene a) sa text „v prípade letúnov“ nahrádza textom „v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy letúnni“;

c) v písmene b) sa text „v prípade vrtuľníkov“ nahrádza textom „v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkmi“;

d) dopĺňa sa nový odsek 2:

„2. Neobchodná prevádzka zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov sa naďalej uskutočňuje v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi stanovujúcimi obmedzenia letového času až do prijatia a uplatňovania súvisiacich vykonávacích predpisov.“

9. V článku 10 sa vkladá tento odsek:
- „3. Odchylné od druhého pododseku odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť, že nebudú uplatňovať:
- a) ustanovenia prílohy III na neobchodnú prevádzku zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov do 25. augusta 2016 a
- b) ustanovenia prílohy V, VI a VII na neobchodnú prevádzku zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov do 25. augusta 2016.“
10. V prílohe I sa názov mení na „Vymedzenie pojmov používaných v prílohách II – VII“. V abecednom poradí sa vkladajú tieto nové vymedzenia pojmov a jednotlivé existujúce vymedzenia sa prečísľujú:
- „11. ‚Postup priblíženia s vertikálnym vedením (APV)‘ je priblíženie podľa prístrojov s použitím smerového a vertikálneho vedenia, ktoré nespĺňa požiadavky stanovené na presné priblíženie a pristátie a pri ktorom je výška rozhodnutia (DH) najmenej 250 ft a dráhová dohľadnosť najmenej 600 m.“
- „43. ‚Lietadlo ELA1‘ znamená toto európske ľahké lietadlo s posádkou:
- a) letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) 1 200 kg alebo menej, ktorý nie je zaradený ako zložitý motorový lietadlo;
- b) vetroň alebo motorový vetroň s MTOM 1 200 kg alebo menej;
- c) balón s najväčším konštrukčným objemom nosného plynu alebo horúceho vzduchu maximálne 3 400 m<sup>3</sup> pre teplovzdušné balóny, 1 050 m<sup>3</sup> pre plynové balóny a 300 m<sup>3</sup> pre priviazané plynové balóny.“
- „44. ‚Lietadlo ELA2‘ znamená toto európske ľahké lietadlo s posádkou:
- a) letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) 2 000 kg alebo menej, ktorý nie je zaradený ako zložitý motorový lietadlo;
- b) vetroň alebo motorový vetroň s MTOM 2 000 kg alebo menej;
- c) balón;
- d) veľmi ľahké rotorové lietadlo jednoduchej konštrukcie s MTOM najviac 600 kg, ktoré je určené na prepravu najviac dvoch osôb, bez pohonu turbínou a/alebo raketových motorov; obmedzené na prevádzku letov VFR počas dňa.“
- „126. ‚Letisko s prijateľnými poveternostnými podmienkami‘ je vhodné letisko, v prípade ktorého z poveternostných hlásení, predpovedí počasia alebo z ich kombinácie vyplýva, že v čase predpokladaného používania budú poveternostné podmienky na úrovni alebo nad úrovňou požadovaných letiskových prevádzkových miním a hlásenia o podmienkach povrchu vzletovej a pristávacej dráhy naznačujú, že bude možné bezpečné pristátie.“
11. V prílohe II časti ARO.GEN.200 písm. c) sa za text „osvedčenie im vydal“ vkladá text „alebo ich vyhlásenia prijal“.
12. V prílohe II časti ARO.GEN.220 písm. a) sa vkladajú tieto nové body a jednotlivé zvyšné body sa prečísľujú:
- „5. postupy podávania vyhlásení a zachovávanie dohľadu nad organizáciami, na ktoré sa vyhlásenia vzťahujú;“
- „8. dohľad nad prevádzkou iných ako zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľmi neobchodnej leteckej dopravy;“.
13. V prílohe II časti ARO.GEN.220 písm. b) sa na koniec dopĺňa text „a vyhlásení, ktoré prijal.“
14. V prílohe II sa text v časti ARO.GEN.300 písm. a) nahrádza takto:
- „a) Príslušný orgán overuje:
1. súlad s požiadavkami vzťahujúcimi sa na organizácie pred vydaním osvedčenia organizácie prípadne povolenia;

2. zachovávanie súladu s príslušnými požiadavkami v prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie alebo od ktorých prijal vyhlásenie;
3. zachovávanie súladu s platnými požiadavkami prevádzkovateľov neobchodnej leteckej dopravy inými ako zložitými motorovými lietadlami a
4. vykonávanie primeraných bezpečnostných opatrení, ktoré nariadil príslušný orgán, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.135 písm. c) a d).“
15. V prílohe II časti ARO.GEN 305 sa písmená d) a e) menia na písmená e) a f) a vkladá sa nové písm. d):
- „d) Pre organizácie, ktoré o svojej činnosti podávajú vyhlásenie príslušnému orgánu, sa vypracuje program dohľadu, v ktorom sa zohľadní osobitný charakter organizácie, zložitosť jej činností a výsledky predchádzajúcich činností dohľadu a ktorý bude založený na hodnotení súvisiacich rizík. Súčasťou programu sú audity a kontroly vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol, podľa potreby.“
16. V prílohe II sa vkladá nová časť ARO.GEN.345 za ARO.GEN.330:
- „ARO.GEN.345 Vyhlásenie – organizácie**
- a) Po prijatí vyhlásenia od organizácie, ktorá vykonáva alebo má v úmysle vykonávať činnosť, na ktorú je vyhlásenie potrebné, príslušný orgán overí, či vyhlásenie obsahuje všetky informácie požadované v časti ORO, a oznámi organizácii prijatie vyhlásenia.
- b) Ak vyhlásenie neobsahuje požadované informácie, alebo obsahuje informácie, z ktorých vyplýva neplnenie príslušných požiadaviek, príslušný orgán informuje organizáciu o nesúlade a požiada o ďalšie informácie. Ak to príslušný orgán považuje za potrebné, vykoná kontrolu organizácie. Ak sa nesúlad potvrdí, príslušný orgán podnikne kroky, tak ako sa vymedzuje v ARO.GEN.350.“
17. V prílohe II časti ARO.GEN.350 písm. b) a c) sa za slovo „osvedčenia“ vkladá text „alebo s obsahom vyhlásenia“.
18. V prílohe II časti ARO.GEN.350 písm. e) sa za text „ktorej udelil osvedčenie príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra“ vkladá text „alebo ktorá príslušnému orgánu iného členského štátu alebo agentúre predložila vyhlásenie o svojej činnosti.“
19. V prílohe II sa text v časti ARO.OPS.200 písm. b) nahrádza takto:
- „b) Keď sa príslušný orgán presvedčí, že prevádzkovateľ preukázal splnenie príslušných požiadaviek, vydá alebo zmení povolenie. Povolenie bude uvedené v:
1. prevádzkových špecifikáciách, ako sú stanovené v dodatku II pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, alebo
  2. zozname osobitných povolení, ako je stanovený v dodatku V pre neobchodnú prevádzku.“
20. V prílohe II sa vkladá nový dodatok V s názvom „Zoznam osobitných povolení“ tak, ako sa stanovuje v prílohe I k tomuto nariadeniu.
21. V prílohe III časti ORO.GEN.005 sa na koniec dopĺňa spojenie „alebo prevádzky neobchodnej leteckej dopravy so zložitými motorovými lietadlami.“
22. V prílohe III časti ORO.GEN.105 sa za „osvedčovania“ vkladá text „alebo vyhlásenia“.
23. V prílohe III časti ORO.GEN.110 písm. a) a c) sa za „osvedčenia“ vkladá „alebo vyhlásenia“.
24. V prílohe III časti ORO.GEN.120 sa dopĺňa nové písmeno c):
- „c) Prevádzkovateľ, ktorý musí predkladať vyhlásenie o svojej činnosti, oznámi príslušnému orgánu zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.“
25. V prílohe III časti ORO.GEN.140 písm. a) sa za „osvedčovaní“ vkladá text „alebo vyhláseníu“.

26. V prílohe III sa text v časti ORO.AOC.125 nahrádza takto:

„a) Držiteľ osvedčenia AOC môže vykonávať neobchodnú prevádzku s lietadlom, ktoré sa inak používa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy a ktoré je uvedené v prevádzkových špecifikáciách jeho AOC, za predpokladu, že prevádzkovateľ:

1. podrobne opíše takúto prevádzku v prevádzkovej príručke vrátane:

- i) určenia príslušných požiadaviek;
- ii) jednoznačného určenia všetkých rozdielov medzi prevádzkovými postupmi používanými pri vykonávaní obchodnej a neobchodnej prevádzky;
- iii) prostriedkov, ktorými sa zabezpečí, aby všetci pracovníci podieľajúci sa na prevádzke boli plne oboznámení so súvisiacimi postupmi;

2. predloží príslušnému orgánu určené rozdiely medzi prevádzkovými postupmi uvedené v písmene a) odseku 1 bode ii) na predchádzajúce schválenie.

b) Držiteľ AOC vykonávajúci prevádzku uvedenú v písm. a) nie je povinný predkladať vyhlásenie v súlade s touto časťou.“

27. V prílohe III sa za časťou ORO.AOC.150 vkladá nová podčasť:

„PODČASŤ DEC

#### **VYHLÁSENIE**

##### **ORO.DEC.100 Vyhlásenie**

Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy so zložitým motorovým lietadlom:

- a) pred začatím prevádzky poskytne príslušnému orgánu všetky zodpovedajúce informácie, pričom použije formulár uvedený v dodatku I k tejto prílohe;
- b) oznámi príslušnému orgánu zoznam používaných alternatívnych prostriedkov preukázania zhody;
- c) zachováva súlad s príslušnými požiadavkami a informáciami uvedenými vo vyhlásení;

d) bez meškania oznámi príslušnému orgánu akékoľvek zmeny týkajúce sa jeho vyhlásenia alebo ním používaných prostriedkov preukázania zhody predložením zmeneného a doplneného vyhlásenia, pričom použije formulár uvedený v dodatku I k tejto prílohe a

e) oznámi príslušnému orgánu zastavenie prevádzky.“

28. V prílohe III sa časť ORO.MLR.100 písm. b) nahrádza takto:

„b) V obsahu prevádzkovej príručky sa odrážajú požiadavky stanovené v tejto prílohe, prípadne v prílohe IV (časť CAT), prílohe V (časť SPA) a prílohe VI (časť NCC), pričom nesmie byť v rozpore s podmienkami obsiahnutými v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) prípadne s vyhlásením a jeho zoznamom osobitných povolení.“

29. V prílohe III sa časť ORO.MLR.101 nazýva: „Prevádzková príručka – členenie obchodnej leteckej dopravy“.

30. V prílohe III sa text v časti ORO.MLR.115 písm. a) nahrádza takto:

„a) Tieto záznamy sa musia uchovávať najmenej 5 rokov:

1. V prípade prevádzkovateľov CAT záznamy o činnostiach uvedených v ORO.GEN.200;

2. v prípade neobchodnej prevádzky so zložitými motorovými lietadlami kópia vyhlásenia prevádzkovateľa, podrobné údaje o získaných povoleniach a prevádzková príručka.“

31. V prílohe III sa text v časti ORO.FC.005 nahrádza takto:

„V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ vo vzťahu k výcviku, praxi a kvalifikácii letovej posádky, a pozostáva z:

a) oddielu 1, v ktorom sa uvádzajú spoločné požiadavky uplatniteľné na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel, ako aj na prevádzku obchodnej leteckej dopravy;

- b) oddielu 2, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky uplatniteľné na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.“
32. V prílohe III sa za časť ORO.FC.005 vkladá nový oddiel s názvom „Oddiel 1 – Spoločné požiadavky“.
33. V prílohe III časti ORO.FC.105 písm. a) sa text „veliaceho pilota/veliteľa lietadla“ nahrádza textom „veliaceho pilota alebo v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy veliteľa lietadla“.
34. V prílohe III časti ORO.FC.145 písm. c) sa na začiatok doplní text „V prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy“.
35. V prílohe III sa za časť ORO.FC.145 vkladá nový oddiel s názvom „Oddiel 2 – Spoločné požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy“.
36. V prílohe III sa text v časti ORO.CC.005 nahrádza takto:
- „V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ, ak prevádzkuje lietadlá s palubnými sprievodcami, a tvoria ju:
- a) oddiel 1, v ktorom sa stanovujú spoločné požiadavky na všetky prevádzky a
- b) oddiel 2, v ktorom sa stanovujú doplnkové požiadavky výlučne na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.“
37. V prílohe III sa podčasť CC oddiel 1 nazýva: „Spoločné požiadavky“.
38. V prílohe III sa doplní nový dodatok s názvom „Vyhlásenie“, tak ako sa stanovuje v prílohe II k tomuto nariadeniu.
39. V prílohe V sa text v časti SPA.GEN.100 nahrádza takto:
- „a) Príslušným orgánom na vydanie osobitného povolenia je:
1. v prípade prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy orgán členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto výkonu práce;
2. v prípade prevádzkovateľa neobchodnej leteckej dopravy orgán štátu, v ktorom má prevádzkovateľ sídlo firmy alebo bydlisko.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) bod 2 v prípade prevádzkovateľa neobchodnej leteckej dopravy používajúceho lietadlá registrované v tretej krajine sa neuplatňujú príslušné požiadavky tejto prílohy na povolenia týkajúce sa týchto druhov prevádzky, ak tieto povolenia vydá ako štát registrácie tretia krajina:
1. výkonnostná navigácia (PBN);
2. špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS);
3. zmenšené minimum vertikálneho rozstupu (RVSM).“
40. V prílohe V sa text v časti SPA.GEN.110 nahrádza takto:
- „Rozsah činnosti, ktorú má prevádzkovateľ povolené vykonávať, musí byť zdokumentovaný a uvedený:
- a) v prípade prevádzkovateľov, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), v prevádzkových špecifikáciách k AOC;
- b) v prípade všetkých ostatných prevádzkovateľov v zozname osobitných povolení.“
41. V prílohe V časti SPA.DG.100 sa za text „prílohe IV (časť CAT)“ vkladá text, „prílohe VI (časť NCC) a prílohe VII (časť NCO)“.
42. Vkladá sa nová príloha VI (časť NCC) a príloha VII (časť NCO) tak, ako sa stanovuje v prílohe III a prílohe IV k tomuto nariadeniu.

*Článok 2***Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 25. augusta 2013.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 14. augusta 2013

*Za Komisiu*  
*predseda*  
José Manuel BARROSO

---

## PRÍLOHA I

„Dodatok V

**Zoznam osobitných povolení**

Prevádzka neobchodnej leteckej dopravy

(v súlade s podmienkami stanovenými v povolení a uvedenými v prevádzkovej príručke alebo v prevádzkovej príručke pilota)

Vydávajúci orgán <sup>(1)</sup>:Číslo zoznamu osobitných povolení <sup>(2)</sup>:

Názov prevádzkovateľa:

Dátum <sup>(3)</sup>:

Podpis:

Model lietadla a registrové značky <sup>(4)</sup>:

Druhy špecializovanej prevádzky (SPO), ak existujú:

 <sup>(5)</sup> .....

Osobitné povolenia <sup>(6)</sup> :	Špecifikácia <sup>(7)</sup>	Poznámky
...		
...		
...		
...		

<sup>(1)</sup> Uvedie sa meno a kontaktné údaje.<sup>(2)</sup> Uvedie sa príslušné číslo.<sup>(3)</sup> Dátum vydania osobitného povolenia (vo formáte dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.<sup>(4)</sup> Uvedie sa označenie ICAO/CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva) pre značku lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na <http://www.intlaviationstandards.org/>

Registrové značky by mali byť uvedené buď v zozname osobitných povolení alebo v prevádzkovej príručke. V druhom uvedenom prípade sa v zozname osobitných povolení uvedie odkaz na príslušnú stranu prevádzkovej príručky.

<sup>(5)</sup> Uvedte druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.<sup>(6)</sup> V tomto stĺpci uvedte všetky povolené prevádzky, napr. nebezpečný náklad, LVO, RVSM, RNP, MNPS.<sup>(7)</sup> V tomto stĺpci uvedte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé povolenie, napr. výška rozhodnutia a minimálne dráhové dohľadnosti pre kategóriu CAT II.



## PRÍLOHA II

„Dodatok

<b>VYHLÁSENIE</b> v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke
<b>Prevádzkovateľ</b> Názov: Miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého riadi prevádzkové činnosti: Meno a kontaktné údaje zodpovedného vedúceho pracovníka:
<b>Prevádzka lietadla</b>
Dátum začiatku prevádzky/dátum uplatniteľnosti zmeny:
Druh(-y) prevádzky: <input type="checkbox"/> Časť NCC: (uveďte, či ide o cestujúceho a/alebo náklad)
Typ(-y) lietadla, registrácia(-e) a základňa:
Podrobnosti o získaných povoleniach (v prípade potreby priložte k vyhláseniu zoznam osobitných povolení)
Zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody s odkazmi na AMC, ktoré nahrádzajú (priložte k vyhláseniu)
<b>Vyhlásenia</b>
<input type="checkbox"/> V dokumentácii systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky sa zohľadňujú príslušné požiadavky stanovené v časti ORO, časti NCC a časti SPA. Všetky lety sa vykonávajú v súlade s postupmi a pokynmi uvedenými v prevádzkovej príručke.
<input type="checkbox"/> Všetky prevádzkované lietadlá majú platné osvedčenie letovej spôsobilosti a sú v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Všetci členovia letovej posádky prípadne palubní sprievodcovia (podľa vhodnosti) sú vyškolení v súlade s príslušnými požiadavkami.
<input type="checkbox"/> (Ak je to vhodné) Prevádzkovateľ vykonal úradne uznanú priemyselnú normu a preukázal jej plnenie. Číslo normy: Osvedčujúci orgán: Dátum posledného auditu súladu:
<input type="checkbox"/> Akákoľvek zmena prevádzky, ktorá ovplyvňuje informácie uvedené v tomto vyhlásení, sa oznámi príslušnému orgánu.
<input type="checkbox"/> Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.
Dátum, meno a podpis zodpovedného vedúceho pracovníka“

## PRÍLOHA III

## „PRÍLOHA VI

**PREVÁDZKA NEOBCHODNEJ LETECKEJ DOPRAVY SO ZLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LIETADLAMI****[ČASŤ NCC]****PODČASŤ A****VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY****NCC.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto obchodnej činnosti alebo sídlo.

**NCC.GEN.105 Zodpovednosť posádky**

- a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:
1. súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube a
  2. sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.
- b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí každý člen posádky na určenom pracovnom mieste a nevykonáva žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.
- c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, je počas letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden člen letovej posádky s príslušnou kvalifikáciou zotrvávať pri riadení lietadla.
- e) Člen posádky nevykonáva službu v lietadle:
1. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je to uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti dobre do takej miery, že by mohol byť ohrozený let, alebo
  2. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- f) Člen posádky, ktorý vykonáva službu/úlohu pre viacerých prevádzkovateľov:
1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa času letu, času v službe a času odpočinku, ako je to uvedené v prílohe III (časť ORO, podčasť FTL) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a
  2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činností v súlade s príslušnými požiadavkami na obmedzenie času letu (FTL).
- g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:
1. každú poruchu, prerušenie činnosti, nefunkčnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov a
  2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

**NCC.GEN.106 Zodpovednosti a právomoci veliteľa lietadla**

- a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:
1. bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, cestujúcich a nákladu na palube počas prevádzky lietadla, ako je to uvedené v bode 1.c prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;
  2. začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti;

3. zabezpečenie, aby všetky pokyny, prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou a ustanoveniami bodu 1.b prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;
4. začatie letu až potom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2.a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené:
  - i) lietadlo je spôsobilé na let;
  - ii) lietadlo je riadne zaregistrované;
  - iii) prístroje a vybavenie potrebné na uskutočnenie daného letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v NCC.IDE.A.105 alebo NCC.IDE.H.105;
  - iv) hmotnosť lietadla a umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;
  - v) všetka príručná batožina, cestovná batožina a náklad sú riadne naložené a zabezpečené;
  - vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené;
  - vii) každý člen letovej posádky má platný preukaz spôsobilosti v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011 a
  - viii) členovia letovej posádky majú príslušnú kvalifikáciu a spĺňajú požiadavky na spôsobilosť a rozlietanosť;
5. nezačatie letu, ak je ktorýkoľvek člen letovej posádky nespôsobilý na výkon služby z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;
6. pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená spôsobilosť na výkon služby niektorého člena letovej posádky z dôvodov, ako je únava, choroba alebo nedostatok kyslíka;
7. rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa príslušného zoznamu odchýlok v konfigurácii (CDL) a prípadne zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);
8. zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla a
9. zabezpečenie, že letové zapisovače sa:
  - i) počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú a
  - ii) v prípade nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia:
    - A) úmyselne nevymažú;
    - B) deaktivujú okamžite po ukončení letu a
    - C) reaktivujú iba so súhlasom vyšetrovacieho orgánu.
- b) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, batožinu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.
- c) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.
- d) Bez ohľadu na ustanovenie písmena a) bodu 6 môže veliteľ lietadla pri prevádzke s viacčlennou posádkou pokračovať v lete ďalej, ako je najbližšie letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sa prijímú vhodné opatrenia na zmiernenie rizík.

- e) Veliteľ lietadla musí v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, prijať opatrenia, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.
- f) Veliteľ lietadla podá bez omeškania príslušnému orgánu hlásenie o čine protiprávneho zasahovania a informuje o tom príslušný miestny úrad.
- g) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby, značné poškodenie lietadla alebo majetku.

#### **NCC.GEN.110 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov**

- a) Veliteľ lietadla dodržiava zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.
- b) Veliteľ lietadla sa oboznámi so zákonmi, právnymi predpismi a postupmi týkajúcimi sa plnenia jeho povinností predpísanými pre oblasti, nad ktorými bude prebiehať let, pre letiská alebo prevádzkové miesta, ktoré sa použijú, a pre príslušné zariadenia leteckej navigácie, ako je to uvedené v bode 1.a prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

#### **NCC.GEN.115 Spoločný jazyk**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetci členovia posádky mohli navzájom dohodnúť spoločným jazykom.

#### **NCC.GEN.120 Rolovanie letúnov**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa rolovanie letúna po pohybových plochách letiska vykonávalo, len ak osoba prítomná pri riadení lietadla:

- a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
1. je vycvičená na rolovanie letúnov;
  2. je vycvičená na používanie rádiovkej stanice, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;
  3. dostala inštrukcie týkajúce sa usporiadania letiska, tratí, značiek, značenia, svetelných návěstidiel, signálov a pokynov riadenia letovej prevádzky (ATC), frazeológie a postupov a
  4. je schopná sa podriadiť prevádzkovým štandardom požadovaným pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

#### **NCC.GEN.125 Zapojenie rotora – vrtuľníky**

Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri riadení lietadla.

#### **NCC.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia**

Prevádzkovateľ nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenia (PED), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia.

#### **NCC.GEN.135 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube, aby ich mohol okamžite oznámiť záchranným koordináčnym strediskám (RCC).

#### **NCC.GEN.140 Povinné doklady, príručky a informácie na palube**

- a) Pri každom lete musia byť na palube nasledujúce dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:
1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);
  2. originál osvedčenia o zápise do registra;
  3. originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA);

4. osvedčenie hlukovej spôsobilosti;
  5. vyhlásenie, ako je uvedené v ORO.DEC.100 v prílohe III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012;
  6. zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje;
  7. povolenie palubnej rádiovkej stanice, ak sa vyžaduje;
  8. doklad o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla;
  9. palubný denník lietadla alebo dokument, ktorý ho nahradzuje;
  10. podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;
  11. platné mapy pre príslušnú trať plánovaného letu a pre každú ďalšiu trať, o ktorej možno predpokladať, že na ňu let môže byť odklonený;
  12. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;
  13. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchranu pre oblasť plánovaného letu;
  14. platné časti prevádzkovej príručky dôležité pri plnení povinností členov posádky, ktoré musia byť členom posádky ľahko dostupné;
  15. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok v konfigurácii (CDL);
  16. príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;
  17. príslušné meteorologické informácie;
  18. zoznamy nákladu a/alebo cestujúcich atď., ak sa vyžaduje a
  19. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) bodoch 2 až 8 pokračovať, až kým lietadlo dosiahne cieľové letisko alebo miesto, kde sa dajú dokumenty nahradiť.

#### **NCC.GEN.145 Uchovávanie, vypracovanie a použitie záznamov letového zapisovača**

- a) Po nehode alebo incidente, ktorý je predmetom povinného hlásenia, prevádzkovateľ lietadla uchováva pôvodné záznamy na obdobie 60 dní, pokiaľ vyšetrojúci orgán nestanovil inak.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov zapisovača letových údajov (FDR), záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) a záznamov dátového spojenia s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť zapisovačov.
- c) Prevádzkovateľ uchováva záznamy počas času prevádzky FDR podľa požiadaviek v NCC.IDE.A.165 alebo NCC.IDE.H.165 s výnimkou situácie, keď sa na účely skúšania a údržby FDR môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac 1 hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie pôvodných údajov FDR na parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ predloží akýkoľvek uchovaný záznam letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 996/2010:
  1. Záznamy zapisovača zvuku v kabíne (CVR) sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba so súhlasom všetkých dotknutých členov posádky a
  2. Záznamy zapisovača letových údajov (FDR) alebo dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktorý je predmetom povinného hlásenia, len ak takéto záznamy:
    - i) použije prevádzkovateľ iba na účely letovej spôsobilosti alebo údržby;

- ii) sú neidentifikovateľné, alebo
- iii) sa sprístupnia v zmysle bezpečnostných postupov.

#### **NCC.GEN.150 Preprava nebezpečného nákladu**

- a) Letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskému dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou *technickými pokynmi pre bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* (ICAO Dok. 9284-AN/905), vrátane jej doplnkov a všetkých ďalších dodatkov alebo korigend.
- b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť G) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, s výnimkou prípadu, keď:
  - 1. náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov, alebo
  - 2. náklad prepravujú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 technických pokynov.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijímú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.
- d) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami technických pokynov.
- e) Prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti bezodkladne oznámi každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s technickými pokynmi.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste príjmu nákladu, ako sa to vyžaduje v technických pokynoch.

#### **PODČASŤ B**

#### **PREVÁDZKOVÉ POSTUPY**

#### **NCC.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest**

Prevádzkovateľ používa len také letiská a prevádzkové miesta, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a na dané druhy prevádzky.

#### **NCC.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny**

Prevádzkovateľ pri výbere náhradných letísk a zásad určovania množstva paliva považuje letisko za osamotené, ak je čas letu do najbližšieho vhodného náhradného cieľového letiska dlhší ako:

- a) v prípade letúnov s piestovými motormi 60 minút, alebo
- b) v prípade letúnov s turbínovými motormi 90 minút.

#### **NCC.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – všeobecne**

- a) V prípade letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ stanoví pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktorého použitie plánuje, prevádzkové minimá letísk. Tieto minimá:
  - 1. nesmú byť nižšie ako minimá stanovené štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom a
  - 2. v prípade prevádzky za nízkej viditeľnosti musia byť schválené príslušným orgánom v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť E) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.
- b) Prevádzkovateľ musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových miním v plnej miere vziať do úvahy:
  - 1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
  - 2. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;
  - 3. rozmery a vlastnosti pristávacích dráh a plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;

4. primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  5. vybavenie, ktoré je na palube použiteľné na účely navigácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovnaní, pristátí, dojazdu a pri nevydarenom priblížení;
  6. prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia a počiatočného stúpania potrebných na vykonanie nepredvídaných postupov;
  7. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov;
  8. prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
  9. techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.
- c) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, iba ak sú splnené všetky nasledujúce podmienky:
1. pozemné zariadenia požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné;
  2. palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné;
  3. sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a
  4. posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

#### **NCC.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – prevádzka NPA, APV, CAT I**

- a) Výška rozhodnutia (DH), ktorá sa má použiť pri nie-presnom priblížení (NPA) s uplatnením techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA), postupu priblíženia s vertikálnym navádzaním (APV) alebo pri prevádzke kategórie I (CAT I), nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. minimálna výška, do ktorej sa môžu použiť prostriedky na priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie;
  2. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
  3. výška rozhodnutia pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;
  4. systémové minimum uvedené v tabuľke 1, alebo
  5. minimálna výška rozhodnutia podľa letovej príručky lietadla alebo rovnocenného dokumentu, ak je uvedená.
- b) Minimálna výška zostupu (MDH) pri nie-presnom priblížení (NPA) bez použitia techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA) by nemala byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
  2. systémové minimum uvedené v tabuľke 1, alebo
  3. minimálna výška zostupu (MDH) podľa letovej príručky lietadla (AFM), ak je uvedená.

Tabuľka 1

#### **Systémové minimá**

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (stopy)
Štandardný systém presných približovacích majákov (ILS)	200
Globálny satelitný navigačný systém (GNSS)/systém so satelitným rozšírením (SBAS) [bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním (LPV)]	200
GNSS [smerová navigácia (LNAV)]	250
GNSS/Barometrická-vertikálna navigácia (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (stopy)
Priblíženie s pomocou prehľadového radaru (SRA) (končiace vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VKV všesmerový rádiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesmerový rádiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
Zameriavacia stanica na VKV (VDF)	350

#### NCC.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu

a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre let letúnov po okruhu nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;
2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1, alebo
3. výška rozhodnutia (DH)/minimálna výška zostupu (MDH) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

b) Minimálna dohľadnosť pre let letúnov po okruhu musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:

1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená;
2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 2, alebo
3. dráhová dohľadnosť/prepočítaná meteorologická dohľadnosť (RVR/CMV) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

Tabuľka 1

#### MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu vs. kategória letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna meteorologická dohľadnosť (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

#### NCC.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou

Minimálna výška zostupu (MDH) pre lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou nesmie byť menšia ako 250 ft a meteorologická dohľadnosť nesmie byť menšia ako 800 m.

#### NCC.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia

- a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) veliteľ lietadla akceptuje povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC) odchyliť sa od zverejneného postupu len:



1. za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a budú sa v plnej miere brať do úvahy prevádzkové podmienky, alebo

2. ak ho stanoví riadenie letovej prevádzky (ATC) navádza radarom.

c) Konečné priblíženie sa v každom prípade musí vykonať vizuálne alebo v súlade s uverejnenými postupmi priblíženia.

#### **NCC.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku**

Prevádzkovateľ stanoví prevádzkové postupy, v ktorých zohľadní potrebu znižovania účinku hluku lietadiel, pričom zabezpečí, aby mala bezpečnosť priority pred obmedzením hluku.

#### **NCC.OP.125 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR**

a) Prevádzkovateľ pre všetky úseky tratí, na ktorých sa má vykonať let IFR, stanoví metódu určenia minimálnych letových nadmorských výšok, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom.

b) Veliteľ lietadla na základe tejto metódy stanoví pre každý let minimálne letové nadmorské výšky. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

#### **NCC.OP.130 Zásoba paliva a oleja – letúny**

a) Veliteľ lietadla začne let, iba ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja na nasledujúce účely:

1. pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR):

i) cez deň, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 30 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške, alebo

ii) v noci, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške,

2. pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):

i) ak sa nevyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške, alebo

ii) ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia, na náhradné cieľové letisko a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške.

b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné vziať do úvahy tieto skutočnosti:

1. predpovede meteorologických podmienok;

2. predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania;

3. postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trati, ak sa to vyžaduje a

4. akékoľvek iné situácie, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia letúna alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.

c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu na iné cieľové letisko za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.

#### **NCC.OP.131 Zásoba paliva a oleja – vrtuľníky**

a) Veliteľ lietadla začne let, iba ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja na nasledujúce účely:

1. pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti VFR, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu a

2. pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
- i) ak sa nevyžaduje náhradné letisko alebo nie je k dispozícii žiadne náhradné letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia, následný let trvajúci 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 ft) nad cieľovým letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, na priblíženie a na pristátie, alebo
  - ii) ak sa vyžaduje náhradné letisko, na let a priblíženie a nevydarené priblíženie k letisku/prevádzkovému miestu plánovaného pristátia a následný:
    - A) let na určené náhradné letisko a
    - B) let trvajúci 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 ft) nad náhradným letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, priblíženie a pristátie.
- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné vziať do úvahy nasledujúce skutočnosti:
1. predpovede meteorologických podmienok;
  2. predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania;
  3. postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trase, ak sa to vyžaduje a
  4. akékoľvek iné podmienky, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia vrtuľníka alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.
- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu do iného cieľa za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, odkiaľ je let nanovo plánovaný.

#### **NCC.OP.135 Uloženie batožiny a nákladu**

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

- a) sa do kabíny cestujúcich brala len taká príručná batožina, ktorú možno primerane a bezpečne uložiť a
- b) všetka batožina a náklad na palube, ktoré by mohli spôsobiť zranenie alebo škodu, zatarasiť uličky alebo východy pri zmene svojej polohy, boli uložené tak, aby sa zabránilo ich pohybu.

#### **NCC.OP.140 Inštruktáž cestujúcich**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

- a) cestujúci boli pred vzletom poučení o umiestnení a použití tohto vybavenia:

1. bezpečnostné pásy;
2. núdzové východy a
3. karty s bezpečnostnými pokynmi pre cestujúcich v núdzovej situácii

a ak je to použiteľné:

4. záchranné vesty;
5. kyslíkové zariadenie;
6. záchranné člny a
7. iné núdzové vybavenie určené na použitie jednotlivými cestujúcimi

a

- b) v prípade núdzovej situácie za letu boli cestujúci poučení o núdzových postupoch primeraných okolnostiam.

**NCC.OP.145 Príprava na let**

- a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, či pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.
- b) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktoré sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebieha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:
1. štúdium dostupných aktuálnych hlásení a predpovedí počasia a
  2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let pre poveternostné podmienky nemohol dokončiť podľa plánu.

**NCC.OP.150 Náhradné letiská pri vzlete – letúny**

- a) Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak poveternostné podmienky na letisku odletu nevyhovujú príslušným letiskovým prevádzkovým minimám alebo by pre iné dôvody nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.
- b) Náhradné letisko pri vzlete sa musí nachádzať v nasledujúcej vzdialenosti od letiska odletu:
1. pre dvojmotorové letúny, vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom za štandardných podmienok v bezvetří a
  2. pre trojmotorové a viacmotorové letúny, vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEL) stanovenou podľa letovej príručky lietadla (AFM) pre let za štandardných podmienok v bezvetří.
- c) V dostupných informáciách o letisku, ktoré má byť vybrané ako náhradné letisko pri vzlete, sa musí uvádzať, že v predpokladanom čase použitia budú podmienky na danú prevádzku zodpovedať úrovni prevádzkových minim letiska alebo budú lepšie.

**NCC.OP.151 Náhradné cieľové letiská – letúny**

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, v ktorých:

- a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že po dobu od jednej hodiny pred až po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a
  2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávajúce meteorologické podmienky:
    - i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
    - ii) viditeľnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

**NCC.OP.152 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky**

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, v ktorých:

- a) je pre letisko plánovaného pristátia predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu až dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávajúce meteorologické podmienky:

1. základňa oblačnosti aspoň 120 m (400 ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup, alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov;
  2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
    - i) základňa oblačnosti je aspoň 120 m (400 ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov;
    - ii) viditeľnosť je aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup a
  3. v prípade cieľa mimo pevniny sa určí medzný bod návratu (PNR).

#### **NCC.OP.155 Plnenie paliva ak cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú**

- a) Do lietadla sa nesmie plniť letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt, ani zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú.
- b) Pri všetkých ostatných druhoch paliva sa vykonajú nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť kvalifikovaný personál, pripravený začať s riadením evakuácie lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

#### **NCC.OP.160 Používanie náhlavnej súpravy**

- a) Každý člen letovej posádky počas služby v pilotnom priestore používa náhlavnú súpravu s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom. Náhlavná súprava sa používa ako hlavné zariadenie na hlasovú komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS):
    1. na zemi:
      - i) pri prijímaní povolenia na odlet od riadenia letovej prevádzky (ATC) prostredníctvom hlasovej komunikácie a
      - ii) keď sú motory v chode;
    2. počas letu:
      - i) pod prevodnou výškou, alebo
      - ii) vo výške 10 000 ft, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia
  - a
  3. kedykoľvek to považuje za potrebné veliteľ lietadla.
- b) Ramienkový mikrofón alebo iný rovnocenný mikrofón musí byť za podmienok uvedených v písmene a) v polohe, ktorá umožňuje jeho použitie na obojsmerné rádiové spojenie.

#### **NCC.OP.165 Preprava cestujúcich**

Prevádzkovateľ zavedie postupy na zabezpečenie toho, aby:

- a) cestujúci boli rozsadení tak, aby v prípade potreby núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie spolupracovať a nezdržovali evakuáciu lietadla;
- b) pred rolovaním, pred vzletom a pred pristávaním a počas týchto činností a kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sa každý cestujúci na palube nachádzal na svojom sedadle alebo lôžku a bol riadne pripútaný bezpečnostným pásom alebo postrojom a
- c) zdvojené obsadenie sedadla bolo prípustné len na určených sedadlách obsadených jednou dospelou osobou a jedným malým dieťaťom, ktoré je bezpečne pripútané doplnujúcim detským pripútačím zariadením alebo iným postrojom.

**NCC.OP.170 Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

- a) pred rolovaním, vzletom a pristátím boli všetky východy a únikové cesty bez prekážok a
- b) pred vzletom a pristátím a kedykoľvek sa to v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, bolo všetko vybavenie a batožina správne zabezpečené.

**NCC.OP.175 Fajčenie na palube**

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

- a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti;
- b) počas plnenia paliva do lietadla;
- c) v čase, keď je lietadlo na zemi, pokiaľ prevádzkovateľ nestanovil postupy na zníženie rizika počas prevádzky na zemi;
- d) mimo označených priestorov pre fajčiarov, v uličke(-ách) a na toalete(-ách);
- e) v batožinových priestoroch a/alebo v iných priestoroch, kde sa prepravuje náklad, ktorý nie je uložený v ohňovzdorných kontajneroch alebo zakrytý ohňovzdornou plachtou a
- f) v tých priestoroch kabíny pre cestujúcich, v ktorých sa dodáva kyslík.

**NCC.OP.180 Meteorologické podmienky**

- a) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
- b) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.
- c) Ak sa let vykonáva na niektorých úsekoch podľa VFR a na iných úsekoch podľa IFR, uplatňujú sa v príslušnom rozsahu meteorologické informácie uvedené v písmenách a) a b).

**NCC.OP.185 Lad a iné znečistenia – postupy na zemi**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odmrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.
- b) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem postupov povolených podľa písmena a) a v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM).

**NCC.OP.190 Lad a iné znečistenia – postupy za letu**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach tvorby námrazy.
- b) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v bode 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- c) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bezodkladne opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trasy a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).

**NCC.OP.195 Podmienky vzletu**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) podľa dostupných informácií sú počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorá sa má použiť, také, aby nebránili bezpečnému vzletu a odletu a
- b) stanovené letiskové prevádzkové minimá budú dodržané.

**NCC.OP.200 Simulované mimoriadne situácie počas letu**

a) Veliteľ lietadla počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonáva:

1. simulácie mimoriadnych alebo núdzových situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo
2. simulácie meteorologických podmienok letu podľa prístrojov (IMC) umelými prostriedkami.

b) Bez ohľadu na písmeno a) môžu v prípade cvičných letov takéto simulácie vykonávať schválené výcvikové organizácie so žiakmi/študentmi pilotmi na palube.

**NCC.OP.205 Riadenie palivového systému počas letu**

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na vykonávanie kontroly paliva a riadenia palivového systému počas letu.

b) Veliteľ lietadla v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva nie je menšie ako množstvo paliva potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, pri plánovanej zálohe zostávajúceho paliva požadovanej podľa NCC.OP.130 a NCC.OP.131.

**NCC.OP.210 Použitie prídavného kyslíka**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby on sám a členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti potrebné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, dýchali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

**NCC.OP.215 Zistenie blízkosti zeme**

Pilot poverený vykonaním letu urobí okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď člen letovej posádky alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.

**NCC.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS)**

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a výcvikové programy, aby zabezpečil, že ak je systém ACAS nainštalovaný a prevádzkyschopný, použije sa v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.

**NCC.OP.225 Podmienky na priblíženie a pristátie**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia.

**NCC.OP.230 Začatie a pokračovanie priblíženia**

a) Veliteľ lietadla môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú dráhovú dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS).

b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako použiteľné minimá, priblíženie nesmie pokračovať:

1. nižšie ako 1 000 ft nad letiskom, alebo
2. na úsek konečného priblíženia v prípade, keď nadmorská výška rozhodnutia/výška rozhodnutia (DA/H) alebo minimálna nadmorská výška zostupu/výška zostupu (MDA/H) je vyššia ako 1 000 ft nad letiskom.

- c) Tam, kde RVR nie je k dispozícii, môžu sa hodnoty RVR odvodiť od hlásenej dohľadnosti.
- d) Ak po prelete výšky 1 000 ft nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod použiteľné minimum, v priblížení sa smie pokračovať do DA/H alebo MDA/H.
- e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/H alebo MDA/H a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/H alebo MDA/H podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej dráhe.
- f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykového pásma je vždy rozhodujúca.

PODČASŤ C

**VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA**

**NCC.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá**

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) letúna vyhovovať obmedzeniam stanoveným v letovej príručke lietadla alebo v prevádzkovej príručke, ak kladie prísnejšie požiadavky.
- b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú tieto prevádzkové obmedzenia predpísané letovou príručkou lietadla (AFM) na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v lietadle zobrazené.

**NCC.POL.105 Hmotnosť a vyváženie, nakladanie**

- a) Prevádzkovateľ určí hmotnosť a polohu ťažiska každého letúna skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa okrem toho lietadlá opäť zvážiť.
- b) Váženie musí vykonať buď výrobca letúna, alebo organizácia schválená na údržbu.
- c) Prevádzkovateľ určí hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrnutých do prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva skutočným vážením vrátane batožiny posádky, alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí sa stanoviť vplyv ich umiestnenia na ťažisko letúna. Pri používaní normalizovaných hmotností sa na určenie prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva pre členov posádky použijú tieto hmotnostné hodnoty:
1. 85 kg vrátane príručnej batožiny pre členov letovej/technickej posádky a
  2. 75 kg pre palubných sprievodcov.
- d) Prevádzkovateľ určí postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla stanoviť hmotnosť prevádzkového nákladu vrátane každej záťaže:
1. skutočným zvážením;
  2. stanovením hmotnosti prevádzkového nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny, alebo
  3. vypočítaním hmotnosti cestujúcich na základe vyhlásenia jednotlivých cestujúcich, alebo vyhlásenia v ich mene, a pripočítaním tejto hmotnosti k vopred určenej hmotnosti s cieľom zohľadniť príručnú batožinu a šatstvo, ak je počet dostupných miest pre cestujúcich v lietadle:
    - i) menej ako 10 v prípade letúnov, alebo
    - ii) menej ako 6 v prípade vrtuľníkov.
- e) Pri uplatňovaní normalizovaných hmotností sa používajú tieto hodnoty:
1. pre cestujúcich, hodnoty v tabuľke 1 a 2, ktoré zahŕňajú hmotnosť príručnej batožiny a hmotnosť každého malého dieťaťa, ktoré sedí s dospelým na jednom sedadle:

Tabuľka 1

**Normalizované hmotnosti pre cestujúcich – lietadlá s celkovým počtom sedadiel pre 20 alebo viac cestujúcich**

Sedadlá pre cestujúcich:	20 a viac		30 a viac
	Muži	Ženy	Všetci dospelí
Dospelí	88 kg	70 kg	84 kg
Deti	35 kg	35 kg	35 kg

Tabuľka 2

**Normalizované hmotnosti pre cestujúcich – lietadlá s celkovým počtom sedadiel pre 19 alebo menej cestujúcich**

Sedadlá pre cestujúcich	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muži	104 kg	96 kg	92 kg
Ženy	86 kg	78 kg	74 kg
Deti	35 kg	35 kg	35 kg

## 2. pre batožinu:

- i) pre letúny, ak celkový počet dostupných sedadiel pre cestujúcich v letúne je 20 alebo viac, hodnoty normalizovanej hmotnosti zapísanej batožiny uvedené v tabuľke 3;

Tabuľka 3

**Normalizované hmotnosti pre batožinu – letúny s celkovým počtom sedadiel pre 20 alebo viac cestujúcich**

Typ letu	Normalizovaná hmotnosť batožiny
Vnútroštátny	11 kg
V rámci európskeho regiónu	13 kg
Medzikontinenálny	15 kg
Všetky ostatné lety	13 kg

- ii) pre vrtuľníky, ak celkový počet dostupných sedadiel pre cestujúcich vo vrtuľníku je 20 alebo viac, hodnota normalizovanej hmotnosti zapísanej batožiny je 13 kg;

- f) Pre lietadlá s miestami na sedenie pre 19 alebo menej cestujúcich sa skutočná hmotnosť zapísanej batožiny určí:

## 1. zvážením, alebo

2. výpočtom na základe vyhlásenia jednotlivých cestujúcich alebo vyhlásenia v ich mene. Ak to nie je uskutočniteľné, použije sa minimálna normalizovaná hmotnosť 13 kg.

- g) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo, ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.

- h) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby nakladanie:

## 1. lietadiel bolo vykonávané pod dozorom kvalifikovaného personálu a

2. dopravného nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.

- i) Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie bežného metra, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich.

- j) Prevádzkovateľ presne vymedzí v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až i). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.



**NCC.POL.110 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení**

a) Prevádzkovateľ pred každým letom stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:

1. poznávaciu značku a typ lietadla;
2. identifikáciu letu, číslo a dátum, podľa potreby;
3. meno veliteľa lietadla;
4. meno osoby, ktorá vypracovala dokument;
5. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska;
6. hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť traťového paliva;
7. hmotnosť prevádzkových látok iných ako pohonných, podľa potreby;
8. zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, nákladu a záťaže;
9. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva;
10. použiteľné polohy ťažiska lietadla a
11. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.

b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť úplnosť výstupných údajov.

c) Ak na nakladanie lietadla nedohliada veliteľ lietadla, osoba, ktorá dohliada na nakladanie lietadla, musí svojím podpisom alebo rovnocenným spôsobom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie sú v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení, ktoré stanovil veliteľ lietadla. Veliteľ lietadla potvrdí svoj súhlas podpisom alebo rovnocenným spôsobom.

d) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre zmeny nákladu v poslednej chvíli, aby zabezpečil, že:

1. akákoľvek zmena v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení sa doplní do dokumentov o plánovaní letu, ktorých súčasťou je dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;
2. určí sa najväčšia prípustná zmena na poslednú chvíľu v počte cestujúcich alebo v náklade v nákladových priestoroch a
3. ak by bola zmena väčšia, vypracuje sa nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.

**NCC.POL.111 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – úľavy**

Bez ohľadu na NCC.POL.110 písm. a) bod 5 sa poloha ťažiska nemusí v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení uvádzať, ak je rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia, alebo ak sa dá preukázať, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie.

**NCC.POL.115 Výkonnosť – všeobecne**

Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo prevádzkové miesta, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

**NCC.POL.120 Obmedzenia hmotnosti pri vzlete – letúny**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

a) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nepresiahla obmedzenia hmotnosti:

1. pri vzlete, ako sa to vyžaduje v NCC.POL.125;
2. na trati s jedným nepracujúcim motorom (OEL), ako sa to vyžaduje v NCC.POL.130 a

3. pri pristávaní, ako sa to vyžaduje v NCC.POL.135;

príčom berie do úvahy očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva;

- b) hmotnosť na počiatku vzletu nikdy nepresiahne maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku letiska alebo prevádzkového miesta a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky a
- c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na letisku alebo prevádzkovom mieste plánovaného pristátia a na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku nikdy nepresiahne maximálnu pristávaciu hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku týchto letísk alebo prevádzkových miest a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

#### **NCC.POL.125 Vzlet – letúny**

a) Veliteľ lietadla pri stanovovaní maximálnej vzletovej hmotnosti berie do úvahy nasledujúce skutočnosti:

1. vypočítaná dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd;
2. vypočítaná dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd;
3. pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota  $V_1$ , pričom hodnota  $V_1$  sa stanovuje v letovej príručke lietadla a
4. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.

b) Veliteľ lietadla musí v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby:

1. letún, ktorého rýchlosť  $V_1$  je stanovená v letovej príručke lietadla, bol schopný prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet a
2. letún, ktorého čistá dráha vzletu je stanovená v letovej príručke lietadla, bol schopný pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky NCC.POL.130.

#### **NCC.POL.130 Let na trati s jedným nepracujúcim motorom – letúny**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby v prípade, že jeden motor v ľubovoľnom bode trate prestane pracovať, bol viacmotorový letún schopný pokračovať v lete na vhodné letisko alebo prevádzkové miesto bez toho, aby v ktoromkoľvek bode letel nižšie, ako je minimálna nadmorská výška nad prekážkami.

#### **NCC.POL.135 Pristátie – letúny**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby na akomkoľvek letisku alebo prevádzkovom mieste bol letún po prekonaní všetkých prekážok v dráhe priblíženia s bezpečným odstupom schopný pristáť alebo zastaviť, alebo aby bol vodný letún schopný dostatočne znížiť svoju rýchlosť v rámci použiteľnej dĺžky pristátia. Je možné zohľadniť predpokladané rozdiely pri technikách priblíženia a pristátia, pokiaľ sa nezohľadnili pri plánovaní údajov o výkonnosti.

### PODČASŤ D

## PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE

### ODDIEL 1

#### Letúny

#### **NCC.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu, v súlade s požiadavkami NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250;
2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.245;
3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.250, alebo
4. sú v letúne nainštalované.

- b) Pri nasledujúcich položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
1. náhradné poistky;
  2. elektrické prenosné lampáše;
  3. presné hodiny;
  4. držiak máp;
  5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;
  6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
  7. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
  8. detské pripútacie zariadenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250 a
  2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obvyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

#### **NCC.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií letúna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka letúna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL) prevádzkovateľa;
- b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), alebo
- c) letún nepodlieha povoleniu na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

#### **NCC.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky**

Letúny musia byť vybavené náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami požadovanými na úplnú ochranu obvodov, aby mohli nahradiť tie poistky, ktorých výmena počas letu je povolená.

#### **NCC.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá**

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel;
- b) navigačnými/polohovými svetlami;
- c) prístávacím reflektorom;
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;

- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;
- f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na predchádzanie zrážkam na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

#### **NCC.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

- a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
  - 1. magnetického kurzu;
  - 2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  - 3. tlakovej výšky;
  - 4. indikovanej rýchlosti;
  - 5. sklzu a
  - 6. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom.
- b) Letúny prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) nad vodnou plochou a mimo dohľadu pevniny, alebo za podmienok VMC v noci, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
  - 1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
    - i) zatáčania a sklzu;
    - ii) letovej polohy;
    - iii) vertikálnej rýchlosti a
    - iv) stabilizovaného kurzu;
  - 2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a
  - 3. prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
- c) Keď sú na let potrební dvaja piloti, letúny musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
  - 1. tlakovej výšky;
  - 2. indikovanej rýchlosti;
  - 3. sklzu alebo zatáčania a sklzu, podľa potreby;
  - 4. letovej polohy, ak je to použiteľné;
  - 5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné;
  - 6. stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné a
  - 7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

#### **NCC.IDE.A.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
  - 1. magnetického kurzu;
  - 2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  - 3. tlakovej výšky;
  - 4. indikovanej rýchlosti;
  - 5. vertikálnej rýchlosti;

6. zatáčania a sklzu;
  7. letovej polohy;
  8. stabilizovaného kurzu;
  9. teploty vonkajšieho vzduchu a
  10. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
1. tlakovej výšky;
  2. indikovanej rýchlosti;
  3. vertikálnej rýchlosti;
  4. zatáčania a sklzu;
  5. letovej polohy;
  6. stabilizovaného kurzu a
  7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.
- d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;
- e) náhradným zdrojom statického tlaku;
- f) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená;
- g) inými nezávislými prostriedkami na meranie a zobrazovanie nadmorskej výšky a
- h) núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.

#### **NCC.IDE.A.130 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety IFR**

Letúny v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **NCC.IDE.A.135 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)**

Letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené výstražným systémom signalizácie blízkosti zeme (TAWS), ktorý spĺňa požiadavky na:

- a) vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. januári 2011, alebo
- b) vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2011 alebo skôr.

#### **NCC.IDE.A.140 Palubný protizrážkový systém (ACAS)**

Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 1332/2011 neustanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom ACAS II.

**NCC.IDE.A.145 Palubné vybavenie na zisťovanie poveternostných podmienok**

Pri prevádzke v noci alebo za meteorologických podmienok letu podľa prístrojov v oblastiach, kde možno na trase očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, musia týmto vybavením disponovať letúny:

- a) s pretlakovou kabínou;
- b) bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg a
- c) bez pretlakovej kabíny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich.

**NCC.IDE.A.150 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci**

- a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať osľňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

**NCC.IDE.A.155 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Letúny prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane náhlavných súprav s mikrofónmi pre každého člena letovej posádky.

**NCC.IDE.A.160 Zapisovač zvuku v kabíne**

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:
  - 1. letúny s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, a
  - 2. letúny s MCTOM väčšou ako 2 250 kg:
    - i) osvedčené na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z dvoch pilotov;
    - ii) vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtulovým motorom a
    - iii) ktorým bola prvý raz typová kvalifikácia vydaná 1. januára 2016 alebo neskôr.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
  - 1. rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;
  - 2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;
  - 3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu náhlavnej súpravy alebo z mikrofónu zabudovaného v maske a
  - 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od dostupnosti elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

**NCC.IDE.A.165 Zapisovač letových údajov**

- a) Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky letúna a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

**NCC.IDE.A.170 Zaznamenávanie dátového spojenia**

- a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
  1. správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vzťahujúcich sa na:
    - i) začiatok dátového spojenia;
    - ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;
    - iii) adresné sledovanie;
    - iv) letové informácie;
    - v) prehľadový systém – vysielanie lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
    - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému a
    - vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
  2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo letúna a
  3. informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, ako je stanovené pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v NCC.IDE.A.160.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v NCC.IDE.A.160 písm. d) a e).

**NCC.IDE.A.175 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne**

Súlad s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť:

- a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie len zapisovačom zvuku v kabíne alebo len zapisovačom letových údajov, alebo
- b) dvoma kombinovanými zapisovačmi zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.

**NCC.IDE.A.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia**

a) Letúny musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a staršiu;
  2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a postrojom na každom lôžku;
  3. detským pripútačím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;
  4. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí telo používateľa v prípade veľkého spomalenia:
    - i) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa sedadla pilota a
    - ii) na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne;
- a
5. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 1980.

b) Bezpečnostný pás s postrojom hornej časti trupu:

1. musí mať jednobodové rozopínanie a
2. na sedadlách členov letovej posádky, na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov sa skladá z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu použiť nezávisle.

**NCC.IDE.A.185 Signalizácia ‚pripútajte sa‘ a ‚nefajčite‘**

Letúny, v ktorých nie všetky sedadlá pre cestujúcich sú viditeľné z pilotného priestoru, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

**NCC.IDE.A.190 Súprava prvej pomoci**

a) Letúny musia byť vybavené súpravami prvej pomoci v počtoch podľa tabuľky 1.

Tabuľka 1

**Počet požadovaných súprav prvej pomoci**

Počet inštalovaných sedadiel pre cestujúcich	Počet požadovaných súprav prvej pomoci
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 alebo viac	6

b) Súpravy prvej pomoci musia byť:

1. ľahko dostupné na použitie a
2. pravidelne doplňované.



**NCC.IDE.A.195 Doplnková dodávka kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou**

- a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:
1. všetkých členov posádky a:
    - i) 100 % cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút;
    - ii) najmenej 30 % cestujúcich po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 14 000 až 15 000 ft a
    - iii) najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 14 000 ft;
  2. všetky osoby nachádzajúce sa v priestoroch pre cestujúcich aspoň počas 10 minút v prípade letúnov s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft.
- c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft musia byť okrem toho vybavené:
1. zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku a
  2. kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky.

**NCC.IDE.A.200 Doplnková dodávka kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny**

- a) Letúny bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:
1. všetkých členov posádky a najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft a
  2. všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 13 000 ft.

**NCC.IDE.A.205 Ručné hasiace prístroje**

- a) Letúny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:
1. v priestore pre letovú posádku a
  2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

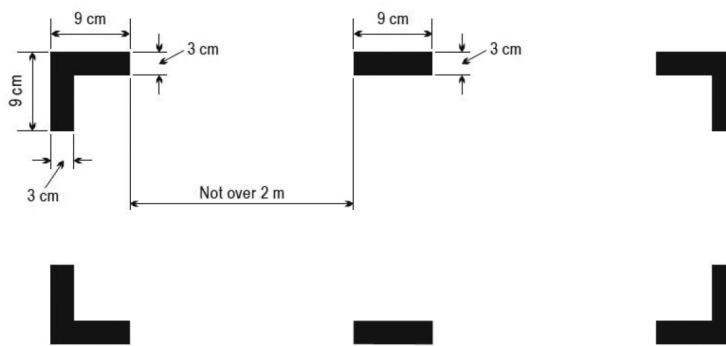
**NCC.IDE.A.206 Havarijné sekery a sochory**

- a) Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené najmenej jednou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore.
- b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 200 cestujúcich musí byť na palube ďalšia sekerka alebo sochor v priestore palubného bufetu umiestneného najviac v zadnej časti lietadla alebo blízko neho.
- c) Sekery a sochory umiestnené v priestoroch pre cestujúcich nesmú byť viditeľné cestujúcimi.

**NCC.IDE.A.210 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla**

Ak sú na trupe letúna označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do letúna v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

**Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla****NCC.IDE.A.215 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

- a) Letúny musia byť vybavené:
1. núdzovým vysielateľom polohy (ELT) akéhokoľvek typ, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr,
  2. automatickým ELT, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008.
- b) Núdzový vysielateľ polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

**NCC.IDE.A.220 Lety nad vodnou plochou**

- a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby na palube mladšie ako 24 mesiacov uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:
1. pozemné letúny letiace nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od pevniny, alebo vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode a
  2. vodné letúny letiace nad vodou.
- b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na uľahčenie určenia polohy osôb.
- c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:
1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a obsluhu a

2. zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v medzinárodných predpisoch na zabránenie zrážkam na mori.
- d) Veliteľ lietadla letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 námorným míľam, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:
1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;
  2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie a
  3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

#### **NCC.IDE.A.230 Vybavenie na prežitie**

- a) Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:
1. signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;
  2. najmenej jedným núdzovým vysielacom polohy (ELTS) na prežitie a
  3. doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.
- b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť na palube, ak:
1. letún zostáva vo vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:
    - i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom pre letúny schopné pokračovať v lete na letisko, ak vysadia kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo
    - ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny,alebo
  2. letún s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajviš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

#### **NCC.IDE.A.240 Náhlavná súprava**

- a) Letúny musia byť vybavené náhlavnou súpravou s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku.
- b) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadičoch (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečneho náklonu) pre každého predpísaného člena letovej posádky.

#### **NCC.IDE.A.245 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné vybavenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:
1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;
  2. prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu;
  3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán a
  4. umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.
- b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

**NCC.IDE.A.250 Navigačné vybavenie**

- a) Letúny musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a
  2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaisťuje, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

**NCC.IDE.A.255 Odpovedač**

Letúny musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a akoukoľvek ďalšou funkciou odpovedača SSR, ktorá sa pre letenú trasu požaduje.

**NCC.IDE.A.260 Správa elektronických navigačných údajov**

- a) Prevádzkovateľ používa iba elektronickú navigačnú databázu, ktorá podporuje aplikáciu palubnej navigácie spĺňajúcu štandardy integrity primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- b) Keď elektronická navigačná databáza podporuje aplikáciu palubnej navigácie potrebnú na prevádzku, pre ktorú sa v prílohe V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 vyžaduje povolenie, prevádzkovateľ musí preukázať príslušnému orgánu, že použitý postup a dodané produkty spĺňajú štandardy integrity primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- c) Prevádzkovateľ priebežne monitoruje postup aj výsledky buď priamo, alebo monitorovaním súladu poskytovateľov, ktorí sú tretími stranami.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženia aktuálnych a nezmenených elektronických navigačných údajov do všetkých letúnov, ktoré si to vyžadujú.

**ODDIEL 2****Vrtuľníky****NCC.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
1. ich letová posádka používa na riadenie dráhy letu, v súlade s požiadavkami NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250,
  2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.245;
  3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.250, alebo
  4. sú vo vrtuľníku nainštalované.
- b) Tieto položky, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:
1. elektrická baterka;
  2. presné hodiny;
  3. držiak máp;
  4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

5. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
  6. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
  7. detské pripútacie zariadenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250 a
  2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obvyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

#### **NCC.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka vrtuľníka neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL) prevádzkovateľa;
- b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), alebo
- c) vrtuľník nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

#### **NCC.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá**

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel;
- b) navigačnými/polohovými svetlami;
- c) pristávacím reflektorom;
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;
- f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

#### **NCC.IDE.H.120 Lety VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

- a) Vrtuľníky prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. magnetického kurzu;
  2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  3. tlakovej výšky;

4. indikovanej rýchlosti a
  5. sklzu.
- b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) nad vodnou plochou a mimo dohľadu pevniny, alebo za podmienok VMC v noci, alebo pri viditeľnosti menšej ako 1 500 m, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
    - i) letovej polohy;
    - ii) vertikálnej rýchlosti a
    - iii) stabilizovaného kurzu;
  2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a
  3. prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
- c) Keď sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľníky musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
1. tlakovej výšky;
  2. indikovanej rýchlosti;
  3. sklzu;
  4. letovej polohy, ak je to použiteľné,
  5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné a
  6. stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné.

#### **NCC.IDE.H.125 Lety IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. magnetického kurzu;
  2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  3. tlakovej výšky;
  4. indikovanej rýchlosti;
  5. vertikálnej rýchlosti;
  6. sklzu;
  7. letovej polohy;
  8. stabilizovaného kurzu a
  9. teploty vonkajšieho vzduchu;
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
1. tlakovej výšky;
  2. indikovanej rýchlosti;
  3. vertikálnej rýchlosti;
  4. sklzu;

- 5. letovej polohy a
- 6. stabilizovaného kurzu;
- d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;
- e) náhradným zdrojom statického tlaku;
- f) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená a
- g) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje.

#### **NCC.IDE.H.130 Doplnkové vybavenie pre jednopilotné lety IFR**

Vrtuľníky v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **NCC.IDE.H.145 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok**

Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trati možno očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok.

#### **NCC.IDE.H.150 Doplnkové vybavenie pre lety v podmienkach námrazy v noci**

- a) Vrtuľník prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

#### **NCC.IDE.H.155 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Vrtuľníky prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane náhlavných súprav s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

#### **NCC.IDE.H.160 Zapisovač zvuku v kabíne**

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR).
- b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
  - 1. rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku,
  - 2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný,
  - 3. zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky a
  - 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od dostupnosti elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

**NCC.IDE.H.165 Zapisovač letových údajov**

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a má byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

**NCC.IDE.H.170 Zaznamenávanie dátového spojenia**

- a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
  1. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vtahujúcich sa na:
    - i) začiatok dátového spojenia;
    - ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;
    - iii) adresné sledovanie;
    - iv) letové informácie;
    - v) prehľadový systém – vysielanie, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
    - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje konštrukcia systému a
    - vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje konštrukcia systému;
  2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo vrtuľníka a
  3. informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení konštrukcie systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, ako je stanovené pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v NCC.IDE.H.160.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v NCC.IDE.H.160 písm. d) a e).

**NCC.IDE.H.175 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne**

Súladi s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť jedným kombinovaným zapisovačom letových údajov a zvuku v kabíne na palube.

**NCC.IDE.H.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov alebo staršiu;



2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a postrojom na každom lôžku;
  3. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu pre každého cestujúceho vo veku 2 rokov alebo staršieho v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2012;
  4. detským pripútačím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;
  5. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky a
  6. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 1980.
- b) Bezpečnostný pás s postrojom hornej časti trupu:
1. musí mať jednobodové rozopínanie a
  2. na sedadlách členov letovej posádky, na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov sa skladá z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu použiť nezávisle.

#### **NCC.IDE.H.185 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“**

Vrtuľníky, v ktorých nie všetky sedadlá pre cestujúcich sú viditeľné z pilotného priestoru, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

#### **NCC.IDE.H.190 Súprava prvej pomoci**

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jednou súpravou prvej pomoci.

b) Súpravy prvej pomoci musia byť:

1. ľahko dostupné na použitie a
2. pravidelne doplňané.

#### **NCC.IDE.H.200 Doplnková dodávka kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky a najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft a
2. všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 13 000 ft.

#### **NCC.IDE.H.205 Ručné hasiace prístroje**

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a
2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od pilotného priestoru, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

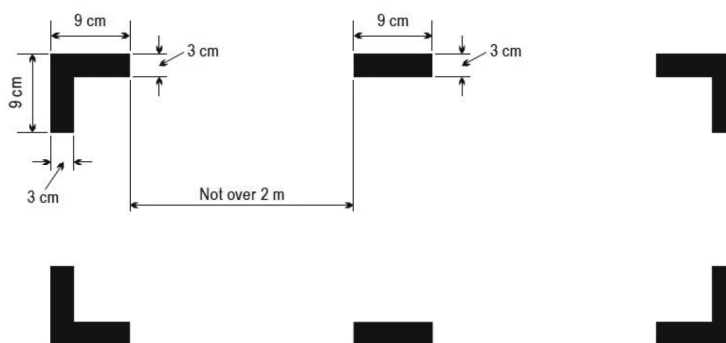
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

#### NCC.IDE.H.210 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do vrtuľníka v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

#### Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



#### NCC.IDE.H.215 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené aspoň jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT).
- b) Vrtuľníky používané na prevádzku mimo pevniny na lety nad vodou v nepriaznivom prostredí a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, musia byť vybavené automatickým vystreľovacím núdzovým vysielateľom polohy ELT(AD).
- c) Núdzový vysielateľ polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

#### NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty

- a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky malé deti do dvoch rokov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené vrtuľníky:
1. používané na prevádzku na lety nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu;
  2. používané na prevádzku na lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
  3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.
- b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na uľahčenie určenia polohy osôb.

**NCC.IDE.H.226 Obleky na prežitie posádky**

Každý člen posádky musí mať oblečený oblek na prežitie, keď:

- a) sa podieľa na prevádzke vrtuľníka pri lete nad vodou v rámci prevádzky mimo pevniny a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a ak:
  1. sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo
  2. ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje odhadovaný čas prežitia;alebo
- b) keď tak rozhodne veliteľ lietadla na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:
  1. lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu;
  2. ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C.

**NCC.IDE.H.227 Záchranné člny, núdzové vysielacie polohy (ELT) a vybavenie na prežitie pri diaľkových letoch nad vodou**

Vrtuľníky prevádzkované:

- a) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
- b) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, a keď tak rozhodne veliteľ lietadla na základe posúdenia rizika, musia byť vybavené:
  1. v prípade, že je na palube vrtuľníka menej ako 12 osôb, aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách;
  2. v prípade, že je na palube vrtuľníka viac ako 11 osôb, najmenej dvomi záchrannými člmi, ktoré sú uložené tak, aby boli ľahko použiteľné v núdzových situáciách, schopnými spoločne pojsť všetky osoby, ktoré vrtuľník dokáže vziať na palubu, pričom v prípade straty jedného záchranného člna musí(-ia) mať zostávajúci(-e) záchranný(-é) čln(-y) dostatočnú kapacitu prípustného preťaženia, aby pojali všetky osoby na palube vrtuľníka;
  3. aspoň jedným núdzovým vysielacom polohy ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a
  4. záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

**NCC.IDE.H.230 Vybavenie na prežitie**

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

- a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;
- b) najmenej jedným núdzovým vysielacom polohy ELT(S) na prežitie a
- c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trasu, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

**NCC.IDE.H.231 Dodatočné požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku v pobrežných vodách v nehostinných morských oblastiach**

Vrtuľníky vykonávajúce lety v pobrežných vodách v nehostinných morských oblastiach vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia spĺňať tieto podmienky:

- a) Ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C, alebo ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas na prežitie, alebo ak je let naplánovaný na noc, všetky osoby na palube musia byť oblečené v odevoch na prežitie.

- b) Všetky záchranné člny prepravované v súlade s NCC.IDE.H.227 musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristáti na vodu a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky, s cieľom splniť požiadavky osvedčenia pre núdzové pristátie na vode.
- c) Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.
- d) Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky a prostriedky na ich otváranie musia byť zreteľne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri použití týchto východov za denného svetla alebo v tme. Tieto značky sú vypracované tak, aby boli viditeľné, aj keď sa vrtuľník prevráti a kabína sa potopí.
- e) Všetky dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristáti na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori, až po maximálne predpísanú úroveň ponoru vyhodnotenú pre núdzové pristátie na vodu a plávanie.
- f) Všetky dvere, okná alebo iné otvory v priestore pre cestujúcich určené na núdzový únik pod vodou, musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.
- g) Cestujúci a členovia letovej posádky musia mať po celý čas oblečené záchranné vesty, pokiaľ nemajú oblečené komplexný oblek na prežitie, ktoré spĺňajú kombinované požiadavky na obleky na prežitie a záchranné vesty.

#### **NCC.IDE.H.232 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie**

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

- a) vlečnou kotvou a ostatným vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a ovládateľnosti a
- b) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori, ak je použiteľné.

#### **NCC.IDE.H.235 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

Vrtuľníky pri letoch nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia byť konštruované na pristátie na vodu alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti, alebo musia byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.

#### **NCC.IDE.H.240 Náhlavná súprava**

Keď sa vyžaduje rádiokomunikačný a/alebo rádionavigačný systém, vrtuľníky musia byť vybavené náhlavnou súpravou s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielacím tlačidlom na riadičoch pre každého predpísaného pilota a/alebo člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

#### **NCC.IDE.H.245 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné vybavenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:
  - 1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;
  - 2. prijímať meteorologické informácie;
  - 3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán a
  - 4. umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.
- b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.
- c) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa NCC.IDE.H.155 vybavené vysielacím tlačidlom na riadičoch pre každého predpísaného pilota a člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

**NCC.IDE.H.250 Navigačné vybavenie**

- a) Vrtuľníky musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a
  2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaisťuje, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

**NCC.IDE.H.255 Odpovedač**

Vrtuľníky musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a akoukoľvek ďalšou funkciou odpovedača SSR, ktorá sa pre letenú trať požaduje.“

---

## PRÍLOHA IV

## „PRÍLOHA VII

**PREVÁDZKA NEOBCHODNEJ LETECKEJ DOPRAVY S INÝMI AKO ZLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LIETADLAMI****[ČASŤ NCO]**

## PODČASŤ A

**VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY****NCO.GEN.100 Príslušný orgán**

- a) Príslušný orgán je orgán poverený členským štátom, v ktorom je lietadlo zaregistrované.
- b) Ak je lietadlo zaregistrované v tretej krajine, príslušným orgánom je orgán poverený členským štátom, v ktorom je prevádzkovateľ usadený alebo má v ňom sídlo.

**NCO.GEN.101 Spôsoby plnenia požiadaviek**

Prevádzkovateľ môže na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi použiť spôsoby plnenia požiadaviek alternatívne k spôsobom, ktoré prijala agentúra.

**NCO.GEN.102 Turistické motorové klzáky a motorové vetrone**

- a) Turistické motorové klzáky musia byť prevádzkované podľa požiadaviek na:
1. letúny, ak majú motorový pohon a
  2. vetrone, ak nie sú prevádzkované s použitím motora.
- b) Turistické motorové klzáky musia byť vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri letúnoch, pokiaľ nie je v podčasti D stanovené inak.
- c) Motorové vetrone s výnimkou turistických motorových klzákov musia byť prevádzkované a vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri vetroňoch.

**NCO.GEN.105 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla**

- a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:
1. bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, cestujúcich a nákladu na palube počas prevádzky lietadla, ako je uvedené v bode 1.c prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;
  2. začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti;
  3. zabezpečenie toho, aby sa dodržali všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy v súlade s ustanoveniami bodu 1.b prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;
  4. začatie letu až potom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2 a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené, pričom platí, že:
    - i) lietadlo je spôsobilé na let;
    - ii) lietadlo je riadne zaregistrované;
    - iii) prístroje a vybavenie potrebné na uskutočnenie daného letu sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 alebo NCO.IDE.B.105;
    - iv) hmotnosť lietadla a, s výnimkou balónov, umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;

- v) všetko vybavenie, batožina a náklad sú riadne naložené a zabezpečené, pričom je možná núdzová evakuácia a
- vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené;
5. nezačatie letu, ak je nespôsobilý na výkon povinností z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;
6. pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon povinností z dôvodov, ako je únava, choroba alebo nedostatok kyslíka;
7. rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa príslušného zoznamu odchýlok v konfigurácii (CDL) prípadne zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) a
8. zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedel každý člen posádky na určenom pracovnom mieste a nevykonával žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.
- c) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, batožinu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.
- d) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.
- e) Veliteľ lietadla v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, vykonať opatrenia, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.
- f) Veliteľ lietadla je počas letu povinný:
1. byť na svojom pracovnom mieste pripútaný bezpečnostnými pásmi s výnimkou balónov a
  2. zdržiavať sa pri riadiacich prvkoch lietadla po celý čas letu, pokiaľ pri nich nezotráva druhý pilot.
- g) Veliteľ lietadla podá bezodkladne hlásenie o čine protiprávneho zasahovania príslušnému orgánu a informuje príslušný miestny úrad.
- h) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby alebo značné poškodenie lietadla alebo majetku.

#### **NCO.GEN.106 Zodpovednosť a právomoc veliaceho pilota – balóny**

Veliaci pilot balóna je okrem plnenia požiadaviek NCO.GEN.105 zodpovedný za:

- a) predletovú inštrukciú osôb asistujúcich pri naplnení a vypustení plášťa a
- b) zabezpečenie toho, aby všetky osoby asistujúce pri naplnení a vypustení plášťa mali na sebe príslušný ochranný odev.

#### **NCO.GEN.110 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov**

- a) Veliteľ lietadla dodržiava zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

- b) Veliteľ lietadla sa oboznámi so zákonmi, právnymi predpismi a postupmi týkajúcimi sa plnenia jeho povinností predpísanými pre oblasti, nad ktorými bude prebiehať let, pre letiská alebo prevádzkové miesta, ktoré sa použijú, a pre príslušné navigačné zariadenia, ako je to uvedené v bode 1.a prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

#### **NCO.GEN.115 Rolovanie letúnov**

Rolovanie letúna po pohybových plochách letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri riadení lietadla:

- a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
1. je vycvičená na rolovanie letúnov;
  2. je vycvičená na používanie rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;
  3. dostala inštrukcie týkajúce sa usporiadania letiska, tratí, značiek, značenia, svetelných návěstidiel, signálov riadenia letovej prevádzky (ATC) a pokynov, frazeológie a postupov a
  4. je schopná podriadiť sa prevádzkovým štandardom požadovaným pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

#### **NCO.GEN.120 Zapojenie rotora – vrtuľníky**

Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri riadení lietadla.

#### **NCO.GEN.125 Prenosné elektronické zariadenia**

Veliteľ lietadla nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenia (PED), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia.

#### **NCO.GEN.130 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby s výnimkou prípadov, keď lietadlo vzlieta aj pristáva na tom istom letisku/prevádzkovom mieste, boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol okamžite oznámiť záchranným koordinačným strediskám (RCC).

#### **NCO.GEN.135 Povinné doklady, príručky a informácie na palube**

- a) Pri každom lete musia byť na palube nasledujúce dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:
1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);
  2. originál osvedčenia o zápise do registra;
  3. originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA);
  4. osvedčenie hlukovej spôsobilosti, ak sa vyžaduje;
  5. zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje;
  6. povolenie palubnej rádiostanice, ak sa vyžaduje;
  7. doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla;
  8. palubný denník lietadla alebo dokument, ktorý ho nahrádza;
  9. podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;
  10. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;



11. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá alebo lietadlá, proti ktorým sa zakročuje;
  12. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok v konfigurácii (CDL), ak sa vyžaduje a
  13. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch, pri ktorých:
1. sa plánuje vzlet a pristátie na tom istom letisku/prevádzkovom mieste, alebo
  2. lietadlo zotráva vo vzdialenosti alebo oblasti stanovenej príslušným orgánom;
- dokumenty a informácie uvedené v písmene a) bodoch 2 až 8 môžu zostať uložené na letisku alebo prevádzkovom mieste.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch balónov alebo vetroňov s výnimkou turistických motorových klzákov môžu dokumenty a informácie uvedené v písmene a) bodoch 2 až 8 a bodoch 11 až 13 zostať uložené v sprievodnom vozidle.
- d) Veliteľ lietadla v primeranom čase od požiadania poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube.

#### **NCO.GEN.140 Preprava nebezpečného nákladu**

- a) Letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskému dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou technickými pokynmi pre bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu (ICAO Dok. 9284-AN/905), vrátane jej doplnkov a všetkých ďalších dodatkov alebo korigend.
- b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť G) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, s výnimkou prípadu, keď:
1. náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov, alebo
  2. náklad prepravujú cestujúci alebo veliteľ lietadla, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 technických pokynov;
  3. náklad prepravujú prevádzkovatelia lietadiel ELA2.
- c) Veliteľ lietadla prijme všetky primerané opatrenia, aby sa zabránilo neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.
- e) Veliteľ lietadla v súlade s technickými pokynmi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti bezodkladne oznámi každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom.
- e) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s technickými pokynmi.

#### **NCO.GEN.145 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém**

Prevádzkovateľ zavedie:

- a) všetky bezpečnostné opatrenia nariadené príslušným orgánom v súlade s ARO.GEN.135 písm. c) a
- b) všetky príslušné povinné bezpečnostné informácie vydané agentúrou vrátane príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti.

#### **NCO.GEN.150 Palubný denník**

Pre každý let alebo sériu letov sa uchováajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo dokumentu, ktorý ho nahrádza.

**NCO.GEN.155 Zoznam minimálneho vybavenia**

- a) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) môže byť zostavený so zohľadnením týchto požiadaviek:
1. dokument musí umožniť prevádzku lietadla za stanovených podmienok, za ktorých pri začatí letu konkrétne nástroje, prvky vybavenia alebo funkcie nefungujú;
  2. dokument musí byť vypracovaný pre každé jednotlivé lietadlo so zohľadnením príslušných podmienok prevádzkovateľa na prevádzku a údržbu a
  3. zoznam MEL sa musí opierať o príslušný základný zoznam minimálneho vybavenia (MMEL), tak ako je vymedzený v údajoch stanovených v súlade s nariadením Komisie č. 748/2012 <sup>(1)</sup>, pričom nesmie byť menej prísny ako MMEL.
- b) Zoznam MEL a všetky jeho zmeny a doplnenia sa musia oznámiť príslušnému orgánu.

## PODČASŤ B

**PREVÁDZKOVÉ POSTUPY****NCO.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest**

Veliteľ lietadla používa len také letiská a prevádzkové miesta, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a na dané druhy prevádzky.

**NCO.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny**

Veliteľ lietadla pri výbere náhradných letísk a zásad určovania množstva paliva považuje letisko za osamotené, ak je čas letu do najbližšieho vhodného náhradného cieľového letiska dlhší ako:

- a) 60 minút v prípade letúnov s piestovými motormi, alebo
- b) 90 minút v prípade letúnov s turbínovými motormi.

**NCO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky**

a) V prípade letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) veliteľ lietadla vyberie a použije letiskové prevádzkové minimá letiska pre každé letisko odletu, cieľové letisko a náhradné letisko. Tieto minimá:

1. nesmú byť nižšie ako minimá stanovené štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom a
2. v prípade prevádzky za nízkej viditeľnosti musia byť schválené príslušným orgánom v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť E) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.

b) Veliteľ lietadla musí pri výbere letiskových prevádzkových minim v plnej miere vziať do úvahy:

1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
2. svoju spôsobilosť a skúsenosti;
3. rozmery a vlastnosti pristávacích dráh a plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
4. primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
5. vybavenie, ktoré je na palube použiteľné na účely navigácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovnaní, pristátí, dojazde a pri nevydarenom priblížení;
6. prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie nepredvídaných postupov a nevyhnutnej bezpečnej výšky nad prekážkami;
7. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov;

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1.

8. prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
  9. techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.
- c) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, ak:
1. pozemné zariadenia požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné;
  2. palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné;
  3. sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a
  4. pilot má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

#### **NCO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – prevádzka NPA, APV, CAT I**

- a) Výška rozhodnutia (DH), ktorá sa má použiť pri nie-presnom priblížení (NPA) s uplatnením techniky konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA), postupu priblíženia s vertikálnym navádzaním (APV) alebo pri prevádzke kategórie I (CAT I), nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. minimálna výška, do ktorej sa môžu použiť prostriedky na priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie;
  2. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
  3. výška rozhodnutia pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;
  4. systémové minimum uvedené v tabuľke 1, alebo
  5. minimálna výška rozhodnutia podľa letovej príručky lietadla alebo rovnocenného dokumentu, ak je uvedená.
- b) Minimálna výška zostupu (MDH) pri nie-presnom priblížení (NPA) bez použitia techniky konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA) nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
  2. systémové minimum uvedené v tabuľke 1, alebo
  3. minimálna výška zostupu (MDH) podľa letovej príručky lietadla (AFM), ak je uvedená.

Tabuľka 1

#### **Systémové minimá**

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (ft)
Štandardný systém presných približovacích majákov (ILS)	200
Globálny satelitný navigačný systém (GNSS)/systém so satelitným rozšírením (SBAS) (bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním (LPV))	200
GNSS [smerová navigácia (LNAV)]	250
GNSS/Barometrická-vertikálna navigácia (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250
Priblíženie s pomocou prehľadového radaru (SRA) (končiacie vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (ft)
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VKV všesmerový rádiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesmerový rádiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
Zameriavacia stanica na VKV (VDF)	350

#### NCO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu

a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre let letúnom po okruhu nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;
2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1, alebo
3. výška rozhodnutia (DH)/minimálna výška zostupu (MDH) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

b) Minimálna dohľadnosť pre let letúnov po okruhu musí byť na úrovni najväčšej z týchto vzdialeností:

1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená;
2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 2, alebo
3. dráhová dohľadnosť/prepočítaná meteorologická dohľadnosť (RVR/CMV) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

Tabuľka 1

#### MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu vs. kategória letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (stopy)	400	500	600	700
Minimálna meteorologická dohľadnosť (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

#### NCO.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu

Minimálna výška zostupu (MDH) pre lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou nesmie byť menšia ako 250 ft a meteorologická dohľadnosť nesmie byť menšia ako 800 m.

#### NCO.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia – letúny a vrtuľníky

a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.

b) Veliteľ lietadla sa môže odchýliť od uverejnenej trate odletu, priletu alebo od postupu priblíženia:

1. za predpokladu, že je možné dodržať kritériá bezpečných výšok nad prekážkami, v plnej miere sa budú brať do úvahy prevádzkové podmienky a dodržia sa povolenia riadenia letovej prevádzky (ATC), alebo

2. ak ho stanovíte riadenia letovej prevádzky (ATC) navádza radarom.

**NCO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku – letúny, vrtuľníky a motorové vetrone**

Veliteľ lietadla zohľadní uverejnené postupy na obmedzenie hluku s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, aby bezpečnosť mala prednosť pred obmedzením hluku.

**NCO.OP.121 Postupy na obmedzenie hluku – balóny**

Veliaci pilot balónu zohľadní uverejnené postupy na obmedzenie hluku vykurovacieho systému, pričom zabezpečí, aby bezpečnosť mala prednosť pred obmedzením hluku.

**NCO.OP.125 Zásoba paliva a oleja – letúny**

- a) Veliteľ lietadla začne let, iba ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:

1. pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR):

- i) cez deň pri vzlete a pristávaní na tom istom letisku/mieste na pristátie, pričom lietadlo zostáva v dohľade daného letiska/miesta na pristátie, na let po plánovanej trati a následný let v trvaní aspoň 10 minút v normálnej cestovnej výške;
- ii) cez deň, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let v trvaní aspoň 30 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške, alebo
- iii) v noci, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let v trvaní aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške;

2. pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):

- i) ak sa nevyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let v trvaní aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške, alebo
- ii) ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia, na náhradné cieľové letisko a následný let v trvaní aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške.

- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné zohľadniť tieto skutočnosti:

1. predpovede meteorologických podmienok;
  2. predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania;
  3. postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trati, ak sa to vyžaduje a
  4. akékoľvek iné situácie, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia letúna alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.
- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu na iné cieľové letisko za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.

**NCO.OP.126 Zásoba paliva a oleja – vrtuľníky**

- a) Veliteľ lietadla začne let, iba ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:

1. pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti VFR, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu a

2. pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
  - i) ak sa nevyžaduje náhradné letisko alebo nie je k dispozícii žiadne náhradné letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia, následný let trvajúci 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 ft) nad cieľovým letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, na priblíženie a na pristátie, alebo
  - ii) ak sa vyžaduje náhradné letisko, na let a priblíženie a nevydarené priblíženie k letisku/prevádzkovému miestu plánovaného pristátia a následný:
    - A) let na určené náhradné letisko a
    - B) let trvajúci 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 ft) nad náhradným letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, na priblíženie a pristátie.
- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné zohľadniť tieto skutočnosti:
  1. predpovede meteorologických podmienok;
  2. predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania;
  3. postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trati, ak sa to vyžaduje a
  4. akékoľvek iné podmienky, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia vrtuľníka alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.
- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu do iného cieľa za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.

#### **NCO.OP.127 Zásoba a plánovanie paliva a záťaže – balóny**

- a) Veliaci pilot začne let, iba ak je záloha paliva, plynu alebo záťaže dostatočná na 30 minút letu.
- b) Výpočet zásoby paliva, plynu alebo záťaže je založený minimálne na týchto prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný:
  1. na údajoch poskytnutých výrobcom balóna;
  2. na predpokladaných hmotnostiach;
  3. na očakávaných meteorologických podmienkach a
  4. na postupoch a obmedzeniach zo strany prevádzkovateľa letových navigačných služieb.

#### **NCO.OP.130 Inštruktáž cestujúcich**

Veliaci pilot zabezpečí, aby boli cestujúci pred letom alebo v prípade potreby počas letu poučení o núdzovom vybavení a postupoch.

#### **NCO.OP.135 Príprava na let**

- a) Pred začatím letu sa veliaci pilot všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečí, že pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadované pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.
- b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:
  1. štúdium dostupných aktuálnych hlásení a predpovedí počasia a

2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let pre poveternostné podmienky nemohol dokončiť podľa plánu.

#### **NCO.OP.140 Náhradné cieľové letiská – letúny**

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, keď:

- a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že po dobu od jednej hodiny pred predpokladaným časom priletu až po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
  1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a
  2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
    - i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
    - ii) viditeľnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

#### **NCO.OP.141 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky**

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, keď:

- a) je pre letisko plánovaného pristátia predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
  1. základňa oblačnosti aspoň 120 m (400 ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
  2. viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup, alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
  1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov;
  2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu a dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
    - i) základňa oblačnosti je aspoň 120 m (400 ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov;
    - ii) viditeľnosť je aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup a
  3. v prípade cieľa mimo pevniny sa určí medzný bod návratu (PNR).

#### **NCO.OP.145 Plnenie paliva, ak cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú**

- a) Do lietadla sa nesmie plniť letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt, ani zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú.
- b) Všetky ostatné druhy paliva sa nesmú do lietadla plniť, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú, pokiaľ nie je prítomný veliteľ lietadla alebo iný kvalifikovaný personál pripravený začať a riadiť evakuáciu lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

**NCO.OP.150 Preprava cestujúcich**

S výnimkou balónov veliteľ lietadla zabezpečí, aby sa pred rolovaním, vzletom a pristávaním a počas týchto činností a kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, každý cestujúci na palube nachádzal na svojom sedadle alebo lôžku a bol riadne pripútaný bezpečnostným pásom alebo postrojom.

**NCO.OP.155 Fajčenie na palube – letúny a vrtuľníky**

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

- a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti a
- b) počas plnenia paliva do lietadla.

**NCO.OP.156 Fajčenie na palube – vetrone a balóny**

Fajčenie na palube vetroňa alebo balóna nie je povolené.

**NCO.OP.160 Meteorologické podmienky**

- a) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových minim pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
- b) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových minim alebo budú lepšie.
- c) Ak sa let vykonáva na niektorých úsekoch podľa VFR a na iných úsekoch podľa IFR, uplatňujú sa v príslušnom rozsahu meteorologické informácie uvedené v písmenách a) a b).

**NCO.OP.165 Lad a iné znečistenia – postupy na zemi**

Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla s výnimkou postupov povolených letovou príručkou lietadla (AFM).

**NCO.OP.170 Lad a iné znečistenia – postupy za letu**

- a) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v bode 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- b) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bez meškania opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trasy a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).

**NCO.OP.175 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) podľa dostupných informácií sú počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorá sa má použiť, také, aby nebránili bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) stanovené prevádzkové minimá letiska budú dodržané.

**NCO.OP.176 Podmienky vzletu – balóny**

Veliaci pilot balóna sa pred začatím vzletu musí presvedčiť o tom, že podľa dostupných informácií počasie na prevádzkovom mieste alebo letisku nebráni bezpečnému vzletu a odletu.

**NCO.OP.180 Simulované mimoriadne situácie počas letu**

- a) Veliteľ lietadla počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonáva simulácie:

1. situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ani



2. letu za meteorologických podmienok pre let podľa prístrojov (IMC).

b) Bez ohľadu na písmeno a) môžu v prípade cvičných letov takéto simulácie vykonávať schválené výcvikové organizácie so žiakmi-pilotmi na palube.

#### **NCO.OP.185 Riadenie palivového systému počas letu**

Veliteľ lietadla v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva alebo v prípade balónov záťaže nie je menšie ako množstvo paliva alebo záťaže potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, pri plánovanej zálohe zostávajúceho paliva požadovanej podľa NCO.OP.125, NCO.OP.126 a NCO.OP.127.

#### **NCO.OP.190 Použitie prídavného kyslíka**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby on sám a členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti potrebné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, dýchali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

#### **NCO.OP.195 Zistenie blízkosti zeme**

Veliteľ lietadla prijme okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď on sám alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.

#### **NCO.OP.200 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)**

Pri používaní systému ACAS II sa musia dodržiavať prevádzkové postupy a výcvik musí prebiehať v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.

#### **NCO.OP.205 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny a vrtuľníky**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia.

#### **NCO.OP.210 Začatie a pokračovanie priblíženia – letúny a vrtuľníky**

a) Veliteľ lietadla môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú dráhovú dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS).

b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako použiteľné minimum, priblíženie nesmie pokračovať:

1. nižšie ako 1 000 ft nad letiskom, alebo

2. na úsek konečného priblíženia v prípade, keď nadmorská výška rozhodnutia (DA)/výška rozhodnutia (DH) alebo minimálna nadmorská výška zostupu (MDA)/výška zostupu (MDH) je vyššia ako 1 000 ft nad letiskom.

c) V prípade, že nie je k dispozícii údaj o RVR, môžu sa hodnoty RVR odvodiť od hlásenej dohľadnosti.

d) Ak po prelete výšky 1 000 ft nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod použiteľné minimum, v priblížení sa smie pokračovať do DA/DH alebo MDA/MDH.

e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/DH alebo MDA/MDH a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/DH alebo MDA/MDH podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej pristávacej dráhe.

f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykovej zóny je vždy rozhodujúca.

#### **NCO.OP.215 Prevádzkové obmedzenia – teplovzdušné balóny**

Teplovzdušný balón môže vzlietnuť v noci za predpokladu, že má dostatok paliva na pristátie cez deň.

## PODČASŤ C

**VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA****NCO.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá**

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a, s výnimkou balónov, poloha ťažiska (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v letovej príručke lietadla alebo v rovnocennom dokumente.
- b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia predpísané v letovej príručke lietadla (AFM) na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v lietadle zobrazené.

**NCO.POL.105 Váženie**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa hmotnosť a, s výnimkou balónov, ťažisko lietadla určili skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie musí mať k dispozícii veliteľ lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa lietadlá opäť zvažiť.
- b) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.

**NCO.POL.110 Výkonnosť – všeobecne**

Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám letania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo prevádzkové miesta, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

## PODČASŤ D

**PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE**

## ODDIEL 1

**Letúny****NCO.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;
  2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.190;
  3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.195, alebo
  4. sú v letúne nainštalované.
- b) Pri nasledujúcich prvkoch vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
1. náhradné poistky;
  2. elektrické prenosné lampáše;
  3. presné hodiny;
  4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;
  5. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
  6. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie a
  7. detské pripútacie zariadenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov alebo vybavenia nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195 a

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

**NCO.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií letúna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka letúna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) letún nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

**NCO.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky**

Letúny musia byť vybavené náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami potrebnými na úplnú ochranu obvodov, aby mohli nahradiť tie poistky, ktorých výmena počas letu je povolená.

**NCO.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá**

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel;
- b) navigačnými/polohovými svetlami;
- c) prístávacím reflektorom;
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;
- f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na predchádzanie zrážkam na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

**NCO.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

- a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
  1. magnetického kurzu;
  2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  3. tlakovej výšky;
  4. indikovanej rýchlosti a
  5. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom.
- b) Letúny prevádzkované za podmienok na let za viditeľnosti (VMC) v noci alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na zelanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

- i) zatáčania a sklzu;
  - ii) letovej polohy;
  - iii) vertikálnej rýchlosti a
  - iv) stabilizovaného kurzu
- a

2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.

c) Letúny prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

#### **NCO.IDE.A.125 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

- 1. magnetického kurzu;
- 2. času v hodinách, minútach a sekundách;
- 3. tlakovej výšky;
- 4. indikovanej rýchlosti;
- 5. vertikálnej rýchlosti;
- 6. zatáčania a sklzu;
- 7. letovej polohy;
- 8. stabilizovaného kurzu;
- 9. teploty vonkajšieho vzduchu a
- 10. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a

c) prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovaných v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

#### **NCO.IDE.A.130 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)**

Letúny s turbínovým pohonom s maximálnou konfiguráciou sedadiel pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené výstražným systémom signalizácie blízkosti zeme (TAWS), ktorý spĺňa požiadavky na:

- a) vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 1. januári 2011, alebo
- b) vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2011 alebo skôr.

**NCO.IDE.A.135 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Letúny prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane náhlavných súprav s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

**NCO.IDE.A.140 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia**

a) Letúny musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;
2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a postrojom na každom lôžku;
3. detským pripútačím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov a
4. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na sedadle každého člena letovej posádky.

**NCO.IDE.A.145 Súprava prvej pomoci**

a) Letúny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a
2. pravidelne obnovovaná/doplňaná.

**NCO.IDE.A.150 Doplnková dodávka kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou**

a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky a:
  - i) 100 % cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút;
  - ii) najmenej 30 % cestujúcich po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 14 000 až 15 000 ft a
  - iii) najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 14 000 ft
- a
2. všetky osoby nachádzajúce sa v priestoroch pre cestujúcich aspoň počas 10 minút v prípade letúnov s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft.

c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach nad 25 000 ft musia byť okrem toho vybavené zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku.

**NCO.IDE.A.155 Doplnková dodávka kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny**

- a) Letúny bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka schopné uchovávať a dodávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:
1. všetkých členov posádky a najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft a
  2. všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 13 000 ft.

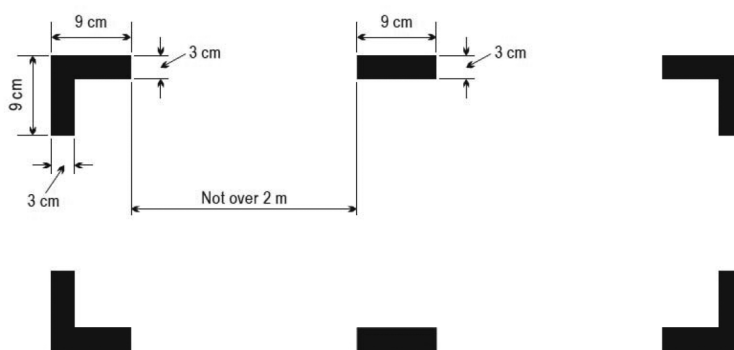
**NCO.IDE.A.160 Ručné hasiace prístroje**

- a) Letúny s výnimkou turistických motorových klzákov musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:
1. v priestore pre letovú posádku a
  2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

**NCO.IDE.A.165 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla**

Ak sú na trupe letúna označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do letúna v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

**Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla****NCO.IDE.A.170 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

- a) Letúny musia byť vybavené:
1. núdzovým vysielateľom polohy (ELT) akéhokoľvek typu, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;
  2. automatickým ELT, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
  3. núdzovým vysielateľom polohy na prežitie ELT(S) alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci, ak je letún osvedčený pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre šesť alebo menej cestujúcich.
- b) Núdzové vysielateľy polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

**NCO.IDE.A.175 Lety nad vodnou plochou**

a) Záchranými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:

1. jednomotorové pozemné letúny:

i) letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť klzavým letom, alebo

ii) vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode;

2. vodné letúny letiace nad vodou a

3. letúny letiace vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.

b) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. jednou kotvou;

2. jednou vlečnou kotvou, ak je potrebná pri manévrovaní a

3. zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v medzinárodných predpisoch na zabránenie zrážkam na mori.

c) Veliteľ letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchraných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

**NCO.IDE.A.180 Vybavenie na prežitie**

Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchraným vybavením vrátane prostriedkov na prežitie, aké sú vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

**NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikačné vybavenie**

a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať letúny rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.

b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

c) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

**NCO.IDE.A.195 Navigačné vybavenie**

- a) Letúny letiace po tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia mať potrebné navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade:
1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a
  2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaisťuje, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

**NCO.IDE.A.200 Odpovedač**

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť letúny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

**ODDIEL 2****Vrtuľníky****NCO.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;
  2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.190;
  3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.195, alebo
  4. sú vo vrtuľníku nainštalované.
- b) Pri nasledujúcich prvkoch vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
1. elektrické prenosné lampáše;
  2. presné hodiny;
  3. súprava na poskytnutie prvej pomoci;
  4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
  5. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie a
  6. detské pripútacie zariadenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov alebo vybavenia nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195 a
  2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.



- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

#### **NCO.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka vrtuľníka neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) vrtuľník nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

#### **NCO.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá**

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel;
- b) navigačnými/polohovými svetlami;
- c) pristávacím reflektorom;
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;
- f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na zabránenie zrážkam na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

#### **NCO.IDE.H.120 Lety VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

- a) Vrtuľníky prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. magnetického kurzu;
  2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  3. tlakovej výšky;
  4. indikovanej rýchlosti a
  5. sklzu.
- b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci, pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
    - i) letovej polohy;
    - ii) vertikálnej rýchlosti a
    - iii) stabilizovaného kurzu; a
  2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.

- c) Vrtuľníky prevádzkované pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

#### **NCO.IDE.H.125 Lety IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. magnetického kurzu;
  2. času v hodinách, minútach a sekundách;
  3. tlakovej výšky;
  4. indikovanej rýchlosti;
  5. vertikálnej rýchlosti;
  6. sklzu;
  7. letovej polohy;
  8. stabilizovaného kurzu a
  9. teploty vonkajšieho vzduchu;
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;
- c) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy a
- d) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje.

#### **NCO.IDE.H.126 Doplnkové vybavenie pre jednopilotné lety IFR**

Vrtuľníky v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **NCO.IDE.H.135 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Vrtuľníky prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane náhlavných súprav s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

#### **NCO.IDE.H.140 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené:
1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;
  2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a postrojom na každom lôžku;
  3. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu pre každého cestujúceho vo veku 2 rokov a staršieho v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2012;
  4. detským pripútačím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov a

5. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky.

b) Bezpečnostný pás s postrojom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

#### NCO.IDE.H.145 Súprava prvej pomoci

a) Vrtuľníky musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a
2. pravidelne obnovovaná/dopĺňaná.

#### NCO.IDE.H.155 Doplnková dodávka kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a dodávať požadované množstvo kyslíka.

b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky a najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft a
2. všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 13 000 ft.

#### NCO.IDE.H.160 Ručné hasiace prístroje

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a
2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

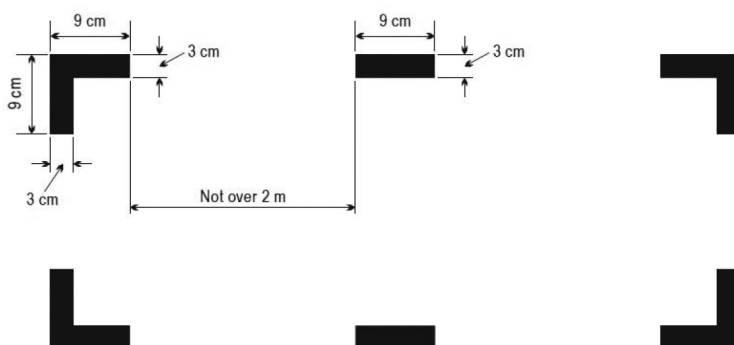
b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

#### NCO.IDE.H.165 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do vrtuľníka v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

#### Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



**NCO.IDE.H.170 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

a) Vrtuľníky certifikované pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre viac ako šesť cestujúcich musia byť vybavené:

1. automatickým ELT a
2. jedným núdzovým vysielateľom polohy na prežitie [ELT(S)] v záchranom člne alebo záchrannej veste, ak vrtuľník letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou.

b) Vrtuľníky certifikované pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre šesť alebo menej cestujúcich musia byť vybavené núdzovým vysielateľom polohy na prežitie [ELT(S)] alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci.

c) Núdzové vysielateľe polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

**NCO.IDE.H.175 Lety nad vodnou plochou**

a) Záchranými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené vrtuľníky:

1. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, ak v prípade poruchy kritického motora vrtuľník nie je schopný udržať horizontálny let, alebo
2. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 10 minútam letu pri normálnej cestovnej rýchlosti, ak v prípade poruchy kritického motora vrtuľník je schopný udržať horizontálny let, alebo
3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku/prevádzkovom mieste, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Všetky záchrané vesty alebo rovnocenné plávacie zariadenia pre jednotlivca musia byť vybavené elektrickým svetlom na uľahčenie určenia polohy osôb.

c) Veliaci pilot vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;
2. dostatočný počet záchraných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie a
3. záchrané vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

d) Veliaci pilot vrtuľníka pri rozhodovaní o tom, či záchrané vesty požadované podľa písmena a) musia mať na sebe všetky osoby na palube, určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode.

**NCO.IDE.H.180 Vybavenie na prežitie**

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchraným vybavením vrátane prostriedkov na prežitie, aké sú vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

**NCO.IDE.H.185 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

Vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pevniny musia:

- a) byť konštruované na pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti;
- b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti, alebo
- c) byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.

#### **NCO.IDE.H.190 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať vrtuľníky rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.
- c) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.
- d) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa NCO.IDE.H.135 vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota a/alebo člena posádky na jeho pracovnom mieste.

#### **NCO.IDE.H.195 Navigačné vybavenie**

- a) Vrtuľníky letiace na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade:
  - 1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a
  - 2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaisťuje, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

#### **NCO.IDE.H.200 Odpovedač**

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť vrtuľníky vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými funkciami.

### **ODDIEL 3**

#### **Vetronie**

#### **NCO.IDE.S.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
  - 1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;
  - 2. sú používané na dosiahnutie súladu s požiadavkami NCO.IDE.S.145;
  - 3. sú používané na dosiahnutie súladu s požiadavkami NCO.IDE.S.150, alebo
  - 4. sú vo vetroni nainštalované.
- b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. elektrické prenosné lampáše;
  2. presné hodiny;
  3. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov alebo vybavenia nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
  2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vetroňa, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

#### **NCO.IDE.S.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vetroňa požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka vetroňa neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) vetroň nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

#### **NCO.IDE.S.115 Lety VFR – letové a navigačné prístroje**

a) Vetrone prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu v prípade motorových vetroňov;
2. času v hodinách, minútach a sekundách;
3. tlakovej výšky a
4. indikovanej rýchlosti.

b) Vetrone prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vetroň na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. vertikálnej rýchlosti;
2. letovej polohy alebo zatáčania a sklzu a
3. magnetického kurzu.

#### **NCO.IDE.S.120 Lety v oblačnosti – letové a navigačné prístroje**

Vetrone vykonávajúce lety v oblačnosti musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

- a) magnetického kurzu;
- b) času v hodinách, minútach a sekundách;
- c) tlakovej výšky;
- d) indikovanej rýchlosti;

- e) vertikálnej rýchlosti a
- f) letovej polohy alebo zatačania a sklzu.

**NCO.IDE.S.125 Sedadlá a postroje**

a) Vetrone musia byť vybavené:

1. sedadlom pre každú osobu na palube a
2. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu na každom sedadle podľa letovej príručky.

b) Bezpečnostný pás s postrojom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

**NCO.IDE.S.130 Doplnková dodávka kyslíka**

Vetrone letiace v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 ft musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft a
- b) všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.

**NCO.IDE.S.135 Lety nad vodnou plochou**

Veliaci pilot vetroňa prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty alebo rovnocenné individuálne plávacie zariadenie pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel osôb, pre ktoré sú určené;
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomajak (PLB) schopný vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov počas letu:
  1. nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť kĺzavým letom, alebo
  2. ak dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.

**NCO.IDE.S.140 Vybavenie na prežitie**

Vetrone prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

**NCO.IDE.S.145 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať vetrone rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

**NCO.IDE.S.150 Navigačné vybavenie**

Vetrone musia mať potrebné navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade:

- a) s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a

b) s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

#### **NCO.IDE.S.155 Odpovedač**

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť vetrone vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

### **ODDIEL 4**

#### **Balóny**

#### **NCO.IDE.B.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na určenie dráhy letu;
2. sú používané na dosiahnutie súladu s požiadavkami NCO.IDE.B.145, alebo
3. sú v balóne nainštalované.

b) Pri nasledujúcich prvkoch vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:

1. elektrické prenosné lampáše;
2. presné hodiny;
3. súprava na poskytnutie prvej pomoci;
4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:

1. informácie získané z týchto prístrojov alebo vybavenia nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť balóna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta člena letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

#### **NCO.IDE.B.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií balóna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka balóna neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) balón nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

#### **NCO.IDE.B.110 Prevádzkové svetlá**

Balóny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) polohovými svetlami;



- b) prostriedkami zabezpečujúcimi dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku balóna;
- c) elektrickým prenosným lampášom a
- d) v prípade teplovzdušných vzducholodí:
  - 1. prístávacím reflektorom a
  - 2. protizrážkovým svetlom.

#### **NCO.IDE.B.115 Lety VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Balóny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na zobrazovanie smeru prúdu a
- b) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
  - 1. času v hodinách, minútach a sekundách;
  - 2. vertikálnej rýchlosti, ak sa to vyžaduje v letovej príručke a
  - 3. tlakovej nadmorskej výšky, ak sa to vyžaduje v letovej príručke, ak je to stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor, alebo ak je potrebné kontrolovať nadmorskú výšku vzhľadom na využívanie kyslíka.

#### **NCO.IDE.B.120 Súprava prvej pomoci**

- a) Balóny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Súprava prvej pomoci musí byť:
  - 1. ľahko dostupná na použitie a
  - 2. pravidelne obnovovaná/doplňaná.

#### **NCO.IDE.B.121 Doplnková dodávka kyslíka**

Balóny prevádzkované v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 ft musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft a
- b) všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.

#### **NCO.IDE.B.125 Ručné hasiace prístroje**

- a) Balóny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom, ak to vyžadujú príslušné špecifikácie na osvedčovanie.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v balóne, pre ktorý je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov pre cestujúcich v balóne.

#### **NCO.IDE.B.130 Lety nad vodnou plochou**

Veliaci pilot balóna prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty pre každú osobu na palube alebo rovnocenné individuálne plávacie zariadenie pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné z miest osôb, pre ktoré sú určené;

- b) pri preprave viac ako 6 osôb núdzový vysielateľ polohy (ELT) schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz;
- c) pri preprave najviac 6 osôb núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomaják (PLB) schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci a
- d) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov.

**NCO.IDE.B.135 Vybavenie na prežitie**

Balóny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

**NCO.IDE.B.140 Rôzne vybavenie**

- a) Balóny musia byť vybavené ochrannými rukavicami pre všetkých členov posádky.
- b) Teplovzdušné balóny a balóny so zmiešaným vzduchom musia byť vybavené:
  - 1. alternatívnym zápalným zdrojom;
  - 2. prostriedkami na meranie a zobrazovanie množstva paliva;
  - 3. hasiacou dekou alebo ohňovzdornou prikrývkou a
  - 4. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 25 m.
- c) Plynové balóny musia byť vybavené nožom.

**NCO.IDE.B.145 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať balóny rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

**NCO.IDE.B.150 Odpovedač**

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť balóny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.“

---