



**STANOVISKO Č. 01/2012**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 1. února 2012**

**k nařízení Komise, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro letový provoz**

***„Letový provoz – OPS (část NCC a část NCO)“***

## Obsah

<b>Shrnutí .....</b>	<b>3</b>
<b>Úvod .....</b>	<b>4</b>
I.    Obecně .....	4
II.   Oblast působnosti stanoviska .....	4
III.  Konzultace .....	5
IV.  Způsob číslování pravidel.....	7
<b>Předmětné nařízení o letovém provozu .....</b>	<b>9</b>
I.    Oblast působnosti.....	9
II.   Přehled reakcí .....	9
III.  Vysvětlivky .....	9
<b>Příloha VI – část NCC (A,H) .....</b>	<b>12</b>
I.    Oblast působnosti.....	12
II.   Přehled reakcí .....	13
III.  Přehled rozdílů .....	14
IV.  Seznam navrhovaných úkolů v oblasti tvorby pravidel .....	14
V.    NCC.GEN: Hlava A – Obecné požadavky .....	15
VI.   NCC.OP: Hlava B – Provozní postupy.....	17
VII.  NCC.POL: Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení.....	20
VIII: NCC.IDE: Hlava D – Přístroje, data a vybavení.....	22
<b>Příloha VI – část NCO (A,H,S,B).....</b>	<b>27</b>
I.    Oblast působnosti.....	27
II.   Přehled reakcí .....	29
III.  Přehled rozdílů .....	30
V.    NCC.GEN: Hlava A – Obecné požadavky .....	30
VI.   NCO.OP: Hlava B – Provozní postupy.....	33
VII.  NCO.POL: Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení .....	37
VIII: NCO.IDE: Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení.....	37
<b>ZKRATKOVÁ SLOVA/ZKRATKY POUŽITÉ V ČÁSTI NCC A ČÁSTI NCO .....</b>	<b>42</b>

### **Shrnutí**

Toto stanovisko obsahuje následující dokumenty:

- Změna předmětného nařízení o letovém provozu včetně změn v příloze I – Definice;
- Příloha VI – část NCC (A, H), technické požadavky na neobchodní lety se složitými motorovými letouny a vrtulníky;
- Příloha VII – část NCO (A, H, S, B), technické požadavky na neobchodní lety s jinými než složitými motorovými letadly (letouny, vrtulníky, kluzáky a balony).

V souladu se zásadami, jež stanovila správní rada spolu s Evropskou komisí, návrh agentury sladuje, je-li to proveditelné, tyto požadavky se standardy a doporučenými postupy (SARP) organizace ICAO uvedenými v části II přílohy 6 a v oddíle III části III přílohy 6 a se stanoviskem k části CAT, které již bylo publikováno.

Při vypracování těchto požadavků se vycházelo z následujících cílů:

- zachovat vysokou úroveň bezpečnosti;
- pokud možno zajistit vyváženost pravidel;
- zajistit flexibilitu a efektivitu pro provozovatele a orgány.

Toto stanovisko je výsledkem rozsáhlého procesu konzultací, do kterých byly zapojeny úřady, sdružení, provozovatelé a odborníci v oblasti letectví.

Stanovisko ke zbývajícím příloze tohoto nařízení, příloze VIII – část SPO, a ke zbývajícím oddílům přílohy IV – část CAT pro kluzáky a balony bude zveřejněno později.

## Úvod

### I. Obecně

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> (dále jen „základní nařízení“) ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009<sup>2</sup> stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a provádění společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví.
2. Účelem tohoto stanoviska je pomoci Evropské komisi při stanovování prováděcích pravidel pro letový provoz.
3. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu upřesněného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)<sup>3</sup> v souladu s článkem 19 základního nařízení.

### II. Oblast působnosti stanoviska

4. Toto stanovisko sestává z následujících dokumentů:
  - Změna předmětného nařízení o letovém provozu, včetně změn v příloze I – Definice;
  - Příloha VI – část NCC (A, H), technické požadavky na neobchodní lety se složitými<sup>4</sup> letouny a vrtulníky;

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES. *Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES. *Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

<sup>3</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů (postup při tvorbě předpisů). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Nařízení (ES) 216/2008 obsahuje v čl. 3 písm. j) tuto definici složitých motorových letadel:

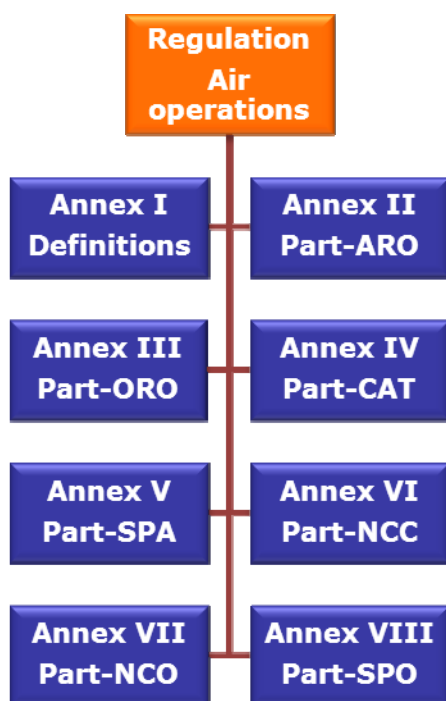
- j) „složitým motorovým letadlem“ [se rozumí]:
  - i) letoun:
    - s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg nebo
    - s osvědčením pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devatenáct nebo
    - s osvědčením pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
    - vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem nebo
  - ii) vrtulník s osvědčením:
    - pro maximální vzletovou hmotnost vyšší než 3 175 kg nebo
    - pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devět nebo
    - pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
  - iii) letadlo se sklopným rotorem;

- Příloha VII – část NCO (A, H, S, B), technické požadavky na neobchodní lety jiných než složitých letadel (letounů, vrtulníků, kluzáků a balonů).
5. Toto stanovisko neobsahuje:
- Přílohu III – část CAT, požadavky na obchodní leteckou dopravu pro kluzáky a balony a na lety letounů a vrtulníků z bodu A do bodu A;
  - Přílohu VIII – část SPO, technické požadavky na zvláštní druhy provozu (letecké práce).

Stanovisko k těmto zbývajícím požadavkům bude zveřejněno později.

6. Dokumenty v tomto stanovisku vycházejí z revidované struktury pravidel, jak ji navrhla Evropská komise a agentura v dubnu 2011. Přílohy nařízení o letovém provozu jsou znázorněny na následujícím diagramu.

**Diagram 1: Přílohy nařízení o letovém provozu**

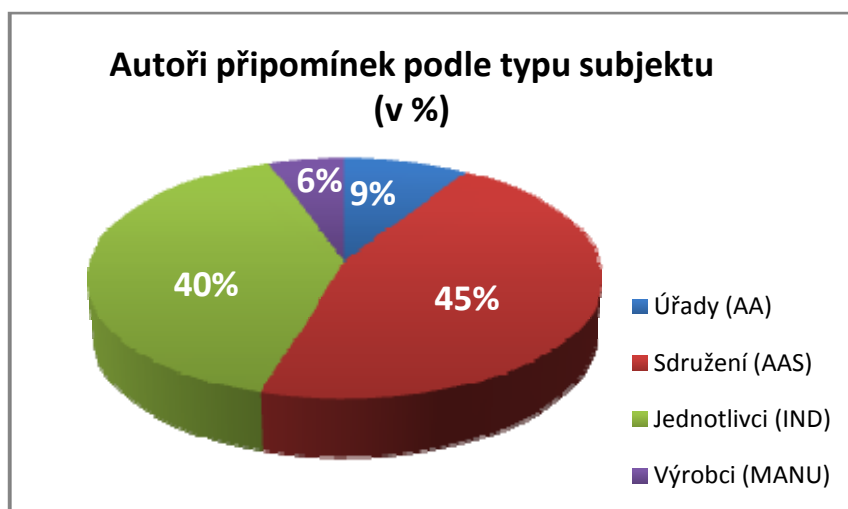


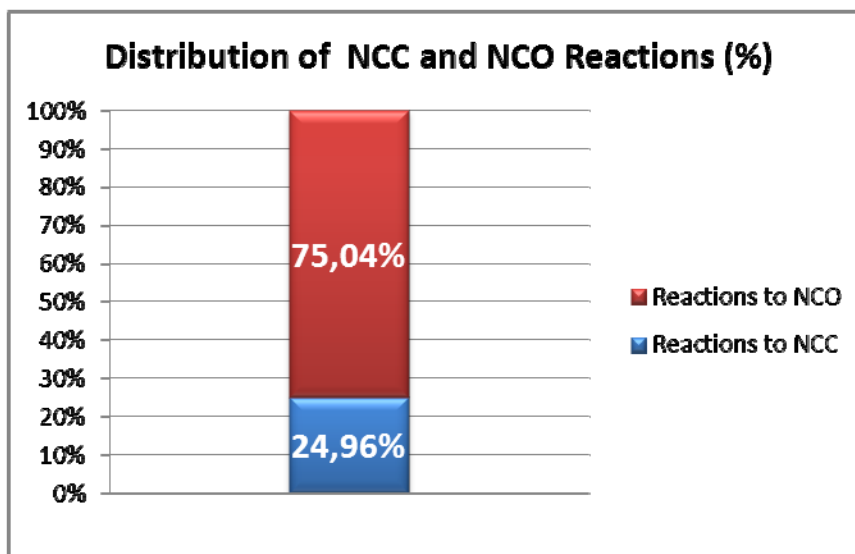
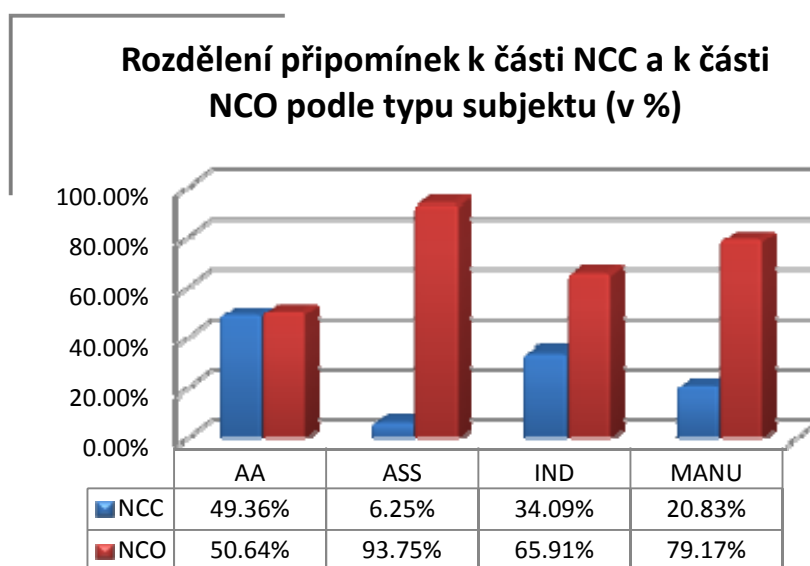
### III. Konzultace

7. Toto stanovisko vychází z:
- Oznámení o navrhované změně (NPA) 2009-02, které obsahuje předběžné návrhy prováděcích pravidel a s nimi souvisejících přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenského materiálu (GM) pro letový provoz.
8. NPA 2009-02 bylo zveřejněno na webových stránkách agentury EASA (<http://www.easa.europa.eu>) dne 30. ledna 2009. Doba vyhrazená pro konzultace skončila dne 31. července 2009. Agentura obdržela celkem 13 775 připomínek, z toho přibližně 8200 připomínek se týkalo oblasti působnosti tohoto stanoviska.

9. Shrnutí připomínek, příslušné odpovědi na shrnuté připomínky a navrhované pozměněné znění pravidel byly podrobně projednány v následujících čtyřech revizních skupinách (RG):
- RG01 (CAT) se zaměřením na pravidla pro provoz obchodní letecké dopravy;
  - RG02 (SPO) se zaměřením na pravidla pro zvláštní provoz;
  - RG03 (NCC) se zaměřením na pravidla pro neobchodní lety složitých motorových letadel a
  - RG04 (NCO) se zaměřením na pravidla pro neobchodní lety jiných než složitých motorových letadel.
10. Příslušné návrhy textu dokumentu připomínek a odpovědí (CRD) k části NCC a k části NCO byly přezkoumány v RG03 a RG04.
11. Před zveřejněním CRD agentura rovněž provedla kontrolu souladu s jinými částmi (částí CAT a návrhem části SPO).
12. Po obsáhlých konzultacích s úřady, sdruženími a provozovateli agentura dne 31. srpna 2011 zveřejnila CRD OPS II.
13. Agentura obdržela k CRD reakce od 56 subjektů, včetně vnitrostátních úřadů, výrobců, sdružení a jednotlivců. Celkový počet připomínek činí přibližně 600, přičemž z 30 % se opakují.
14. Přehled o těchto reakcích podávají následující diagramy.

**Diagram 2: Přehled autorů připomínek**



**Diagram 3: Rozdělení připomínek k části NCC a části NCO****Diagram 4: Rozdělení připomínek k části NCC a části NCO**

15. Všechny reakce byly posouzeny a zodpovězeny a byly vzaty v úvahu při vypracování návrhu změny přílohy I, přílohy VI a přílohy VII tohoto stanoviska.

#### IV. Způsob číslování pravidel

16. V souladu s pokyny pro navrhování pravidel byl v těchto prováděcích pravidlech použit následující způsob jejich číslování:

<část>.<hlava>.<oddíl>.<č>

Vysvětlivka:

<část>: povinná – až čtyři písmena nebo číslice

příklady: NCC, NCO

<hlava>: povinná – až čtyři písmena nebo číslice

příklady: GEN, OP, POL, IDE

<oddíl>: povinný – až pět písmen nebo číslic

příklady: MPA, A, H

<č>: povinné – číslo pravidla – třímístné, začíná se od 100, dále se čísluje zpravidla v krocích po 5.



## **Předmětné nařízení o letovém provozu**

### **I. Oblast působnosti**

17. Předmětné nařízení o „letovém provozu“ definuje obecnou použitelnost částí, na které se vztahuje, a navrhuje přechodná opatření formou výjimek.<sup>5</sup> Je koncipováno jako změna nařízení a bere v úvahu změny provedené Evropskou komisí v původním předmětném nařízení OPS, které bylo zveřejněno ve stanovisku č. 04/2011 agentury EASA.

### **II. Přehled reakcí**

18. Obdržené reakce k předmětnému nařízení OPS se zaměřily na souvislost jeho znění a v několika případech žádaly o vyjasnění.

### **III. Vysvětlivky**

19. Čl. 1 odst. 1–3 pozměněného nařízení vymezují oblast působnosti tohoto nařízení tak, že se vztahuje na všechny neobchodní lety s letouny, vrtulníky, kluzáky a balony. Provozovatelé složitých motorových letounů a vrtulníků budou muset oznámit svou činnost příslušnému úřadu (čl. 1 odst. 6 první bod). Související ustanovení týkající se prohlášení a organizačních požadavků byla již zveřejněna ve stanovisku č. 04/2011 agentury EASA.
20. Jsou navrhovány dvě nové přílohy, jež obsahují technické požadavky týkající se provozních postupů, výkonnosti, vybavení a některé obecné požadavky: Příloha VI – část NCC a příloha VII – část NCO (čl. 1 odst. 11). Související použitelnost je stanovena v prvních dvou bodech čl. 1 odst. 6. Kromě toho se pro jakýkoli provoz ve vymezeném vzdušném prostoru nebo provádění letů na nižších minimech požaduje, aby obchodní i neobchodní provozovatelé byli držiteli zvláštního schválení/oprávnění. Ustanovení týkající se takových činností a schválení/oprávnění jsou obsažena v části SPA (provoz vyžadující zvláštní schválení/oprávnění), která byla zveřejněna ve stanovisku č. 04/2011. Předmětné nařízení nyní stanoví související použitelnost (čl. 1 odst. 4 a 5).
21. Pokud jde o příslušné provozní požadavky na schválené organizace pro výcvik (ATO), stanoví se, že letový výcvik prováděný schválenými organizacemi pro výcvik se provádí v souladu s částí NCC nebo částí NCO podle toho, zda letadlo je či není složité motorové letadlo, a bez ohledu na to, zda se jedná o obchodní nebo neobchodní činnost (čl. 1 odst. 6 třetí bod).
22. V následující tabulce jsou shrnuty různé požadavky OPS vztahující se na neobchodní provoz a na schválené organizace pro výcvik:

<sup>5</sup> Výjimka je druh přechodného opatření, který ponechává na členských státech, aby rozhodly o odkladu data provedení určitého ustanovení, až po určitou nejzazší lhůtu stanovenou zákonem.

<b>Druh provozu</b>	<b>Část</b>	<b>Druh letadla</b>	<b>Publikace</b>
Neobchodní provoz složitých motorových letadel (CMPA)	Část NCC	Letouny Vrtulníky	Zveřejněno s tímto stanoviskem
	Část SPA	Letouny Vrtulníky	Zveřejněno se stanoviskem 04/2011
	Část ORO	Letouny Vrtulníky	Zveřejněno se stanoviskem 04/2011
Neobchodní provoz jiných než složitých motorových letadel (otCMPA)	Část NCO	Letouny Vrtulníky Balony Kluzáky	Zveřejněno s tímto stanoviskem
	Část SPA	Letouny Vrtulníky Balony Kluzáky	Zveřejněno se stanoviskem 04/2011
Schválené organizace pro výcvik	Část ORA	všechny	Zveřejněno se stanoviskem 03/2011
	Část NCO	Jiná než složitá motorová letadla: Letouny Vrtulníky Balony Kluzáky	Zveřejněno s tímto stanoviskem
	Část NCC	Složitá motorová letadla: Letouny Vrtulníky	Zveřejněno s tímto stanoviskem
	Část SPA (všichni provozovatelé)	Letouny Vrtulníky Balony Kluzáky	Zveřejněno se stanoviskem 04/2011

23. Čl. 1 odst. 7 obsahuje upřesnění, pokud jde o příslušné požadavky na omezení doby letové služby (FTL). Pro neobchodní provoz složitých motorových letadel se zatím nadále použijí vnitrostátní předpisy. Příslušná prováděcí pravidla budou navržena později.
24. Čl. 1 odst. 8 a 9 pozměněného nařízení obsahují ustanovení o výjimkách. Definice nejzazšího data použitelnosti prováděcích pravidel v článku 70 základního nařízení omezuje období, které je k dispozici pro přechod, když stanoví, že prováděcí pravidla se použijí nejpozději od 8. dubna 2012. Na žádost Evropské komise byla pro řešení případů, kdy přechodné období bude prodlouženo na dobu po 8. dubnu

2012, zvolena metoda výjimek. Pro neobchodní provoz se navrhuje obecná výjimka v trvání 2 let.

25. Čl. 1 odst. 10 obsahuje další definice, které budou doplněny do přílohy I – Definice (a kterými se mění to, co bylo zveřejněno ve stanovisku č. 04/2011). Příloha I přináší definice pojmů použitých v přílohách nařízení o letovém provozu. Doplněk obsahuje definice pojmů „postup přiblížení s vertikálním vedením (APV)“ a „letišť s přípustným počasím“.
26. Definice postupu přiblížení s vertikálním vedením byla převzata do hlavní přílohy z přijatelných způsobů průkazu k příloze I, neboť tento pojem se užívá v prováděcích pravidlech v části NCC. Byla předložena v CRD OPS II, kde bylo také vysvětleno, že tato definice je sladěna s definicí obsaženou v EU-OPS a vztahuje se na postupy přiblížení na přistání do výšky rozhodnutí (DH) 250 ft a s dráhovou dohledností (RVR) ne menší než 600 m. Sjednocení s EU-OPS znamená, že provoz pomocí směrového majáku s vertikálním vedením (LPV) s výškou rozhodnutí (DH) do 200 ft by měl být považován za provoz I. kategorie (CAT I), a nikoli za postup přiblížení s vertikálním vedením (APV).
27. Definice pojmu „letišť s přípustným počasím“ byla doplněna v CRD OPS II. Požaduje, aby byla provedena kontrola počasí, která ukáže, že bude možné bezpečné přistání. Tato definice vychází z definice „vhodného náhradního letiště“ uvedené v dodatku E části I přílohy 6 ICAO. Výrazu „letišť s přípustným počasím“ se dává přednost před „vhodným letišťem“ zejména proto, že poslední uvedený výraz by mohl představovat problém pro překladatele, kteří by museli rozlišovat mezi ním a „přiměřeným letišťem“. K těmto definicím se nevyskytly žádné připomínky.
28. Článek 2 obsahuje požadavky týkající se vstupu pozměněného nařízení v platnost.

**Příloha VI – část NCC (A,H)****I. Oblast působnosti**

29. Část NCC je třeba interpretovat ve spojení s:

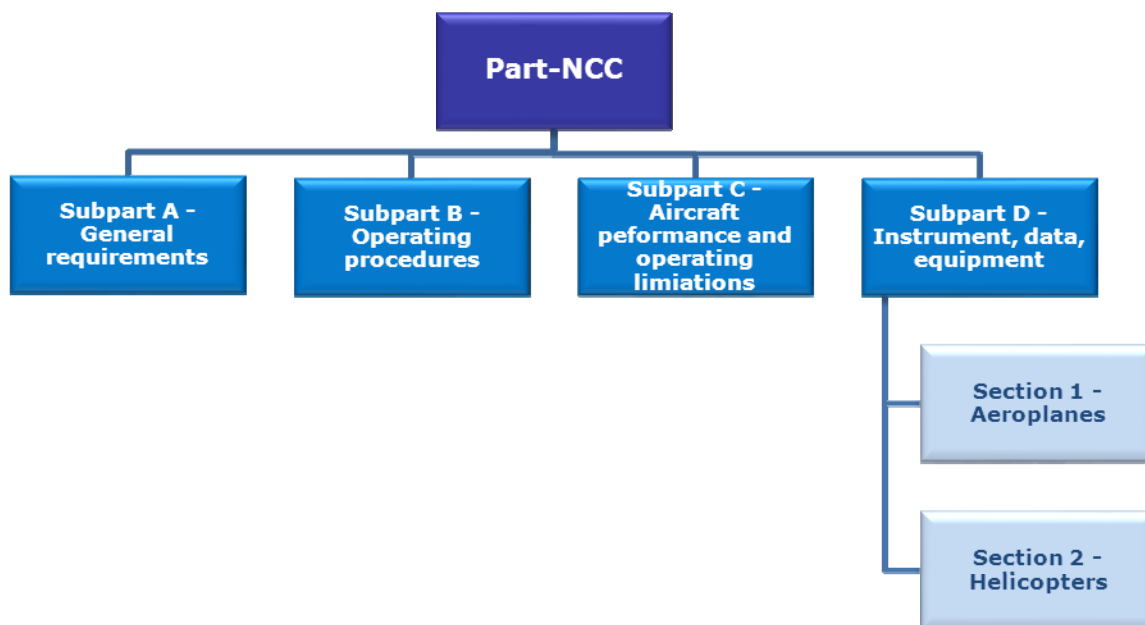
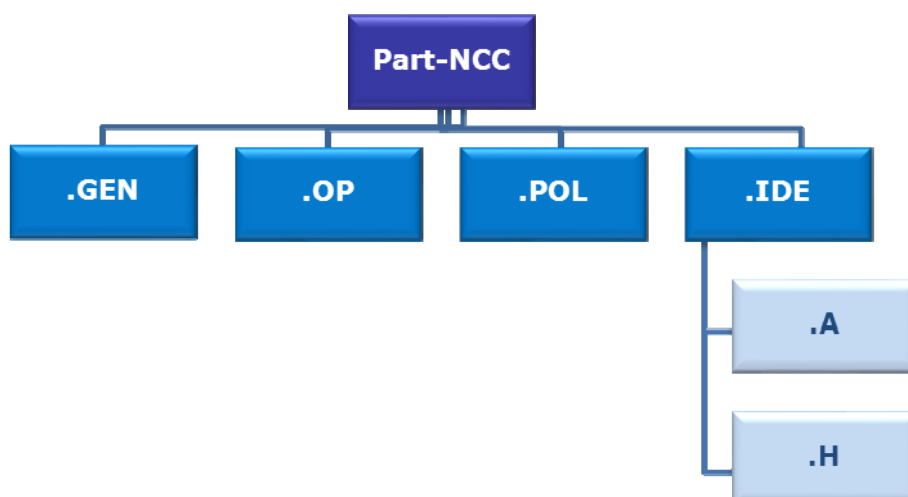
- předmětným nařízením o letovém provozu, zejména pokud jde o data použitelnosti a přechodná období;
- přílohou I – Definice, která vymezuje pojmy použité v přílohách II–VIII;
- přílohou II – částí ARO obsahující mimo jiné požadavky na úřady ve vztahu k provozovatelům NCC, které se týkají povinností při výkonu dozoru, vyřizování prohlášení a vydávání seznamu zvláštních schválení/oprávnění;
- přílohou III – částí ORO obsahující mimo jiné požadavky na organizace ve vztahu k provozovatelům NCC, které se týkají systému řízení, postupu pro přijatelné způsoby průkazu, požadavky na provozovatele při předkládání prohlášení, vedení příručky, tabulek a záznamů, výcviku letových posádek a palubních průvodčích a – v pozdější fázi – požadavky na omezení doby letové služby; a
- přílohou V – částí SPA, která obsahuje požadavky na provoz vyžadující zvláštní schválení/oprávnění.

30. Část NCC obsahuje technické požadavky pro neobchodní provoz složitých letounů a vrtulníků. Sestává ze čtyř hlav, z nichž hlava o přístrojích, datech a vybavení se dále člení na oddíly, jež obsahují specifická pravidla pro různé kategorie letadel.

31. Struktura hlav je srovnatelná se strukturou hlavních požadavků v příloze IV základního nařízení a v příloze 6 ICAO.

32. Struktura pravidel, a zejména oddílů, byla navržena tak, aby v budoucnu mohly být doplněny požadavky pro další kategorie letadel nebo pro zvláštní druhy provozu, aniž by bylo nutno provádět změny ve znění stávajících pravidel nebo ve stávající struktuře. Je třeba poznamenat, že v rámci budoucích úkolů v oblasti tvorby pravidel budou vypracovány požadavky pro letadla se sklopným rotorem.

33. Struktura části NCC je znázorněna na digramu 5 a diagramu 6.

**Diagram 5: Struktura části NCC – nadpisy****Diagram 6: Struktura části NCC – identifikátory pravidel**

34. Pravidla pro provoz NCC jsou sladěna s částí II a částí III přílohy 6 ICAO a vycházejí z návrhu JAR-OPS 2.

## II. Přehled reakcí

35. Agentura obdržela 150 připomínek k části NCC od 14 přispěvatelů.
36. Celkově autoři připomínek strukturu pravidel v této hlavě podpořili. Agentura proto zachovala koncept čtyř hlav, které byly podle potřeby dále rozčleněny do oddílů a kapitol.
37. Některé připomínky požadovaly, aby pravidla NCC byla, pokud je to proveditelné, sladěna s pravidly pro obchodní provoz. Agentura uznala, že takové sladění by bylo v zájmu bezpečnosti, zejména pro takové druhy provozu, které zahrnují obchodní i

neobchodní lety, a tento požadavek byl v mezích možností přijat. Bližší podrobnosti jsou popsány dále v podnázvech jednotlivých oddílů.

### III. Přehled rozdílů

#### Rozdíly oproti příloze 6 ICAO

38. Následující tabulka podává přehled standardů uvedených v části II a v oddílu III části III přílohy 6 ICAO, u kterých se má za to, že nejsou provedeny vůbec, anebo jsou provedeny takovým způsobem, který nezajišťuje alespoň přiměřenou úroveň bezpečnosti, jak stanoví příloha 6 ICAO.

**Tabulka 7: Rozdíly oproti příloze 6 ICAO**

Odkaz na části I/III přílohy 6	Odkaz na EASA-EU	Popis rozdílu
Příloha 6 část II odst. 3.6.3.2.1.1/3 a část III oddíl 3 odst. 4.7.2.1	NCC.IDE.A/H.160	Datum použitelnosti pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) se použije na osvědčení letové způsobilosti vydaná 01/01/2016 nebo později.
Příloha 6 část II odst. 3.6.3.1.2.2/3 a část III oddíl 3 odst. 4.7.1.2.1	NCC.IDE.A/H.165	Datum použitelnosti pro zapisovač letových údajů (FDR) se použije na osvědčení letové způsobilosti vydaná 01/01/2016 nebo později.
Příloha 6 část II odst. 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Maximální časový interval mezi odběrem vzorků a záznamem určitých parametrů ve FDR není proveden
Příloha 6 část II odst. 3.6.3.3.1.2 a část III oddíl 3 odst. 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Dodatečné vybavení systémem záznamu komunikace datovým spojem není provedeno

### IV. Seznam navrhovaných úkolů v oblasti tvorby pravidel

39. V průběhu jednotlivých fází konzultací se zainteresovanými stranami byl zjištěn určitý počet otázek, které – pokud by byly řešeny v rámci tohoto stanovisko – by daleko překročily mandát agentury pro provedení obsahu stávajících pravidel. Tyto otázky však byly zdokumentovány a agentura se jimi bude zabývat v rámci samostatných úkolů v oblasti tvorby pravidel, což umožní odpovídající konzultace se zainteresovanými stranami a jejich zapojení. Přehled těchto navrhovaných úkolů v oblasti tvorby pravidel podává následující tabulka.

**Tabulka 8: Navrhované úkoly v oblasti tvorby pravidel**

Odkazy na části, pravidla	Oblast působnosti	Odkaz na program tvorby pravidel
NCC.POL.105	Přezkum standardních hodnot hmotnosti	RMT.0.312 a 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Aktualizace seznamu parametrů včetně účinnosti parametrů.	RMT.0.308 a 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Dodatečné vybavení zapisovačem komunikace datovým spojem	RMT 0.294 a 0.295

**V. NCC.GEN: Hlava A – Obecné požadavky**

40. Tato hlava obsahuje obecné požadavky na provoz NCC.

**Obecně**

41. Byly vyjádřeny jisté obavy týkající se dotyčného příslušného úřadu pro letadla zapsaná v rejstříku třetí země. Nařízení (ES) č. 216/2008 se vztahuje na letadla zapsaná v rejstříku třetí země a provozovaná ve Společenství. Při určení příslušného úřadu se vychází ze dvou kritérií:
42. – „hlavní místo obchodní činnosti“ u leteckých společností a řízené lety poskytované v neobchodním provozu; a
43. – „místo trvalého pobytu“ u soukromých provozovatelů.
44. NCC.GEN.100 bylo proto navrženo v souladu s čl. 4 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
45. Některé připomínky požadovaly vyjasnit obsah NCC.GEN.130 o přenosných elektronických zařízeních (PED). Bude vypracován nový přijatelný způsob průkazu (AMC)/poradenský materiál (GM), jež poskytnou další pokyny k přenosným elektronickým zařízením.
46. Jelikož osvědčení letové způsobilosti letadel se považuje za platné pouze s příloženým platným osvědčením kontroly letové způsobilosti (ARC) a vzhledem k tomu, že zvláštní zmínka o osvědčení letové způsobilosti již stanoví, že k osvědčení letové způsobilosti se přikládá platné osvědčení kontroly letové způsobilosti, nebylo osvědčení kontroly letové způsobilosti uvedeno v NCC.GEN.140 mezi požadovanými dokumenty na palubě, aby tento požadavek nebyl uveden vícekrát.
47. Bylo obdrženo mnoho připomínek, které žádaly o více výjimek v bodě NCC.GEN.150, aby bylo možno mít na palubě předměty, které jsou běžně považovány za nebezpečné zboží. Agentura má jisté obavy z dalších takových

výjimek a je toho názoru, že výjimky již poskytnuté v Technických instrukcích organizace ICAO by neměly být rozšiřovány.

### ***NCC.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota***

48. V souladu s novými zásadami pro vypracování návrhů odkazují prováděcí pravidla na hlavní požadavky uvedené v příloze IV základního nařízení, kde jsou tyto požadavky rozvedeny podrobněji v prováděcích pravidlech.

### ***NCC.GEN.120 Pojíždění letounů***

49. Na základě obdržených připomínek zejména k požadavku na poskytování výcviku pro použití radiotelefonu byly poskytnuty úlevy pro letiště, na kterých se rozhlasové spojení nevyžaduje. Tato úprava také sladuje tento požadavek s částí II přílohy 6 ICAO.

50. Po obdržení několika připomínek bude vypracován nový poradenský materiál, ve kterém budou poskytnuty pokyny týkající se požadovaných dovedností a vědomostí, aby bylo možno vyhovět provozním standardům, které jsou požadovány pro bezpečný pohyb letounu po letišti.

### ***NCC.GEN.125 Zapnutí rotoru***

51. Tento text popisuje podmínky pro zapnutí rotoru za účelem letu a údržby a je sladěn s částí CAT, bodem CAT.GEN.MPA.130.

### ***NCC.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení***

52. Tento text požaduje nepoužívat přenosná elektronická zařízení (PED), která mohou negativně ovlivnit letadlo, a je sladěn s částí CAT, bodem CAT.GEN.MPA.135.

### ***NCC.GEN.150 Přeprava nebezpečného zboží***

53. Tento požadavek stanoví podmínky, za kterých může být přepravováno nebezpečné zboží bez oprávnění vydaného v souladu se SPA.DG. To se týká například předmětů přepravovaných v zavazadlech cestujících nebo členů posádky, které jsou běžně považovány za nebezpečné zboží.

54. Požadavek informovat o nedeklarovaném nebo nesprávně deklarovaném zboží byl vypuštěn, protože se má za to, že se neobchodního provozu netýká a není proveditelný.

55. Přístup uplatňovaný agenturou spočívá v práci s dynamickými odkazy na Technické instrukce ICAO, jak je uvedeno v oznámení o připravované změně (NPA). Odkaz je uveden v prováděcích pravidlech. Výňatky z Technických instrukcí tato pravidla většinou neobsahují. Z Technických instrukcí jsou citovány pouze požadavky, jež stanoví konkrétní odpovědnosti provozovatele.



56. Pojem „Technické instrukce“ je definován v příloze I (jak byla zveřejněna ve stanovisku č. 04/2011).

## **VI. NCC.OP: Hlava B – Provozní postupy**

57. Tato hlava obsahuje požadavky na provozní postupy pro neobchodní provoz složitých motorových letadel (NCC).

### **Obecně**

58. Požadavky na vzlet za podmínek nízké dohlednosti (LVTO) jsou sladěny s částí CAT a návrhem části SPA, jež vyžadují souhlas podle části SPA pro každý vzlet nižší než 400m.
59. Mnohé zainteresované strany vyjádřily obavy nad NCC.OP.155 a NCC.OP.156 v souvislosti s volbou náhradního letiště určení pro letouny a vrtulníky. Záměrem tohoto pravidla není, jak bylo uvedeno v připomínkách, požadovat, aby na letišti určení a náhradním letišti bylo přípustné počasí ve stejnou dobu. Jak je v těchto pravidlech uvedeno, jestliže počasí na letišti určení je horší než předepsané minimum, musí být zvoleno náhradní letiště tak, aby splňovalo příslušné meteorologické požadavky.
60. Po obdržení připomínek týkajících se použití nadmořské výšky rozhodnutí (DA)/výšky rozhodnutí (DH) při provádění nepřesného přístrojového přiblížení technikou konečného přiblížení stálým klesáním, což v případě nezdařeného přiblížení může vést k létání pod minimální nadmořskou výškou pro klesání (MDA)/minimální výškou pro klesání (MDH), bude vypracován přijatelný způsob průkazu (AMC) k NCC.OP.111 s cílem dále upřesnit odpovědnost provozovatele za zavedení postupů, jež umožní během průletu/nezdařeného přiblížení zabránit létání pod minimální nadmořskou výškou pro klesání/minimální výškou pro klesání.

### **NCC.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny**

61. Toto pravidlo bylo zjednodušeno a pouze odkazuje na dobu letu na nejbližší přiměřené náhradní letiště.
62. Nutno poznamenat, že tento pojem není definován pro provoz vrtulníků a má se za to, že provozovatel upřesní kritéria volby v provozní příručce. Agentura zvažuje blíže definovat pojem osamocené letiště v rámci některého z budoucích úkolů v oblasti tvorby pravidel.

### **NCC.OP.110 Provozní minima letiště – obecně**

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

#### **NCC.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem pro letouny**

#### **NCC.OP.113 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem na pevnině pro vrtulníky**

63. NCC.OP.110 je přísnější než odstavec 3.4.2.7 části II přílohy 6 ICAO. Část NCC požaduje, aby provozovatel specifikoval provozní minima letiště, zatímco část II

přílohy 6 pouze požaduje, aby provozovatel zajistil, že velící pilot dodrží provozní minima stanovená státem, na jehož území se letiště nachází.

64. Text pravidla a struktura pravidla jsou nyní lépe sladěny s odpovídajícím požadavkem v části CAT, bodě CAT.OP.MPA.110.

#### ***NCC.OP.120 Postupy omezování hluku***

65. Toto pravidlo se vztahuje na provozovatele a jeho cílem je zdůraznit, že bezpečnost by měla být upřednostněna před omezováním hluku. Vychází z doporučení obsažených v částech II a III přílohy 6 ICAO.

#### ***NCC.OP.125 Minimální bezpečná nadmořská výška – lety IFR***

66. Toto pravidlo je sladěno s odstavcem 3.4.2.6 části II přílohy 6 dohody ICAO. Cílem tohoto pravidla je, aby provozovatel stanovil metodu, kterou se určí minimální nadmořské výšky letu; a na jejím základě pak velící pilot (PIC) stanoví minimální nadmořské výšky letů pro každý let.

#### ***NCC.OP.135 Uložení zavazadel a nákladu***

67. Toto pravidlo vychází z požadavku částí II a III přílohy 6 ICAO. Znění tohoto pravidla je sladěno s částí CAT, bodem CAT.OP.MPA.160.

#### ***NCC.OP.140 Instrukce cestujících***

68. Text tohoto pravidla obsahuje seznam témat, která musí obsahovat instrukce cestujících.

#### ***NCC.OP.145 Příprava letu***

69. Na základě obdržení připomínek bude vypracován poradenský materiál, jehož cílem je poskytnout pokyny o možném využití provozního letového plánu (OFP) ke splnění požadavku na letovou přípravu. Organizace ICAO také nevyžaduje provozní letový plán pro neobchodní provoz.

#### ***NCC.OP.150 Náhradní letiště při vzletu – letouny***

#### ***NCC.OP.151 Náhradní letiště určení – letouny***

#### ***NCC.OP.152 Náhradní letiště určení – vrtulníky***

70. Požadavek na náhradní letiště se skládá ze tří specifických požadavků. V souladu s oddílem 3 části II a oddílem III části III přílohy 6 ICAO jsou náhradní letiště při vzletu předepsána pouze pro letouny. Navíc se upřesňuje, že tyto požadavky se vztahují pouze na pravidla pro lety podle přístrojů (IFR).

71. Text týkající se náhradního letiště k letišti určení je rozčleněn do specifických požadavků pro různé druhy letadel. Tento text vymezuje dobu platnosti

meteorologických podmínek pro provoz letounů. Zatímco příloha 6 ICAO a text oznámení o navrhované změně (NPA) odkazují pouze na přiměřenou dobu před předpokládanou dobou příletu a po předpokládaném příletu, tento text konkrétně stanovuje, že přiměřenou dobou se míní jedna hodina před předpokládanou dobou příletu a jedna hodina po předpokládaném příletu, stejně jako je tomu v části CAT.

72. Pro vyjasnění a zajištění souladu byl NCC.OP.152 písm. a) změněn tak, že obsahuje požadavek na postup přiblížení podle přístrojů na letišti určení, neboť toto pravidlo odkazovalo na minimum v souvislosti s postupem přiblížení podle přístrojů.
73. V případě osamocené letiště pro provoz vrtulníků byla zavedena doba platnosti a byla sladěna s požadavkem pod písmenem a), tj. na interval, který začíná dvě hodiny před předpokládanou dobou příletu a končí dvě hodiny po předpokládaném příletu.

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

74. Toto pravidlo je sladěno s částí CAT, bodem CAT.OP.MPA.195. Tento text rozlišuje mezi leteckým benzinem (AVGAS) a palivem se širokým rozsahem destilačních teplot na jedné straně, a ostatními typy paliv. Toto pravidlo je záměrně přísnější než část II přílohy 6 ICAO a – v zájmu bezpečnosti – nepovoluje, aby bylo letadlo plněno leteckým benzinem (Avgas) nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.

#### ***NCC.OP.160 Použití náhlavní soupravy***

75. Toto pravidlo vychází z části II a části III přílohy 6 ICAO. Stanovuje podmínky, za nichž by měla být používána náhlavní souprava jako základní přístroj k dorozumívání s letovými provozními službami (ATS). Text je sladěn s příslušným požadavkem v části CAT, bodě CAT.OP.MPA.215.

#### ***NCC.OP.165 Přeprava cestujících***

76. Z důvodu jasnosti a zajištění jednotnosti terminologie se používá výraz „cestující“ místo výrazu „osoby“ a výraz „zádržná zařízení“ místo výrazu „vícebodové bezpečnostní pásy“. Tento text se dále zabývá vícenásobným obsazením sedadel letadla, aby bylo umožněno sezení jedné dospělé osoby s jedním malým dítětem. Tato část textu je sladěna s CAT.OP.MPA.225.

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

#### ***NCC.OP.190 Led a jiná znečištění – letové postupy***

77. Postupy pro případ námrazy se zabývají dva požadavky, první se týká postupů na zemi a druhý letových postupů. Jsou sladěny s odpovídajícími požadavky v části CAT, bodech CAT.OP.MPA.250 a 255.

**NCC.OP.200 Simulované mimořádné situace za letu**

78. Bylo vzneseno množství připomínek, jež požadovaly zrušení specifického požadavku nesimulovat lety IFR umělými prostředky s cestujícími na palubě. Agentura nadále považuje simulaci takových situací s cestujícími na palubě za bezpečnostní riziko, a tento požadavek byl proto ponechán.
79. Jelikož pravidla pro neobchodní provoz složitých motorových letadel (NCC) se vztahují na schválené organizace pro výcvik, jež provádějí výcvikové lety se složitými letadly, a vzhledem k obdržným připomínkám byly v tomto pravidle zavedeny úlevy, jež dovolují při výcvikových letech simulovat mimořádné situace a lety IFR umělými prostředky s piloty-žáky na palubě.

**NCC.OP.205 Řízení palivového systému za letu**

80. Po některých připomínkách a z důvodu zajištění souladu byl vypuštěn pojem „konečná zásoba paliva“, který není v textu pravidla NCC definován. Text tohoto pravidla nyní odkazuje na požadavek minimálního množství paliva pro letouny a vrtulníky. Záměrem tohoto pravidla je zajistit, aby po přistání nezbylo méně paliva, než je zásoba paliva požadovaná v NCC.OP.130 a NCC.OP.131.

**NCC.OP.220 Palubní protisrážkový systém (ACAS)**

81. Požadavky na použití palubního protisrážkového systému (ACAS) jsou sladěny s nařízením (EU) č. 1332/2011.

**NCC.OP.230 Zahájení a pokračování přiblížení**

82. Cílem tohoto pravidla je zabránit provozovateli v letu pod hladinou 1000 ft, jestliže jsou hlášená minima nižší než stanovená provozní minima pro dané letiště.

**VII. NCC.POL: Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení****Obecně**

83. Tato hlava obsahuje pravidla týkající se výkonnosti letadla a provozních omezení pro neobchodní provoz složitých letadel a vrtulníků.
84. Tato pravidla stanoví provozní omezení, hmotnost a vyvážení, obecné požadavky na výkonnost a specifické požadavky na výkonnost v specifických fázích letu.
85. Autoři některých připomínek požadovali, aby tyto požadavky, jež opakují některé požadavky části A SERA, byly vypuštěny. To nebylo provedeno, protože část A SERA se týká pouze vzdušného prostoru EU a je nezbytné, aby se odkaz na požadavky pravidel létání vztahoval také na činnosti prováděné mimo vzdušný prostor EU.
86. Jiné připomínky požadovaly přesněji definovat, zejména pro letouny, kritéria a pokyny týkající se výkonnosti během přistání. Učinit to na úrovni pravidla, jak je tomu v části CAT, by pro neobchodní provoz bylo nepřiměřené, a proto agentura

zvažuje doplnit kritéria a pokyny na úrovni přijatelného způsobu průkazu (AMC)/poradenského materiálu (GM).

87. Některé připomínky požadovaly vypustit z části NCC odkaz na provoz vrtulníků v 1., 2. a 3. třídě výkonnosti, neboť třídy výkonnosti jsou definovány a vztahují se pouze na provoz podle části CAT, a pro část NCC nebo dokonce část NCO žádné takové požadavky na výkonnost nejsou stanoveny. Pravidla byla odpovídajícím způsobem změněna a pro výkonnost vrtulníků definují alternativní kritéria.

#### ***NCC.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla***

88. Toto pravidlo bylo zachováno s menšími redakčními úpravami oproti textu oznámení o navrhované změně (NPA) a dokumentu připomínek a odpovědí (CRD).

#### ***NCC.POL.105 Hmotnost a vyvážení, nakládání***

89. Požadavky, týkající se hmotnosti a vyvážení letounů a vrtulníků, byly ponechány společně, neboť bylo zjištěno jen několik málo rozdílů mezi těmito třídami letadel. Výsledný text byl, pokud to bylo proveditelné, sladěn s částí CAT. Některé požadavky CAT však nebyly zavedeny a byla dosažena lepší vyváženost mezi úrovní prováděcích pravidel a úrovní přijatelného způsobu průkazu (AMC)/poradenského materiálu (GM) s cílem umožnit dostatečnou flexibilitu a zohlednit různé provozní podmínky.
90. Požadavky týkající se vážení letadel byly zachovány. Agentura může v rámci budoucích úkolů v oblasti tvorby pravidel zvážit, zda se nepřekrývají s požadavky na letovou způsobilost, a vypracovat specializovaný úkol v oblasti tvorby pravidel za účelem harmonizace.
91. Ustanovení o pravidelném opakovaném vážení bylo vypuštěno, neboť podmínky pro opakované vážení jsou již dostatečně popsány v novém písmeni a).
92. Hodnoty standardních hmotností byly povýšeny na úroveň pravidla po připomínce, aby byla poskytnuta větší jistota. Hodnoty standardních hmotností budou řešeny také v rámci budoucích úkolů v oblasti tvorby pravidel RMT.0312 a 0313.
93. Na úrovni přijatelného způsobu průkazu byla doplněna tabulka, jež udává přesnost vážícího vybavení.

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

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

94. Klíčové prvky systému hmotnosti a vyvážení a dokumentace o hmotnosti a vyvážení byly ponechány na úrovni prováděcího pravidla.
95. Text byl přepracován s cílem přesněji formulovat záměr, a bylo včleněno samostatné pravidlo se specifickými úlevami pro vrtulníky.
96. Různé počítačové systémy hmotnosti a vyvážení, jež mohou být použity, budou podrobněji popsány v poradenském materiálu (GM).

**NCC.POL.120 Omezení hmotnosti při vzletu – letouny**

97. Toto pravidlo bylo doplněno s cílem lépe vysvětlit cíl v oblasti bezpečnosti, který se týká omezení hmotnosti, a sladit text s odstavcem 3.5.2.6 části II přílohy 6 ICAO.

**NCC.POL.125 Vzlet – letouny**

98. Pozměněný text bere v úvahu, že ne všechny letouny mají v letové příručce letadla (AFM) uvedenu rychlost při poruše kritického motoru (V1), a také lépe rozlišuje mezi vícemotorovými letouny, které mají čistou dráhu letu při vzletu uvedenou v letové příručce letadla (AFM), a vícemotorovými letouny bez uvedené čisté dráhy letu při vzletu.

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

99. Pozměněný text stanoví, že s ohledem na výkonnost letadla by měl být zvažován let na „přiměřené letiště“, a obsahuje možnost letět na provozní místo, jak to povoluje NCC.OP.100.

**NCC.POL.135 Přistání – letouny**

100. Pozměněný text obsahuje možnost přistát na provozním místě, jak to povoluje NCC.OP.100.

**VIII:NCC.IDE: Hlava D – Přístroje, data a vybavení****Obecně**

101. Tato hlava obsahuje požadavky na přístroje, data a vybavení pro provoz NCC. Sestává ze dvou oddílů:

- Oddíl 1 – Letouny;
- Oddíl 2 – Vrtulníky.

102. Text byl celkově formulován tak, aby tam, kde je to praktické, byly cíle založené na výkonnosti ponechány na úrovni pravidel, a specifikace systémů/vybavení a prostředků průkazu byly umístěny na úrovni přijatelných prostředků průkazu (AMC).

103. Požadavky na vybavení byly odděleny od čistě provozních požadavků týkajících se např. použití vybavení, jež jsou náležitě řešeny v NCC.OP.

104. V každém oddíle bylo zachováno průběžné číslování, přičemž pravidla pro letouny a vrtulníky týkající se stejného tématu mají stejné číslo a stejný název. Jestliže se dané pravidlo vztahovalo pouze na letouny, bylo toto číslo pro vrtulníky přeskočeno, a naopak.

105. Byl zaveden nový požadavek, (NCC.IDE.A/H.105 Minimální vybavení pro let), s cílem řešit situace s nefunkčními nebo chybějícími položkami.

106. První část původního požadavku na vybavení pro let v podmínkách námrazy byla vypuštěna, neboť je již zahrnuta v základním požadavku 2 písm. a) odst. 5.
107. Byly vyjasněny požadavky pro schvalování v souladu s požadavky části 21. Byla doplněna další ustanovení, aby se zajistilo, že přístroje a vybavení, které část NCC nepožaduje a které nemusí být schvalovány podle části 21, nebudou používány k zajištění bezpečnostních funkcí a neovlivní letovou způsobilost. Dále byla vyjasněna použitelnost požadavků na letovou způsobilost pro schvalování vybavení letadel zapsaných v rejstříku třetí země a byl doplněn nový poradenský materiál (GM). Po připomínkách jsou dále vyjasňována ustanovení o schváleném a neschváleném vybavení.

#### ***NCC.IDE.A/H.105 Minimální vybavení pro let***

108. Tento bod zajišťuje možnost provozovat letadla mimo omezení seznamu minimálního vybavení (MEL), ale v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) po získání konkrétního schválení příslušného úřadu pro jednotlivé případy. To je v souladu s příslušným ustanovením v části CAT.

#### ***NCC.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky***

109. Byl zaveden specializovaný požadavek na vybavení záložními elektrickými pojistkami pro letadla z předchozího ustanovení NPA v OPS.CAT.407. To je v souladu s bodem 2.4.2.2. části II přílohy 6 ICAO. Stejně jako v případě CAT.IDE nebyl navrhován obdobný požadavek pro vrtulníky.

#### ***NCC.IDE.A/H.120 a 125 Provoz podle pravidel VFR/IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení***

110. Navrhovaná pravidla byla vypracována za základního předpokladu, že pravidla pro lety za viditelnosti (VFR) budou vyžadovat meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) a že let za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) bude muset být prováděn podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR).
111. Způsoby průkazu pro místní lety a konkrétní přístroje budou upřesněny v přijatelném způsobu průkazu (AMC).

#### ***NCC.IDE.A/H.130 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR***

112. Na základě poradenství odborníků bylo zohledněno pracovní zatížení letové posádky při jednopilotním provozu podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) a byl doplněn požadavek na vybavení autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

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

113. Navrhovaný text je v souladu s návrhem závěrů NPA-OPS 398. Specifikace funkcí systému výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) byla zahrnuta do definic pro třídu A a B, a byla proto vypuštěna. Byl doplněn nový poradenský materiál (GM) odkazující na standard TAWS.

**NCC.IDE.A/H.140 Palubní protisrážkový systém (ACAS)**

114. Požadavek na vybavení palubním protisrážkovým systémem (ACAS) byl zjednodušen a sladěn s nařízením (EU) č. 1332/2011.

**NCC.IDE.A/H.160 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru****NCC.IDE.A/H.165 Zapisovač letových údajů**

115. Ačkoliv část II přílohy 6 ICAO po nějakou dobu takové vybavení již vyžadovala, bylo navrhováno stanovit data provedení pro neobchodní provoz složitých motorových letadel (NCC) tak, aby byl leteckému průmyslu poskytnut dostatek času na zajištění souladu. Bylo proto navrženo zavést povinnost zápisu pro letadla s osvědčeními letové způsobilosti (CofA) vydaná 1. ledna 2016 nebo později.

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

116. Byl zaveden specializovaný požadavek na vybavení sedadly, bezpečnostními pásy a zádržnými systémy. Byla také poskytnuta definice pojmu „zádržný systém pro horní část trupu“ (UTR), která má zajistit flexibilitu pro stávající konstrukční řešení. Přezkum připomínek ukázal, že pojem „vícebodové bezpečnostní pásy“ nebyl užíván konzistentně. Zdá se, že je obecně přijato, že vícebodové bezpečnostní pásy se skládají z bezpečnostního pásu a dvou ramenních popruhů, ale existuje mnoho letounů, které možná nejsou v souladu s příslušnými požadavky. Byly obdrženy některé připomínky k oznámení o navrhované změně (NPA), jež požadovaly povolit použití bezpečnostních pásů s diagonálním ramenním popruhem na sedadle pozorovatele umístěné v palubním prostoru letounů, jestliže vybavení čtyřbodovým bezpečnostním pásem není proveditelné. Vzhledem k nejnovějšímu vývoji v konstrukcích interiéru letadel mohou různá konstrukční řešení zádržného systému pro horní část trupu zajistit stejnou zvýšenou úroveň bezpečnosti i pro uvedená sedadla pozorovatele.

117. Připomínky k dokumentu připomínek a odpovědí (CRD) v několika málo případech požadovaly stanovit počáteční data pro provedení požadavku na vybavení sedadel letové posádky zádržným systémem pro horní část trupu (UTR). Nebylo to přijato, neboť cílem tohoto pravidla po obdržení doporučení v oblasti bezpečnosti je zvýšit bezpečnostní standardy i pro stávající flotilu.



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

118. Tento bod nyní konkretizuje procentuální podíl cestujících, kterým musí být dodán kyslík, neboť standardy a doporučené postupy (SARP) organizace ICAO, předpisující obecné poskytnutí kyslíku části cestujících, nebylo možno vynutit.

**NCC.IDE.A/H.200 Dodatečná dodávka kyslíku – letouny/vrtulníky bez přetlakové kabiny**

119. Tyto požadavky byly přepracovány v souladu se standardy a doporučenými postupy (SARP) organizace ICAO. Ustanovení týkající se vrtulníků s přetlakovou kabinou byla stažena (jako u CAT.IDE). Úlevy pro krátká proniknutí do výšek mezi 13 000 ft a 16 000 ft budou muset být řešeny podle článku 14 základního nařízení. Tyto další výjimky nejsou v souladu se standardy a doporučenými postupy (SARP) organizace ICAO a jejich schvalování by mělo vycházet z konkrétních opatření zaměřených na snížení rizika (např. ze zkušeností provozovatele, fyziologické přizpůsobivosti pilota k určitým nadmořským výškám). Kromě toho by obvykle byly dosažitelné jen v určitých oblastech (např. v horských oblastech).

**NCC.IDE.A/H.205 Ruční hasicí přístroje**

120. Byl vypracován návrh specializovaného pravidla týkajícího se ručních hasicích přístrojů. Ustanovení ukládající povinné použití halonových plynů jako hasiva bylo vypuštěno v souladu s nařízením (ES) č. 1005/2009<sup>6</sup>, které použití halonových hasicích přístrojů zakáže. Toto pravidlo obsahuje obecný cíl, v oblasti bezpečnosti, který se týká se účinnosti hasicí látky. To umožňuje během přechodného období halonové přístroje nadále používat.

**Požadavky na vybavení vrtulníků provozovaných při letech nad vodou a v pobřežních vodách**

121. Následující soubor požadavků byl zrevidován a přepracován tak, aby byl v souladu s odpovídajícími pravidly CAT.IDE, vzhledem k obdobným bezpečnostním rizikům při těchto druzích provozu CAT a NCC.

- NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty
- NCC.IDE.H.226 Oděvy pro přežití posádky
- NCC.IDE.H.227 Záchranné čluny, záchranné polohové majáky nehody (ELT) a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou
- NCC.IDE.H.230 Vybavení pro přežití
- NCC.IDE.H.231 Dodatečné požadavky pro vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech
- NCC.IDE.H.232 Vrtulníky certifikované pro provoz na vodě – různé vybavení

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009 ze dne 16. září 2009 o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu. *Úř. věst. L 286, 31.10.2009, s. 1.*

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

122. Nutno poznamenat zejména následující:

- Většina těchto požadavků je v souladu s částí II přílohy 6 ICAO.
- Přísnější než ICAO jsou NCC.IDE.H.226 a NCC.IDE.H.231, kde v souladu s CAT.IDE byly vzaty v úvahu výsledky stávajících studií a dřívější oznámení o připravovaných změnách (NPA) Sdružených leteckých úřadů (JAA) týkající se doby přežití v chladné vodě.

123. Byly obdrženy připomínky, jež považovaly výše uvedené požadavky za nepřiměřené pro neobchodní provoz. U požadavků týkajících se dálkových letů nad vodou a nouzového přistání na vodě pro vrtulníky bylo k těmto připomínkám přihlédnuto. Vyšší bezpečnostní standard však byl ponechán v oblasti vybavení, a sice u požadavků týkajících se provozu v pobřežních vodách.

124. Dále bylo v souladu s obdržеныmi připomínkami vyjasněno, že záchranné vesty nemusí být nutně uloženy na určitých místech snadno dostupných pro použití, ale osoby, pro které jsou určeny, je mohou mít oblečeny přímo na sobě.

#### ***NCC.IDE.A/H.240 Náhlavní souprava***

125. Byl zaveden specializovaný požadavek na vybavení náhlavní soupravou, který přesahuje rámec výslovných požadavků ICAO, v souladu s provozním požadavkem NCC.OP.165 týkajícím se použití náhlavních souprav.

#### ***NCC.IDE.A/H.250 Navigační vybavení***

126. Byly zavedeny následující dodatečné požadavky v souladu s odstavcem 3.7.1 části II přílohy 6 ICAO:

- schopnost vedení obousměrné komunikace pro účely letištního řízení a
- schopnost přijímání meteorologických informací kdykoli během letu.

#### ***NCC.IDE.A.260 Řízení elektronických navigačních údajů***

127. Písmeno a) tohoto pravidla stanoví obecný záměr a odpovídající přijatelný způsob průkazu (AMC) upřesňuje, že pokud se používají elektronické údaje podporující navigační aplikaci jako hlavní prostředek pro navigaci, je vyžadován dopis o přijetí (LoA). Pro veškerá jiná použití potřebná na podporu provozu SPA se vyžaduje schválení. To bylo ujasněno pod písmenem b).

**Příloha VI – část NCO (A,H,S,B)****I. Oblast působnosti**

128. Část NCO je třeba interpretovat v souladu s:

- předmětným nařízením o letovém provozu, zejména pokud jde o data použitelnosti a přechodná období;
- přílohou I – Definice pojmů použitých v přílohách II–VIII;
- přílohou II – částí ARO, jež mimo jiné obsahuje požadavky na úřady v souvislosti s provozem NCO týkající se odpovědností při výkonu dozoru a seznamu zvláštních schválení/oprávnění; a
- přílohou V – částí SPA, která obsahuje požadavky na provoz vyžadující zvláštní schválení/oprávnění.

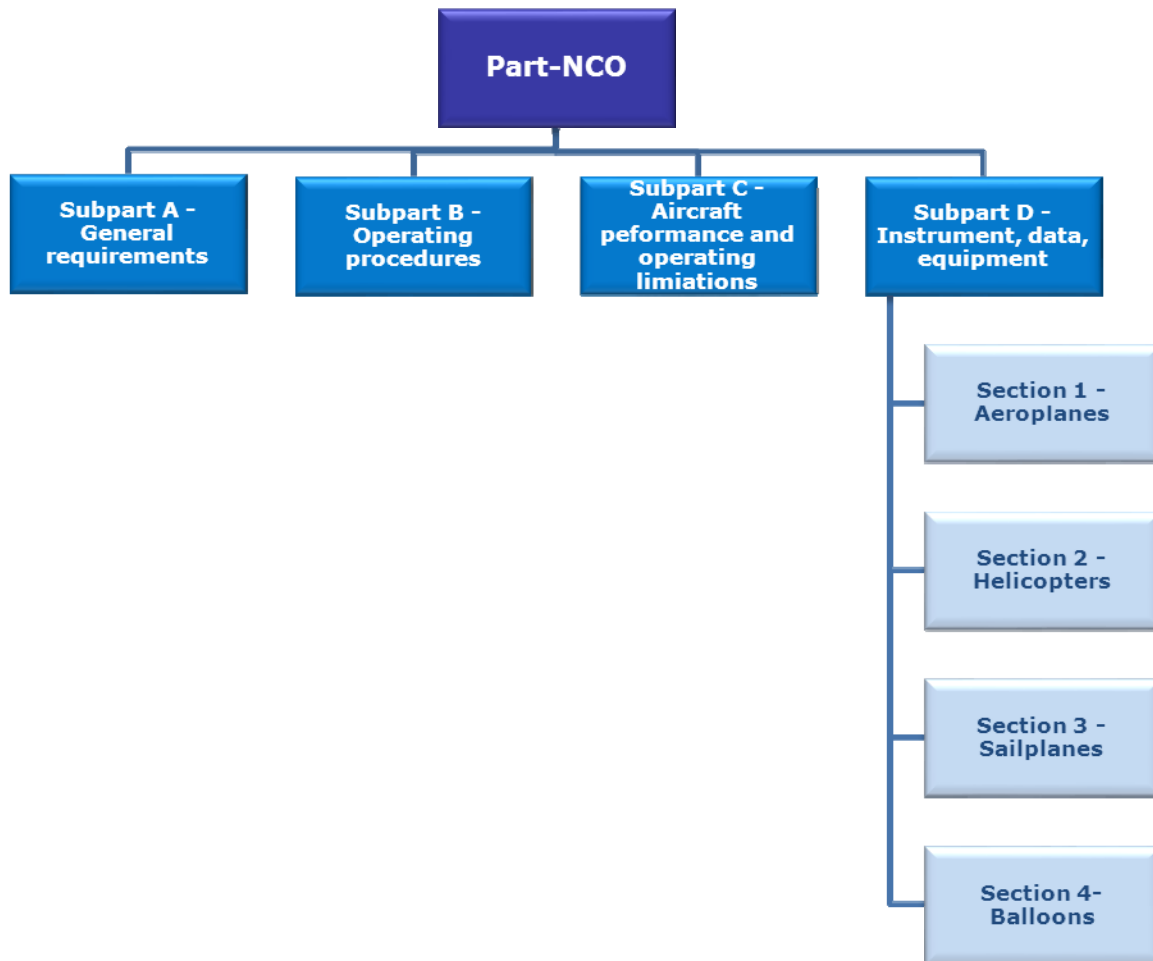
129. Část NCO obsahuje technické požadavky na neobchodní provoz jiných než složitých motorových letounů, vrtulníků, kluzáků a balonů. Sestává ze čtyř hlav, přičemž hlavy týkající se přístrojů, dat a vybavení, se dále člení do oddílů obsahujících specifická pravidla pro různé kategorie letadel.

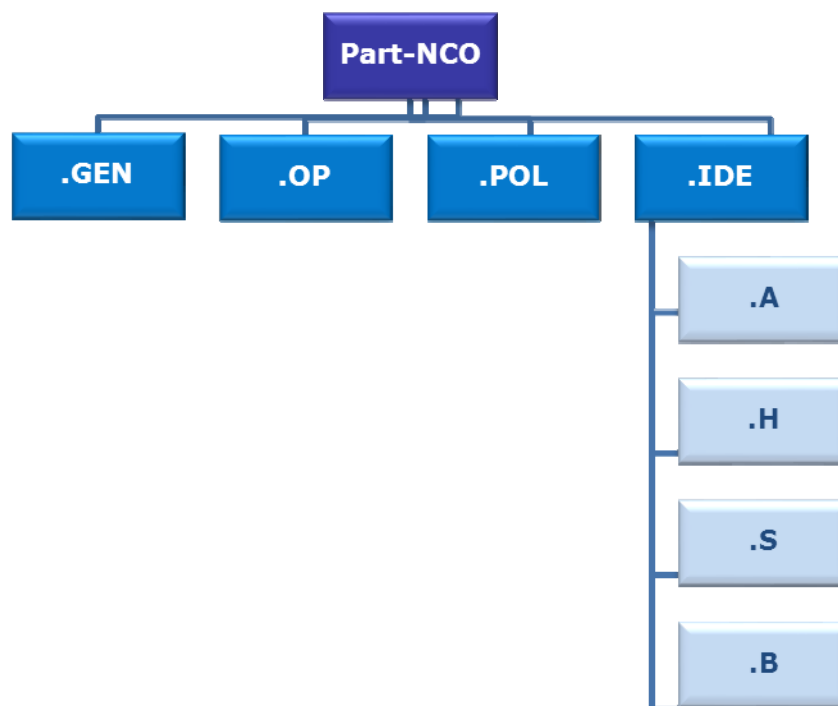
130. Struktura hlav je srovnatelná se strukturou hlavních požadavků v příloze IV základního nařízení a v příloze 6 ICAO.

131. Struktura pravidel, a zejména oddílů, byla navržena tak, aby v budoucnu mohly být doplněny požadavky pro další kategorie letadel nebo na specifické druhy provozu, aniž by bylo nutno provádět změny ve znění stávajících pravidel nebo ve stávající struktuře. Je třeba poznamenat, že v rámci budoucích úkolů v oblasti tvorby pravidel budou vypracovány požadavky pro vzducholodě, upoutané balony a bezpilotní vzdušné systémy.

132. Diagram 7 a diagram 8 přehledně znázorňují strukturu části NCO.

Diagram 7: Struktura části NCO – názvy



**Diagram 8: Struktura části NCO – identifikátory pravidel**

## II. Přehled reakcí

133. Agentura obdržela 450 připomínek k části NCO od 50 autorů.
134. Obecně autoři připomínek kladli na NCO mnohem mírnější požadavky než na část NCC, přičemž často navrhovali další úlevy pro lehká a ultralehká letadla, zejména pokud se týče vybavení.
135. Revizní skupina RG04 předložila společnou reakci, ve které poukázala na sporné otázky, u nichž se během schůzek nedosáhlo dohody, a poukázala na další rozdíly mezi textem, který byl projednáván na schůzkách, a konečnou verzí dokumentu připomínek a odpovědí (CRD), jež vyplynuly z kontroly souladu mezi různými částmi OPS provedené agenturou. Agentura uznává, že každý požadavek má své opodstatnění, avšak nutno poznamenat, že by měla být zachována vyváženost mezi bezpečností, přiměřeností pro všeobecné letectví a souladem se standardy a doporučenými postupy (SARP) organizace ICAO. Konkrétní položky jsou předloženy dále.
136. Byly vzneseny připomínky směřující k obnovení určitých úlev, které byly původně obsaženy v NPA 2009-2b, například jde o úlevy pro lety letecké akrobacie. Většina těchto úlev je z části NCO vypuštěna, protože se jimi bude zabývat část SPO.
137. Jeden členský stát poukázal na to, že v části NCO byl v různých bodech použit pojem „MOPSC“ (maximální provozní konfigurace sedadel pro cestující), což není vhodné, protože se nevyžaduje, aby lety NCO byly prováděny v souladu s provozní příručkou, kde by byl pojem MOPSC vymezen. Tento výraz byl nahrazen výrazem „maximální schválená konfigurace sedadel pro cestující“.

**III. Přehled rozdílů****Rozdíly oproti příloze 6 ICAO**

138. Následující tabulka podává přehled standardů uvedených v oddíle 2 části II a oddíle III části III přílohy 6 ICAO, u kterých se má za to, že nejsou provedeny vůbec, anebo jsou provedeny takovým způsobem, který nezajišťuje alespoň přiměřenou úroveň bezpečnosti, jak stanoví příloha 6 ICAO.

**Tabulka 7: Rozdíly oproti příloze 6 ICAO**

Odkaz na části I/III přílohy 6	Odkaz na EASA-EU	Popis rozdílu
Příloha 6 část III oddíl III odst. 4.3.2.1 písm. b)	NCO.IDE.H.175 písm. c) odst. 2)	O přepravě záchranných člunů rozhoduje velící pilot na základě posouzení rizik pro plánovaný let.

**V. NCC.GEN: Hlava A – Obecné požadavky**

139. Tato hlava obsahuje obecné požadavky na neobchodní provoz jiných než složitých motorových letadel (NCO).

**Obecně**

140. Byly vyjádřeny určité obavy ohledně dotyčného příslušného úřadu pro letadla zapsaná v rejstříku třetí země. Nařízení (ES) č. 216/2008 se vztahuje na letadla zapsaná v rejstříku třetí země a provozovaná v Unii. Při určení příslušného úřadu se vychází z toho, v kterém státě je letadlo zapsáno v rejstříku. V případě letadla zapsaného v rejstříku třetí země se jako kritérium používá stát, v němž má provozovatel sídlo nebo trvalé bydliště. Ovšem vzhledem k tomu, že provozovatelem může být právnická (letecký klub) nebo fyzická osoba, při určování příslušného úřadu je nutno vzít v úvahu obě situace, tj. kde má sídlo právnická osoba, nebo kde má trvalé bydliště pilot. NCC.GEN.100 byl proto navržen v souladu s čl. 4 odst.1 nařízení (ES) č. 216/2008.

141. Několik připomínek směřovalo k tomu, že vzhledem k omezenému prostoru, který je k dispozici v pilotní kabině některých letounů provádějících lety NCO, by měly být poskytnuty další úlevy z NCO.GEN.135, který se týká dokumentů, příruček a informací na palubě. Nutno poznamenat, že NCO.GEN.135 již poskytuje pro lety s odletem a příletem na stejné místo možnost ponechat většinu požadovaných dokumentů na letišti nebo provozním místě.

142. Některé připomínky požadovaly vyjasnit obsah NCO.GEN.125, který se týká přenosných elektronických zařízení (PED). Bude vypracován nový přijatelný způsob průkazu (AMC)/poradenský materiál (GM), jež poskytnou další pokyny k přenosným elektronickým zařízením.

143. Některé zúčastněné strany upozornily na nutnost schvalovat seznam minimálního vybavení (MEL), ačkoliv MEL není podle NCO.GEN.155 povinný. Agentura zastává názor, že seznam minimálního vybavení, pokud je definován, musí být pod kontrolou příslušného úřadu nebo – v případě letadla zapsaného v rejstříku třetí země – státu, ve kterém je letadlo zapsáno v rejstříku. Seznam minimálního vybavení stanoví výjimky z pravidel, což vyžaduje náležitý dozor.
144. Vzhledem k obdržným připomínkám k NCO.GEN.135 písm. a) odst. 1 bude poskytnut přijatelný způsob průkazu, který poskytne prostředek pro splnění požadavku mít při letech balonů na palubě letovou příručku letadla.
145. Jelikož osvědčení letové způsobilosti (CofA) letadel se považuje za platné pouze s přiloženým platným osvědčením kontroly letové způsobilosti (ARC) a vzhledem k tomu, že zvláštní zmínka o osvědčení letové způsobilosti již stanoví, že k osvědčení letové způsobilosti se přikládá platné osvědčení kontroly letové způsobilosti, nebylo osvědčení kontroly letové způsobilosti uvedeno v NCC.GEN.140 mezi požadovanými dokumenty na palubě, aby tento požadavek nebyl uveden vícekrát.
146. Bylo obdrženo mnoho připomínek, které žádaly o více výjimek v NCO.GEN.140, aby bylo možno přepravovat na palubě předměty, které jsou běžně považovány za nebezpečné zboží. Agentura má jisté obavy z dalších takových výjimek a je toho názoru, že výjimky již poskytnuté v Technických instrukcích ICAO by neměly být rozšiřovány.

#### ***NCO.GEN.101 Způsoby průkazu***

147. Jelikož se část ORO nevztahuje na provozovatele NCO, byl doplněn text nového pravidla, které stanoví, že kromě způsobů průkazu přijatých agenturou mohou provozovatelé použít i alternativní způsoby průkazu. Tyto alternativní způsoby průkazu nevyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

#### ***NCO.GEN.102 Turistický motorový kluzák a motorové kluzáky***

148. Cílem tohoto požadavku je vyjasnit příslušná pravidla pro turistické motorové kluzáky, neboť někdy jsou provozovány jako kluzáky, jindy jako letouny.

#### ***NCO.GEN.105 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota***

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

149. V souladu s novými zásadami vypracování návrhů odkazují prováděcí pravidla na hlavní požadavky uvedené v příloze IV základního nařízení, kde jsou tyto požadavky rozvedeny podrobněji v prováděcích pravidlech.
150. Dodatečné odpovědnosti velícího pilota (PIC) balonu byly stanoveny v samostatném požadavku.
151. Byl doplněn nový požadavek, jímž se zavádí pojem kritické fáze letu, aby se zajistilo, že během těchto fází letu jsou prováděny pouze činnosti související s bezpečností.

**NCO.GEN.115 Pojíždění letounů**

152. Za určení osob oprávněných pojíždět s letounem je nyní odpovědný provozovatel.
153. Na základě obdržených připomínek, zejména k požadavku na poskytování výcviku pro použití radiotelefonu, byly poskytnuty úlevy pro letiště, na kterých se rozhlasové spojení nevyžaduje. Tato úprava také sladuje tento požadavek s částí II přílohy 6 ICAO.
154. Po obdržení několika připomínek bude vypracován nový poradenský materiál (GM), v němž budou poskytnuty některé pokyny týkající se požadovaných dovedností a vědomostí, aby bylo možno vyhovět provozním standardům, které jsou požadovány pro bezpečný pohyb letounů na letišti.

**NCO.GEN.120 Zapnutí rotoru**

155. Tento text popisuje podmínky pro zapnutí motoru za účelem letu a údržby a je sladěn s částí CAT, bodem CAT.GEN.MPA.130.

**NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení**

156. Tento text požaduje nepoužívat přenosná elektronická zařízení (PED), jež mohou negativně ovlivnit letadlo, a je sladěn s částí CAT, bodem CAT.GEN.MPA.135.

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

157. Na základě připomínek byla poskytnuta úleva z požadavku, aby byl vždy k dispozici seznam nouzového vybavení. Tento požadavek nemusí splňovat letadla vzlétající a přistávající na stejném letišti/provozním místě.

**NCO.GEN.140 Doprava nebezpečného zboží**

158. Tento požadavek stanoví podmínky, za kterých může být přepravováno nebezpečné zboží bez schválení vydaného podle SPA.DG. To se týká například předmětů přepravovaných v zavazadlech cestujících, které jsou běžně považovány za nebezpečné zboží.
159. Požadavek na hlášení neuvedeného nebo nesprávně uvedeného zboží byl vypuštěn, protože je považován za nepřiměřený pro neobchodní provoz.
160. Přístup uplatňovaný agenturou spočívá v práci s dynamickými odkazy na Technické instrukce ICAO, jak je uvedeno v oznámení o připravované změně (NPA). V prováděcích pravidlech se uvádí odkaz. Výňatky z Technických instrukcí tato pravidla většinou neobsahují. Z Technických instrukcí jsou opakovaně citovány pouze požadavky stanovující konkrétní odpovědnosti provozovatele.
161. Pojem „Technické instrukce“ je definován v příloze I (jak byla zveřejněna ve stanovisku č. 04/2011).



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

162. Agentura považuje za nezbytné zavést pro provozovatele provádějící lety NCO povinnost zavádět opatření související s bezpečností, jež vydává příslušný úřad, a agenturou vydávané povinné informace vztahující se k bezpečnosti, jako jsou příkazy k zachování letové způsobilosti.

**NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

163. Seznam minimálního vybavení (MEL) se v zásadě pro lety v provozu NCO nevyžaduje. Může však být pořízen na základě dobrovolnosti. V takovém případě se vyžaduje schválení seznamu minimálního vybavení příslušným úřadem. V případě letadel zapsaných v rejstříku třetí země musí být seznam minimálního vybavení schválen státem, ve kterém je letadlo zapsáno v rejstříku.

**VI. NCO.OP: Hlava B – Provozní postupy**

164. Tato hlava obsahuje požadavky na provozní postupy pro neobchodní lety jiných než složitých motorových letadel (NCO).

**Obecně**

165. Požadavky na vzlet za podmínek nízké dohlednosti (LVTO) jsou sladěny s částí CAT a návrhem části SPA, jež vyžadují souhlas podle části SPA pro každý vzlet nižší než 400 m.

166. Bylo obdrženo mnoho připomínek, které žádaly, aby byla změněna metoda výpočtu provozních minim a aby byla lépe přizpůsobena provozu NCO. Je třeba poznamenat, že tato metoda, která je sladěna s metodou CAT a NCC, byla zahrnuta do poradenském materiálu (GM3-NCO.OP.110), a má proto pouze informativní charakter. velící pilot může použít jiné metody.

167. Některé zainteresované strany požadovaly, aby agentura z NCO.OP.125 vypustila, že musí být počítáno se záložním palivem pro případ ztráty přetlaku nebo poruchy jednoho motoru za letu. Na základě hlavního požadavku 2 písm. a) odst. 7, který stanovuje, aby provozovatelé měli na palubě zásobu záložního paliva pro nepředvídané okolnosti, je agentura toho názoru, že tyto podmínky jsou součástí takových nepředvídaných okolností a jsou pro bezpečnost letu nezbytné. Proto byl tento požadavek NCO ponechán v souladu s požadavkem NCC.

168. Některé obdržené připomínky požadovaly upravit NCO.OP.165 tak, aby bylo povoleno zahájit let VFR i v případě, že meteorologické podmínky na trati k místu určení nejsou slučitelné s pravidly pro lety VFR, za podmínky, že náhradní trať k jednomu nebo více náhradním letištím splňuje požadované podmínky pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR). Kdyby byl proveden, byl by výsledný požadavek mírnější než úroveň bezpečnosti stanovená organizací ICAO. Agentura nehodlá klást mírnější požadavky, nežli jsou požadavky ICAO, a nemohla by uvést pádné bezpečnostní argumenty pro povolení takových letů.

169. Mnohé zainteresované strany vyjádřily obavy nad NCC.OP.155 a NCC.OP.156 v souvislosti s volbou náhradního letiště určení pro letouny a vrtulníky. Záměrem tohoto pravidla není, jak bylo uvedeno v připomínkách, požadovat, aby na letišti určení a náhradním letišti bylo přípustné počasí ve stejnou dobu. Jak bylo v těchto pravidlech uvedeno, jestliže počasí na letišti určení je horší než minimum, musí být zvoleno náhradní letiště tak, aby vyhovovalo příslušným meteorologickým požadavkům.
170. Některé obdržené připomínky požadovaly upravit písm. a) odst. 11 NCO.OP.135, jež se týká meteorologických informací, které má použít velící pilot, vypuštěním slova „letecké“. Požadavek části II přílohy 6 ICAO vychází z aktuálních a vhodných map, což fakticky odkazuje na definici leteckých map obsaženou v příloze 4 ICAO. Tento požadavek nicméně nebrání provozovatelům v použití jiných dostupných map, ale pouze pro doplnění aktuálních leteckých map, což jsou jediné mapy, na kterých jsou poskytovány veškeré nezbytné letecké informace.
171. Po obdržení připomínek týkajících se použití nadmořské výšky rozhodnutí (DA)/výšky rozhodnutí (DH) při provádění nepřesného přístrojového přiblížení technikou konečného přiblížení stálým klesáním, což v případě nezdařeného přiblížení může vést k létání pod minimální nadmořskou výškou pro klesání (MDA)/minimální výškou pro klesání (MDH), bude vypracován přijatelný způsob průkazu (AMC) k NCC.OP.111 s cílem dále upřesnit odpovědnost provozovatele za zavedení postupů, jež umožní během průletu/nezdařeného přiblížení zabránit létání pod minimální nadmořskou výškou pro klesání/minimální výškou pro klesání.

#### ***NCO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny***

172. Toto pravidlo bylo zjednodušeno a pouze odkazuje na dobu letu na nejbližší přiměřené náhradní letiště.
173. Je třeba poznamenat, že tento pojem není definován pro provoz vrtulníků a má se za to, že provozovatel upřesní kritéria volby v provozní příručce. Agentura je toho názoru, že vzhledem k charakteristice vrtulníků není potřeba doplňovat zvláštní definici osamocené letiště.

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

174. Tento požadavek byl formulován tak, aby odrážel potřeby provozu NCO a aby byla zajištěna zásada přiměřenosti.
175. Od provozovatelů se nevyžaduje, aby stanovili provozní minima, ale mohou používat provozní minima, která jsou k dispozici pro obchodní provoz. To je sladěno s oddílem 2 části II přílohy 6 ICAO.

#### ***NCO.OP.111 Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I***

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

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

176. Tyto požadavky jsou sladěny s pravidlem NCC.

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

177. Tento text je rozčleněn do specifických pravidel pro různé druhy letadel. Pravidla stanovující postupy omezování hluku pro letouny/vrtulníky/motorové kluzáky a balony jsou určena velícímu pilotovi a zahrnují cíl, že bezpečnost by měla být upřednostněna před snižováním hluku. Vychází z doporučení obsažených v částech II a III přílohy 6 ICAO.

**NCO.OP.125 Zásoba paliva a oleje – letouny****NCO.OP.126 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky**

178. Tento text je rozčleněn do specifických pravidel pro různé druhy letadel a je sladěn s částmi II a III přílohy 6 ICAO.

179. Po obdržení připomínek byly zavedeny úlevy pro letouny, jež vzletají a přistávají na stejném letišti a zůstávají v dohledu letiště. V tomto případě bylo nezbytné množství paliva sníženo na 10 minut nad množstvím paliva nezbytného pro návrat na letiště.

**NCO.OP.130 Instruktaž cestujících**

180. Tento text je přizpůsoben provozu NCO, přičemž se předpokládá, že instruktaž bude poskytnuta před letem nebo během letu.

**NCO.OP.135 Příprava letu**

181. Vzhledem k obdržení připomínek bude vypracován nový poradenský materiál s cílem poskytnout některé pokyny k možnému využití provozního letového plánu (OFP) ke splnění požadavku na letovou přípravu. Organizace ICAO také nevyžaduje provozní letový plán pro neobchodní provoz.

**NCO.OP.140 Náhradní letiště určení – letouny****NCO.OP.141 Náhradní letiště určení – vrtulníky**

182. Text týkající se náhradního letiště určení je rozčleněn do specifických požadavků pro různé druhy letadel.

183. Z důvodu vyjasnění a zajištění souladu byl NCC.OP.152 písm. a) změněn tak, že obsahuje požadavek na postup přiblížení podle přístrojů na letišti určení, neboť toto pravidlo odkazovalo na minimum v souvislosti s postupem přiblížení podle přístrojů.

184. V případě osamocení letiště pro provoz vrtulníků byla zavedena doba platnosti pro meteorologické podmínky požadované v místě určení. Je sladěna s požadavkem pod písmenem a), který stanoví interval 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu až 2 hodiny po předpokládaném příletu.

***NCO.OP.55 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují***

185. Po některých připomínkách byla znovu zavedena možnost plnění paliva do letadla, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, se stejnými omezeními jako v případě NCC.

***NCO.OP.170 Led a jiná znečištění – postupy na zemi******NCO.OP.175 Led a jiná znečištění – letové postupy***

186. Postupy pro případ námrazy se zabývají dva požadavky: první se týká postupů na zemi a druhý letových postupů. Jsou sladěny s hlavními požadavky (požadavek 2.a.5 přílohy IV) a ukládá povinnosti velcímu pilotovi.

***NCO.OP.185 Simulované mimořádné situace za letu***

187. Bylo vzneseno množství připomínek, jež požadovaly zrušení specifického požadavku nesimulovat lety IFR umělými prostředky s cestujícími na palubě. Agentura nadále považuje simulaci takových situací s cestujícími na palubě za bezpečnostní riziko, a tento požadavek byl proto zachován.

188. Avšak jelikož se NCO vztahuje na schválené organizace pro výcvik, jež provádějí výcvikové lety s jinými než složitými letadly, a na základě obdržných připomínek byly zavedeny úlevy, jež povolují při výcvikových letech simulovat mimořádné situace a lety IFR umělými prostředky s piloty-žáky na palubě.

***NCO.OP.190 Řízení palivového systému za letu***

189. Po některých připomínkách a z důvodu zajištění souladu byl vypuštěn pojem „konečná zásoba paliva“, který není v textu pravidla NCO definován, a k vyjasnění tohoto požadavku byl doplněn odkaz na požadavek množství paliva pro letouny a vrtulníky. Záměrem tohoto pravidla je zajistit, aby po přistání nezbylo méně paliva, než je zásoba paliva požadovaná v NCO.OP.125 a NCO.OP.126.

***NCO.OP.200 Zjištění blízkosti země***

190. Podle části II přílohy 6 ICAO se požaduje, aby systémem výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) byla vybaveny pouze některé letouny v provozu NCO. Tento požadavek proto stanoví provozní požadavky na použití systému výstrahy nebezpečné blízkosti terénu. Tento text je sladěn s částí NCC.

***NCO.OP.205 Palubní protisrážkový systém (ACAS)***

191. Tento požadavek byl doplněn, aby se zajistilo, že palubní protisrážkový systém (ACAS), jestliže je instalován, je používán v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011.

**VII. NCO.POL: Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení****Obecně**

192. Tato hlava obsahuje pravidla týkající se výkonnosti letadla a provozních omezení pro neobchodní provoz jiných než složitých motorových letadel.

**NCO.POL.100 Provozní omezení**

193. Text nového pravidla byl převzat z oznámení o připravované změně (NPA) s jedním dodatečným odstavcem o uvádění štítků, seznamů a označení přístrojů, jež obsahují tato provozní omezení.

**NCO.POL.105 Vážení – letouny a vrtulníky**

194. Mnohé připomínky zdůrazňovaly, že tento požadavek by neměl být v pravidlech OPS, ale měl by být zahrnut do pravidel části M. Požadavky na vážení letadel byly v tomto nařízení zachovány, aby se zamezilo legislativním mezerám, neboť část M se tím v současnosti nezabývá. Bylo by možné to zvážit v rámci budoucích úkolů v oblasti tvorby pravidel.

195. Ustanovení o pravidelném opakovaném vážení bylo vypuštěno, neboť podmínky pro opakované vážení jsou již dostatečně popsány v novém písmeni a).

**VIII: NCO.IDE: Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení**

196. Tato hlava obsahuje požadavky na přístroje, údaje a vybavení pro provoz NCO. Sestává ze čtyř oddílů:

- Oddíl 1 – Letadla;
- Oddíl 2 – Vrtulníky;
- Oddíl 3 – Kluzáky;
- Oddíl 4 – Balony.

197. Text byl obecně navržen tak, aby tam, kde je to praktické, byly cíle založené na výkonnosti ponechány na úrovni pravidel a specifikace systémů/vybavení a prostředky průkazu byly uvedeny na úrovni přijatelných prostředků průkazu (AMC).

198. Požadavky na vybavení byly odděleny od čistě provozních požadavků, týkajících se např. použití vybavení, jež jsou náležitě řešeny v NCO.OP.

199. V každém oddíle bylo zachováno průběžné číslování, přičemž pravidla pro letouny a vrtulníky, týkající se stejného tématu, mají stejné číslo a stejný název. Jestliže se dané pravidlo vztahovalo pouze na letouny, bylo toto číslo pro vrtulníky přeskočeno, a naopak.

200. Byl zaveden nový požadavek (NCO.IDE.A/H.105 Minimální vybavení pro let), který řeší provoz s nefunkčními nebo chybějícími položkami.

201. Jelikož pro kluzáky a balony nebyl k dispozici odkaz na ICAO, byly požadavky na vybavení a přístroje pro tyto dvě kategorie letadel navrženy s pomocí odborníků a na základě stávajících vnitrostátních standardů a nařízení.

### ***NCO.IDE.A/H/S/B.100 Přístroje a vybavení – obecně***

202. Byly vyjasněny požadavky pro schvalování v souladu s požadavky části 21. Byla doplněna další ustanovení, aby se zajistilo, že přístroje a vybavení, které část NCO nepožaduje a které nemusí být schvalovány podle části 21, nebudou používány k zajištění bezpečnostních funkcí a neovlivní letovou způsobilost. Dále byla vyjasněna použitelnost požadavků na letovou způsobilost pro schvalování vybavení letadel zapsaných v rejstříku třetí země. Za tímto účelem byl doplněn nový poradenský materiál (GM). Po připomínkách jsou dále vyjasněna ustanovení o schváleném a neschváleném vybavení.

### ***NCO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky***

203. Byl zaveden specializovaný požadavek na vybavení záložními elektrickými pojistkami pro letadla z předchozího ustanovení NPA v OPS.CAT.407. To je v souladu s odstavcem 2.4.2.2. části II přílohy 6 ICAO. Stejně jako v CAT.IDE a NCC.IDE nebyl navrhován obdobný požadavek pro vrtulníky.

### ***NCO.IDE.A/H.120 a 125 Lety podle pravidel VFR/IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení***

204. Navrhovaná pravidla byla vypracována za základního předpokladu, že pravidla pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) budou vyžadovat meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) a že let za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) bude muset být prováděn podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR).

205. Byl doplněn přijatelný způsob průkazu (AMC) pro místní lety v souladu s CAT.IDE, poskytující doplňkové způsoby průkazu pro některé přístroje na letounech.

206. Pro vrtulníky byla k podmínkám, jež vyžadují dodatečné vybavení pro provoz podle pravidel VFR, přiřazena navíc dohlednost nižší než 1500 m.

207. Byl doplněn nový přijatelný způsob průkazu (AMC) pro prostředky pro měření a zobrazování magnetického kurzu.

208. Byl doplněn nový požadavek na prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu pro určité lety podle pravidel VFR, v souladu s přílohou 6 ICAO. Po připomínkách se vyjasňuje, že takový požadavek se nevztahuje na noční lety podle pravidel VFR, ale pouze na lety za podmínek, kdy letadlo není možno udržet v žádoucí dráze letu bez dodatečných přístrojů a je-li dohlednost nižší než 1500 m.

209. Byl doplněn nový přijatelný způsob průkazu (AMC) pro prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému v důsledku kondenzace nebo námrazy.

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

210. Navrhuje se doplnit nový požadavek na vybavení autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu pro vrtulníky provozované podle pravidel IFR, na základě stávajících certifikačních požadavků a doporučení Odboru pro vyšetřování nehod letadel Spojeného království v oblasti bezpečnosti, jež obsahuje zpráva o nehodě letadla AAIB 4/97.

**NCO.IDE.A/H.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení****NCO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy**

211. Byl zaveden specializovaný požadavek na vybavení sedadly, bezpečnostními pásy a zádržnými systémy. Byla také poskytnuta definice pojmu „zádržný systém pro horní část trupu“ (UTR), která má poskytnout flexibilitu pro stávající konstrukční řešení. Přezkum připomínek ukázal, že výraz „vícebodové bezpečnostní pásy“ nebyl užíván konzistentně. Zdá se, že je obecně přijato, že vícebodové bezpečnostní pásy se skládají z bezpečnostního pásu a dvou ramenních popruhů, ale existuje mnoho letounů, které možná nejsou v souladu s příslušnými požadavky. Některé obdržené připomínky požadovaly povolit použití bezpečnostních pásů s diagonálním ramenním popruhem v letounech, kde vybavení čtyřbodovým bezpečnostním pásem není proveditelné. Zejména u letů v provozu NCO se má za to, že zádržný systém pro horní část trupu s jedním ramenním popruhem (např. bezpečnostní pás s diagonálním popruhem) je v souladu s požadavkem na vybavení sedadel letové posádky.

212. Připomínky k dokumentu připomínek a odpovědí (CRD) v několika málo případech požadovaly stanovit počáteční data pro provedení požadavku na vybavení sedadel letové posádky zádržným systémem pro horní část trupu. Nebylo to přijato, neboť cílem tohoto pravidla po obdržení doporučení v oblasti bezpečnosti je posílit bezpečnostní standardy i pro stávající flotilu. Kromě toho možnost použití diagonálních pásů v provozu NCO ke splnění tohoto požadavku poskytuje dostatečnou flexibilitu.

**Provozní požadavky na kyslík**

213. Mnoho připomínek a rozsáhlou diskusi vyvolala následující pravidla:

- NCO.IDE.A.150 Doplněková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou; a
- NCO.IDE.A/H.155 Doplněková dodávka kyslíku – letouny/vrtulníky bez přetlakové kabiny.

214. Agentura obdržela několik připomínek navrhuje zmírnit tato pravidla pro lety v provozu NCO na základě stávající provozní praxe v některých členských státech a standardů a doporučených postupů (SARP) organizace ICAO (hlavně odstavce 2.2.3.8 části II přílohy 6).

215. Revizní skupina RG04 poskytla důkazy o tom, že v Evropě neexistují žádné záznamy o nehodách v důsledku nedostatku kyslíku, ke kterým by došlo ve výšce pod 14 000

ft, a omezení, které by drželo letadla na nízkých hladinách letu při letu v podmínkách oblačnosti a námrazy, jestliže by nebyla vybavena kyslíkem, také označila za bezpečnostní riziko.

216. Agentura přezkoumala všechny obdržené připomínky a materiály na toto téma a poukázala na následující:

- Požadavky pro vrtulníky s přetlakovou kabinou byly vypuštěny stejně jako v CAT.IDE a NCC.IDE, neboť v EU nejsou provozovány žádné vrtulníky s přetlakovou kabinou.
- Požadavky kladené na vrtulníky bez přetlakové kabiny jsou v souladu s odstavcem 2.9 oddílu III části III přílohy 6 ICAO, který požaduje přepravu kyslíku při letu ve výškách od 10 000 ft do 13 000 ft trvajícím více než 30 minut a při letu trvajícím jakkoli dlouho, jestliže je nadmořská výška větší než 13 000 ft.
- Stávající navrhovaný text pro letouny byl zachován v souladu s požadavky NCC.IDE a je záměrně přísnější než stávající standardy ICAO. Standard ICAO ve skutečnosti plně závisí na posouzení velícího pilota, a teoreticky tak umožňuje let bez kyslíku v jakékoli nadmořské výšce. To je považováno za příliš slabé, neboť letadlo sdílí vzdušný prostor s jiným leteckým provozem. Nedostatečný přívod kyslíku (hypoxie) u velícího pilota by tak mohl vést k nebezpečným situacím, jež by vystavily třetí strany nepřijatelnému riziku.
- Agentura vzala v úvahu především to, že fyziologie člověka je stále stejná, bez ohledu na povahu prováděného provozu (obchodního nebo neobchodního) nebo na složitost letadla. Navrhovaný text proto provádí obsah uvedený v dodatku 2.A části II přílohy 6 ICAO a požaduje, aby byla na palubě dodatečná zásoba kyslíku, jak to předpokládá také část CAT a část NCC.
- Agentura také přihlíží k hodnocení, které na toto téma provedla organizace ICAO a které je k dispozici v dokumentu č. 8984 v nejnovější pozměněné verzi z roku 2008. Tento dokument obsahuje zejména popis účinků hypoxie v různých nadmořských výškách a odůvodňuje nezbytnost tohoto požadavku.
- Uznává se, že piloti s dlouhou praxí létání v určitých horských oblastech mohou být těmito nadmořským výškám fyziologicky přizpůsobeni. Nicméně na základě výše uvedených lékařských studií spatřuje agentura také bezpečnostní rizika v takových letech, kdy nedostatek kyslíku může vyústit v poškození kognitivních funkcí nebo (částečnou) ztrátu zdravotní způsobilosti pilota. Mimoto nedostatkem kyslíku mohou být negativně postiženi cestující s chronickými zdravotními problémy.
- Úlevy budou muset být posuzovány podle článku 14 základního nařízení a měly by vycházet z konkrétních opatření zaměřených na snížení rizika (např. zkušeností provozovatele, fyziologické přizpůsobivosti pilota určitým nadmořským výškám). Kromě toho by obvykle byly dosažitelné jen v určitých oblastech (např. v horských oblastech).

217. Kromě toho je konkretizován procentuální podíl cestujících, kterým v letounech s přetlakovou kabinou musí být dodán kyslík.



**NCO.IDE.A/H.160 a NCO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje**

218. Ustanovení o ručních hasicích přístrojích, ukládající povinné použití halonových plynů jako hasební látky, byla vypuštěna v souladu s nařízením (ES) č. 1005/2009, které jejich použití zakáže. Toto pravidlo obsahuje obecný cíl v oblasti bezpečnosti, týkající se účinnosti hasební látky. To umožňuje během přechodného období halonové plyny nadále používat.
219. Agentura posoudila spolu s dalšími obdrženyými připomínkami návrh revizní skupiny, aby lehké letouny a vrtulníky (s maximální vzletovou hmotností menší než 2000 kg) byly z povinnosti mít na palubě hasicí přístroj vyjmuty. Taková výjimka by však vedla k tomu, že pravidla NCO nebudou v souladu s částí II (2.4.2.2) a oddílem III části III (4.1.3.1) přílohy 6. Agentura také vzala v úvahu, že v souladu s nejnovějším dostupným dodatkem k příloze 6 pouze dva členské státy oznámily rozdíl oproti standardu ICAO, a dospěla k závěru, že většina členských států proto provedla toto pravidlo ve svých vnitrostátních nařízeních. Proto bylo toto pravidlo ponecháno.
220. Turistické motorové kluzáky (TMG) a kluzáky byly z tohoto požadavku vyloučeny, a to z následujících důvodů:
- prostor, který je k dispozici v pilotní kabině, je omezený, nebo u některých druhů není k dispozici vůbec žádný prostor; nebo
  - hasicí přístroj by mohl být umístěn za pilotovou hlavou, což by mohlo ohrozit bezpečnost pilota.

**NCO.IDE.A/H.170 Polohový maják nehody (ELT)****NCO.IDE.S.135 a NCO.IDE.B.130 Let nad vodou**

221. Na základě obdržených připomínek agentura posoudila možnost použít u určitých malých letadel místo polohového majáku nehody osobní polohový maják (PLB) a ověřila, že poskytuje odpovídající úroveň bezpečnosti. Byly také doplněny příslušné přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k osobním polohovým majákům. I když je zajištěna odpovídající úroveň bezpečnosti, toto se bude lišit od standardů a doporučených postupů (SARP) týkajících se polohových majáků nehody, jež obsahuje příloha 6 ICAO. Je také blíže vysvětleno, že osobní polohové majáky jsou alternativou k polohovým majákům nehody, která může být nadále používána u malých letadel, pokud to bude považováno za vhodné.

**NCO.IDE.H.175 Let nad vodou**

222. Po obdržených připomínkách bylo dále vyjasněno, že záchranné vesty nemusí být nutně uloženy na určitých místech snadno dostupných pro použití, ale osoby, pro které jsou určeny, je mohou mít oblečeny přímo na sobě.

**NCO.IDE.S.110 Provozní světla**

- Tento požadavek pro vrtulníky byl vypuštěn, neboť v části FCL není žádná kvalifikace pro let v noci pro tuto kategorii letadel.

**ZKRATKOVÁ SLOVA/ZKRATKY POUŽITÉ V ČÁSTI NCC A ČÁSTI NCO****- pouze pro informační účely -**

AAC	letecká administrativní spojení (aeronautical administrative communication)
AAD	stanovená odchylka nadmořské výšky (assigned altitude deviation)
AAL	nad úrovní letiště (above aerodrome level)
AC	střídavý proud (alternating current)
ACAS II	palubní protisrážkový systém II (airborne collision avoidance system II)
ADF	radiokompas (automatic direction finder)
ADG	generátor poháněný vzduchem (air driven generator)
ADS	automatický závislý přehledový systém (automatic dependent surveillance)
ADS-B	automatický závislý přehledový systém – vysílání (automatic dependent surveillance – broadcast)
ADS-C	automatický závislý přehledový systém – kontrakt (automatic dependent surveillance – contract)
AeMC	letecké zdravotní středisko (aero-medical centre)
AEO	všechny motory pracující (all engines operating)
AFCS	automatický systém řízení letu (automatic flight control system)
AFM	letová příručka letadla (aircraft flight manual)
AFN	oznámení letu (aircraft flight notification)
AFN	oznámení týkající se zařízení ATS (ATS Facilities Notification)
AGL	nad úrovní země (above ground level)
AHRS	kurzový referenční systém (attitude heading reference system)
AIS	letecká informační služba (aeronautical information service)
ALS	přiblížovací světelná soustava (approach lighting system)
ALSF	přiblížovací světelná soustava se zábleskovými návěstidly (approach lighting system with sequenced flashing lights)
AMC	přijatelné prostředky průkazu (acceptable means of compliance)
AMSL	nad střední hladinou moře (above mean sea level)
ANP	aktuální navigační výkonnost (actual navigation performance)
AOC	osvědčení leteckého provozovatele (air operator certificate)
APCH	přiblížení (approach)
APU	pomocná energetická jednotka (auxiliary power unit)
APV	postup přiblížení s vertikálním vedením (approach procedure with vertical guidance)

AR	trať ATS (ATS route)
AR	vyžadováno povolení (authorisation required)
AR	požadavky na úřady (Authority Requirements)
ARA	přiblížení s pomocí palubního radaru (airborne radar approach)
ASC	Výbor pro leteckou bezpečnost (Air Safety Committee)
ASDA	použitelná délka přerušného vzletu (accelerate-stop distance available)
ATC	řízení letového provozu (air traffic control)
ATO	schválená organizace pro výcvik (approved training organisation)
ATPL	průkaz způsobilosti dopravního pilota (airline transport pilot licence)
ATQP	program alternativního výcviku a kvalifikace (alternative training and qualification programme)
ATS	letové provozní služby (air traffic services)
AVGAS	letecké pohonné hmoty (aviation gasoline)
AVTAG	palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (wide-cut fuel)
B-RNAV	základní prostorová navigace (basic area navigation)
BALS	základní přibližovací světelná soustava (basic approach lighting system)
CAP	parametry dostupné řídícímu (controller access parameters)
CDFA	konečné přiblížení stálým klesáním (continuous descent final approach)
CDL	seznam povolených odchylek na draku (configuration deviation list)
CFIT	řízený let do terénu (controlled flight into terrain)
CG	těžiště (centre of gravity)
cm	centimetry (centimetres)
CM	řízení konfigurace/kontextu (configuration/context management)
CMA	postup průběžného sledování (continuous monitoring approach)
CMV	převedená meteorologická dohlednost (converted meteorological visibility)
CMPA	složitě motorové letadlo (complex motor-powered aircraft)
CofA	osvědčení letové způsobilosti (certificate of airworthiness)
CPA	nejbližší bod sblížení (closest point of approach)
CPDLC	komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem (controller pilot data link communications)
CPL	průkaz způsobilosti obchodního pilota (commercial pilot licence)
CRM	optimalizace činnosti posádky (crew resource management)
CRT	nástroj pro připomínky a odpovědi (comment response tool)
CVR	zapisovač hlasu v pilotním prostoru (cockpit voice recorder)

DA	nadmořská výška rozhodnutí (decision altitude)
D-ATIS	automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (Data Link - Automatic Terminal Information Service)
DC	stejnoseměrný proud (direct current)
DCL	odletové povolení (departure clearance)
DDM	rozdíl hloubek modulací (difference in depth of modulation)
D-FIS	letová informační služba přenášená datovým spojem (data link flight information service)
DGOR	hlášení události s nebezpečným zbožím (dangerous goods occurrence report)
DH	výška rozhodnutí (decision height)
DME	měřič vzdálenosti (distance measuring equipment)
D-OTIS	provozní informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (Data Link - Operational Terminal Information Service)
DR	vzdálenost rozhodnutí (decision range)
DSTRK	požadovaná trať (desired track)
EASP	Evropský program pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Programme)
EC	Evropská komise (European Commission)
EFB	elektronická letová aktovka (electronic flight bag)
EFIS	elektronický letový přístrojový systém (electronic flight instrument system)
EGT	teplota výstupních plynů (exhaust gas temperature)
ELT(AD)	polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (emergency locator transmitter (automatically deployable))
ELT(AF)	(automatický pevný) polohový maják nehody (emergency locator transmitter (automatic fixed))
ELT(AP)	(automatický přenosný) polohový maják nehody (emergency locator transmitter (automatic portable))
ELT(S)	záchranný polohový maják nehody (survival emergency locator transmitter)
EPE	předpokládaná chyba určení polohy (estimate of position error)
EPR	stupeň stlačení v motoru (engine pressure ratio)
EPU	předpokládaná nejistota určení polohy (estimate of position uncertainty)
ERA	náhradní letiště na trati (en-route alternate (aerodrome))
ESSG	Evropská řídicí skupina pro SAFA (European SAFA Steering Group)
ETOPS	provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (extended range operations with two-engined aeroplanes)
ETSO	Evropský technický standardizační příkaz (European technical standards order)

EUROCAE	Evropská organizace pro vybavení civilního letectví (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	system pro zlepšení viditelnosti (enhanced vision system)
FAA	Federální úřad pro letectví (Federal Aviation Administration)
FAF	fix konečného přiblížení (final approach fix)
FAK	vybavení pro první pomoc (first-aid kit)
FALS	úplná přibližovací světelná soustava (full approach lighting system)
FANS	budoucí letecký navigační systém (future air navigation system)
FAP	bod konečného přiblížení (final approach point)
FATO	plocha konečného přiblížení a vzletu (final approach and take-off area)
FDM	sledování letových údajů (flight data monitoring)
FDR	zapisovač letových údajů (flight data recorder)
FFS	úplný letový simulátor (full flight simulator)
FI	letový instruktor (flight instructor)
FL	letová hladina (flight level)
FM	modulátor kmitočtu, frekvenční modulátor (frequency modulator)
FMS	system pro řízení a optimalizaci letu (flight management system)
FOR	výhled (field of regard)
FOV	zorné pole (field of view)
FSTD	zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (flight simulation training device)
ft	stopy (feet)
FTD	letové výcvikové zařízení (flight training device)
g	gram (gram)
g	gravitace (gravity)
GBAS	system s pozemním rozšířením (ground-based augmentation system)
GCAS	pozemní protistrážkový system (ground collision avoidance system)
GIDS	pozemní system detekce ledu (ground ice detection system)
GLS	system pro přistání GBAS (GBAS landing system)
GM	poradenský materiál (Guidance Material)
GNSS	globální navigační družicový system (global navigation satellite system)
GPS	globální navigační system (global positioning system)
GPWS	system signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (ground proximity warning system)
HEMS	vrtulníková letecká záchranná služba (helicopter emergency medical service)

HF	vysokofrekvenční, vysoký kmitočet (high frequency)
HI/MI	vysoká intenzita / střední intenzita (high intensity / medium intensity)
HIALS	přibližovací světelná soustava vysoké svítivosti (high intensity approach lighting system)
HLL	seznam omezení helideku (helideck limitations list)
HoT	doba působení (hold-over time)
hPa	hektopascal (hectopascal)
HUD	průhledový zobrazovač (head-up display)
HUDLS	system přistání s vedením pomocí průhledového zobrazovače (head-up guidance landing system)
IAF	fix počátečního přiblížení (initial approach fix)
IALS	neúplná přibližovací světelná soustava (intermediate approach lighting system)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
IF	fix středního přiblížení (intermediate fix)
IFR	pravidla pro let podle přístrojů (instrument flight rules)
IGE	pod vlivem přízemního efektu (in ground effect)
ILS	system pro přesné přiblížení a přistání (instrument landing system)
IMC	meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (instrument meteorological conditions)
inHg	palce rtuťového sloupce (inches of mercury)
INS	inerční navigační system (inertial navigation system)
IORS	vnitřní system hlášení událostí (internal occurrence reporting system)
IP	mezilehlé místo (intermediate point)
IR	prováděcí pravidlo (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	integrovaná prostorová navigace (integrated area navigation)
IRS	inerční referenční system (inertial reference system)
ISA	mezinárodní standardní atmosféra (international standard atmosphere)
IV	nitrožilní (intra-venous)
JAA	Sdružené letecké úřady (Joint Aviation Authorities)
JAR	Společné letecké předpisy (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	letecký petrolej (kerosene)
JET B	palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (wide-cut fuel)
JIP	jednotný prováděcí postup (Joint Implementing Procedure)
JP-4	palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (wide-cut fuel)

km	kilometry (kilometres)
kN	kilonewton (kilonewton)
KSS	vzorec KSS (Ktitorov, Zimin, Sindalovský) (Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula)
kt	uzel (knot)
LAT/LONG	zeměpisná šířka/zeměpisná délka (latitude/longitude)
LED	dioda vyzařující světlo (light-emitting diode)
LIFUS	traťové lety pod dozorem (line flying under supervision)
LNAV	příčná navigace (lateral navigation)
LoA	dopis o dohodě (letter of agreement)
LOC	kurzový maják ILS (localiser)
LOE	traťově orientované hodnocení (line oriented evaluation)
LOFT	traťově orientovaný letový výcvik (line oriented flight training)
LOS	plocha s omezeným počtem překážek (limited obstacle surface)
LOUT	nejnižší provozní teplota použití (lowest operational use temperature)
LP	výkonnost směrového majáku (localiser performance)
LPV	přesné přiblížení s vertikálním vedením (lateral precision with vertical guidance approach)
LRNS	system dálkové navigace (long range navigation system)
LVO	provoz za podmínek nízké dohlednosti (low visibility operations)
LVP	postupy za podmínek nízké dohlednosti (low visibility procedures)
LVTO	vzlet za podmínek nízké dohlednosti (low visibility take-off)
m (m)	metry (metres)
MALS	přibližovací světelná soustava střední svítivosti (medium intensity approach lighting system)
MALSF	přibližovací světelná soustava se zábleskovými návěstidly střední svítivosti (medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights)
MALSR	přibližovací světelná soustava s návěstidly ukazatele polohy dráhy střední svítivosti (medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights)
MAPt	bod nezdařeného přiblížení (missed approach point)
MCTOM	maximální schválená vzletová hmotnost (maximum certificated take-off mass)
MDA	minimální nadmořská výška pro klesání (minimum descent altitude)
MDA/H	minimální nadmořská výška/výška pro klesání (minimum descent altitude/height)
MDH	minimální výška pro klesání (minimum descent height)
MEA	minimální nadmořská výška na trati (minimum safe en-route

	altitude)
MEL	seznam minimálního vybavení (minimum equipment list)
METAR	letištní meteorologická zpráva (meteorological aerodrome report)
MGA	minimální bezpečná výška v souřadnicové síti (minimum safe grid altitude)
MHz	Megahertz (Megahertz)
MID	střed (midpoint)
ml	mililitry (millilitres)
MLS	mikrovlnný přistávací systém (microwave landing system)
MMEL	základní seznam minimálního vybavení (master minimum equipment list)
MNPS	specifikace minimální navigační výkonnosti (minimum navigation performance specifications)
MOC	minimální výška nad překážkami (minimum obstacle clearance)
MOCA	minimální bezpečná nadmořská výška nad překážkami (minimum obstacle clearance altitude)
MOPS	standardy minimální provozní výkonnosti (minimum operational performance standardy)
MORA	minimální nadmořská výška mimo trať (minimum off-route altitude)
MPSC	maximální konfigurace sedadel pro cestující (maximum passenger seating configuration)
mSv	milisievert (millisievert)
NADP	postupy pro snížení hluku při odletu (noise abatement departure procedure)
NALS	žádná přibližovací světelná soustava (no approach lighting system)
NAV	navigace (navigation)
NDB	nesměrový radiomaják (non-directional beacon)
N <sub>F</sub>	otáčky volné hnací turbíny (free power turbine speed)
NM	námořní míle (nautical miles)
NOTAM	oznámení pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem (Notice to Airmen)
NPA	nepřesné přístrojové přiblížení (non-precision approach)
NVG	brýle pro noční vidění (night vision goggles)
OAT	teplota vnějšího vzduchu (outside air temperature)
OCH	bezpečná výška nad překážkami (obstacle clearance height)
OCL	provozní povolení pro přelet oceánu (oceanic clearance)
ODALS	všesměrová přibližovací světelná soustava (omnidirectional approach lighting system)
OEI	jeden nepracující motor (one-engine-inoperative)
OFS	bezpřekážková plocha (obstacle-free surface)



OGE	mimo působení přízemního efektu (out of ground effect)
OIP	bod přechodu na paralelní trať (offset initiation point)
OM	provozní příručka (operations manual)
ONC	provozní navigační mapa (operational navigation chart)
OSD	údaje o provozní způsobilosti (operational suitability data)
otCMPA	jiné než složitě motorové letadlo (other-than-complex motor-powered aircraft)
PAPI	světelná sestava indikace sestupové roviny pro přesné přiblížení (precision path approach indicator)
PAR	přesný přibližovací radar (precision approach radar)
PBE	ochranné dýchací vybavení (protective breathing equipment)
PBN	navigace založená na výkonnosti (performance-based navigation)
PCDS	system zařízení pro přenášení osob (personnel carrying device system)
PDP	předem určený bod (predetermined point)
PNR	mezní bod návratu (point of no return)
POH	provozní příručka pilota (pilot's operating handbook)
PRM	osoba s omezenou pohyblivostí (person with reduced mobility)
QFE	atmosférický tlak vztažený k výšce letiště nad mořem (nebo prahu dráhy) (atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold))
QNH	atmosférický tlak redukovaný na střední hladinu moře (question nil height, atmospheric pressure at nautical height)
R/T	radiová/telefonní (radio/telephony)
RA	rada k vyhnutí (resolution advisory)
RAT	vzduchová náporová turbína (ram air turbine)
RCC	záchranné koordinační středisko (rescue coordination centre)
RCF	snížení paliva pro nepředvídané okolnosti (reduced contingency fuel)
RCLL	osová návěstidla RWY (runway centreline lights)
RFC	mapa traťových navigačních prostředků (route facility chart)
RNAV	prostorová navigace (area navigation)
RNAV 5	B RNAV, základní prostorová navigace (B-RNAV, basic area navigation)
RNP	požadovaná navigační výkonnost (required navigation performance)
RNPX	požadovaná navigační výkonnost X (required navigation performance X)
ROD	rychlost klesání, klesavost (rate of descent)
RTCA	Radiotechnická komise pro letectví (Radio Technical Commission for Aeronautics)

RTZL	návěstidla dotykové zóny RWY (runway touchdown zone lights)
RVR	dráhová dohlednost (runway visual range)
RVSM	snížená minima vertikálního rozstupu (reduced vertical separation minima)
SACA	posuzování bezpečnosti letadel Společenství (safety assessment of community aircraft)
SAFA	posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (safety assessment of foreign aircraft)
SAE ARP	Letecké doporučené postupy SAE (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	jednoduchá přibližovací světelná soustava (simple approach lighting system)
SALSF	světelná soustava se zábleskovými návěstidly pro krátké přiblížení (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SAP	stabilizované přiblížení (stabilised approach)
SAP	parametry přístupné systému (system access parameters)
SAR	pátrání a záchrana (search and rescue)
SBAS	systém s družicovým rozšířením (satellite-based augmentation system)
SCP	zvláštní kategorie cestujících (special categories of passenger)
SID	standardní přístrojový odlet (standard instrument departure)
SMS	systém řízení bezpečnosti (safety management system)
SPECI	zvláštní letištní zpráva (aviation selected SPECIal aviation report)
SRA	přiblížení přehledovým radarem (surveillance radar approach)
SRE	přehledová část systému přesného přibližovacího radaru (surveillance radar element of precision approach radar system)
SSALF	zjednodušená světelná soustava se zábleskovými návěstidly pro krátké přiblížení (simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SSALR	zjednošená světelná soustava s návěstidly ukazatele polohy dráhy pro krátké přiblížení (simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights)
SSALS	zjednodušená světelná soustava pro krátké přiblížení (simplified short approach lighting system)
SSP	Státní program bezpečnosti (State Safety Programme)
SSR	sekundární přehledový radar s hlášením tlaku a nadmořské výšky (secondary surveillance radar (pressure-altitude reporting))
STC	doplňkové typové osvědčení (supplemental type certificate)
SVS	systém syntetického vidění (synthetic vision system)
TA	provozní doporučení (traffic advisory)
TAC	přibližovací mapa koncové řízené oblasti (terminal approach chart)
TAFS	letištní předpovědi (aerodrome forecasts)

TAS	pravá vzdušná rychlost (true airspeed)
TAWS	system výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (terrain awareness warning system)
TCAS	provozní výstražný protisrážkový systém (traffic alert and collision avoidance system)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	bod rozhodnutí při vzletu (take-off decision point)
TDZ	dotyková zóna (touchdown zone)
THR	práh dráhy (threshold)
TODA	použitelná délka vzletu (take-off distance available)
TORA	použitelná délka rozjezdu (take-off run available)
TRI	instruktor typové kvalifikace (type rating instructor)
TSE	celková systémová chyba (total system error)
TVE	celková vertikální chyba (total vertical error)
TWIP	informace o meteorologických podmínkách v koncové řízené oblasti pro piloty (terminal weather information for pilots)
UMS	system sledování provozu (usage monitoring system)
UTC	světový koordinovaný čas (coordinated universal time)
UTR	zádržný systém pro horní část trupu (upper torso restraint)
V <sub>AT</sub>	indikovaná rychlost nad prahem (indicated airspeed at threshold)
VDF	VKV zaměřovač (VHF direction finder)
VFR	pravidla pro let za viditelnosti (visual flight rules)
VHF	velmi krátké vlny (very high frequency)
VIS	dohlednost (visibility)
VMC	meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (visual meteorological conditions)
V <sub>MO</sub>	maximální provozní rychlost (maximum operating speed)
VNAV	vertikální navigace (vertical navigation)
VOR	VKV všesměrový radiomaják (VHF omnidirectional radio range)
V <sub>S1G</sub>	pádová rychlost odpovídající přetížení rovnému 1G (1 g stall speed)
V <sub>SO</sub>	pádová rychlost (stalling speed)
V <sub>Y</sub>	rychlost letu pro optimální stoupavost (best rate of climb speed)
WAC	letecká mapa světa (world aeronautical chart)
WXR	meteorologický radar (weather radar)
ZFT	nulová doba letu (zero flight time)
ZFTT	výcvik s nulovou dobou letu (zero flight time training)

V Kolíně nad Rýnem dne 1. února 2012

P. GOUDOU  
výkonný ředitel