



**Evropská agentura pro  
bezpečnost letectví**

**Příloha VI návrhu nařízení Komise  
o „letovém provozu – OPS“**

**Část NCC – IR**

## Obsah

<b>Část NCC – IR</b> .....	<b>7</b>
<b>Hlava A – Obecné požadavky</b> .....	<b>7</b>
NCC.GEN.100 Příslušný úřad .....	7
NCC.GEN.105 Odpovědnosti posádky .....	7
NCC.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	8
NCC.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů .....	10
NCC.GEN.115 Společný jazyk .....	10
NCC.GEN.120 Pojízďení letounů .....	10
NCC.GEN.125 Zapnutí rotoru.....	11
NCC.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení .....	11
NCC.GEN.135 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepřavovaném na palubě .....	11
NCC.GEN.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	11
NCC.GEN.145 Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů .....	12
NCC.GEN.150 Přeprava nebezpečného zboží .....	13
<b>Hlava B – Provozní postupy</b> .....	<b>15</b>
NCC.OP.100 Používání letišť a provozních míst .....	15
NCC.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny.....	15
NCC.OP.110 Provozní minima letiště – obecná ustanovení .....	15
NCC.OP.111 Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I .....	16
NCC.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny.....	17
NCC.OP.113 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky .....	18
NCC.OP.115 Postupy odletů a přiblížení .....	18
NCC.OP.120 Postupy omezování hluku .....	19
NCC.OP.125 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety IFR.....	19

## *Příloha VI „část NCC”*

NCC.OP.130	Zásoba paliva a oleje – letouny .....	19
NCC.OP.131	Zásoba paliva a oleje – vrtulníky .....	20
NCC.OP.135	Uložení zavazadel a nákladu .....	21
NCC.OP.140	Instruktaž cestujících .....	21
NCC.OP.145	Příprava letu .....	21
NCC.OP.150	Náhradní letiště pro vzlet – letouny .....	22
NCC.OP.151	Náhradní letiště určení – letouny .....	22
NCC.OP.152	Náhradní letiště určení – vrtulníky .....	23
NCC.OP.155	Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují .....	23
NCC.OP.160	Použití náhlavní soupravy .....	24
NCC.OP.165	Přeprava cestujících .....	24
NCC.OP.170	Zajištění prostoru pro cestující a palubních bufetů) .....	24
NCC.OP.175	Kouření na palubě .....	25
NCC.OP.180	Meteorologické podmínky .....	25
NCC.OP.185	Led a jiná znečištění – postupy na zemi .....	25
NCC.OP.190	Led a jiná znečištění – letové postupy .....	26
NCC.OP.195	Podmínky vzletu .....	26
NCC.OP.200	Simulované mimořádné situace za letu .....	26
NCC.OP.205	Řízení palivového systému za letu .....	26
NCC.OP.210	Použití doplňkové dodávky kyslíku .....	27
NCC.OP.215	Zjištění blízkosti země .....	27
NCC.OP.220	Palubní protisrážkový systém (ACAS) .....	27
NCC.OP.225	Podmínky pro přiblížení a přistání .....	27
NCC.OP.230	Zahájení a pokračování přiblížení .....	27
<b>Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení .....</b>		<b>29</b>
NCC.POL.100	Provozní omezení – všechna letadla .....	29
NCC.POL.105	Hmotnost a vyvážení, nakládání .....	29

## *Příloha VI „část NCC”*

NCC.POL.110	Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení .....	32
NCC.POL.111	Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – úlevy .....	33
NCC.POL.115	Výkonnost – obecná ustanovení .....	33
NCC.POL.120	Omezení hmotnosti při vzletu – letouny .....	33
NCC.POL.125	Vzlet – letouny .....	34
NCC.POL.130	Let na trati – s jedním nepracujícím motorem – letouny .....	34
NCC.POL.135	Přistání – letouny .....	34
<b>Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení .....</b>		<b>35</b>
<b>Oddíl 1 – Letouny .....</b>		<b>35</b>
NCC.IDE.A.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	35
NCC.IDE.A.105	Minimální vybavení pro let .....	36
NCC.IDE.A.110	Záložní elektrické pojistky .....	36
NCO.IDE.A.115	Provozní světla .....	36
NCC.IDE.A.120	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	37
NCC.IDE.A.125	Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	38
NCC.IDE.A.130	Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR .....	39
NCC.IDE.A.135	Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) .....	39
NCC.IDE.A.140	Palubní protisrážkový systém (ACAS) .....	39
NCC.IDE.A.145	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek .....	40
NCC.IDE.A.150	Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci .....	40
NCC.IDE.A.155	Systém palubního telefonu letové posádky .....	40
NCC.IDE.A.160	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru .....	40
NCC.IDE.A.165	Zapisovač letových údajů .....	41
NCC.IDE.A.170	Záznamy komunikace datovým spojem .....	42
NCC.IDE.A.175	Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru .....	43

## *Příloha VI „část NCC“*

NCC.IDE.A.180	Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení .....	43
NCC.IDE.A.185	Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“ .....	44
NCC.IDE.A.190	Soupravy první pomoci .....	44
NCC.IDE.A.195	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou .....	44
NCC.IDE.A.200	Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny.....	45
NCC.IDE.A.205	Ruční hasicí přístroje .....	45
NCC.IDE.A.206	Havarijní sekery a páčidla .....	46
NCC.IDE.A.210	Označení míst pro vniknutí do trupu letadla.....	46
NCC.IDE.A.215	Polohový maják nehody (ELT).....	46
NCC.IDE.A.220	Let nad vodou .....	47
NCC.IDE.A.230	Vybavení pro přežití .....	48
NCC.IDE.A.240	Náhlavní souprava .....	48
NCC.IDE.A.245	Rádiové komunikační vybavení .....	48
NCC.IDE.A.250	Navigační vybavení .....	49
NCC.IDE.A.255	Odpovídač .....	49
NCC.IDE.A.260	Řízení elektronických navigačních údajů.....	49
<b>Oddíl 2 – Vrtulníky .....</b>		<b>51</b>
NCC.IDE.H.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení.....	51
NCC.IDE.H.105	Minimální vybavení pro let.....	52
NCC.IDE.H.115	Provozní světla .....	52
NCC.IDE.H.120	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	52
NCC.IDE.H.125	Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	53
NCC.IDE.H.130	Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR.....	54
NCC.IDE.H.145	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek .....	54
NCC.IDE.H.150	Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci .....	55

## *Příloha VI „část NCC“*

NCC.IDE.H.155	Systém palubního telefonu letové posádky .....	55
NCC.IDE.H.160	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru .....	55
NCC.IDE.H.165	Zapisovač letových údajů.....	56
NCC.IDE.H.170	Záznamy komunikace datovým spojem .....	56
NCC.IDE.H.175	Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru.....	57
NCC.IDE.H.180	Sedadla, bezpečnostní pásy, zadržné systémy a dětská zadržná zařízení .....	57
NCC.IDE.H.185	Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“ .....	58
NCC.IDE.H.190	Souprava první pomoci .....	58
NCC.IDE.H.200	Doplňková dodávka kyslíku – Vrtulníky bez přetlakové kabiny .....	58
NCC.IDE.H.205	Ruční hasicí přístroje .....	59
NCC.IDE.H.210	Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku .....	59
NCC.IDE.H.215	Polohový maják nehody (ELT).....	59
NCC.IDE.H.225	Záchranné vesty .....	60
NCC.IDE.H.226	Oděvy pro přežití posádky.....	60
NCC.IDE.H.227	Záchranné čluny, záchranné ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou .....	61
NCC.IDE.H.230	Vybavení pro přežití .....	61
NCC.IDE.H.231	Dodatečné požadavky pro vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech .....	62
NCC.IDE.H.232	Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení.....	62
NCC.IDE.H.235	Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě.....	63
NCC.IDE.H.240	Náhlavní souprava .....	63
NCC.IDE.H.245	Rádiové komunikační vybavení .....	63
NCC.IDE.H.250	Navigační vybavení .....	63
NCC.IDE.H.255	Odpovídač .....	64

## **Část NCC – IR**

### **Hlava A – Obecné požadavky**

#### **NCC.GEN.100 Příslušný úřad**

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

#### **NCC.GEN.105 Odpovědnosti posádky**

- a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které:
  - 1) souvisejí s bezpečností letadla a osob na palubě a
  - 2) jsou stanoveny v pokynech a postupech uvedených v provozní příručce.
- b) Během kritických fází letu nebo vždy, považuje-li to velící pilot za nezbytné v zájmu bezpečnosti, sedí člen posádky na jemu určeném pracovním místě a nevykonává žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.
- c) Během letu je člen letové posádky, který sedí na jemu určeném pracovním místě, upoután bezpečnostními pásy.
- d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.
- e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:
  - 1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle odstavce 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> nebo se natolik necítí dobře, že by mohl být let ohrožen; nebo
  - 2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo z jiného důvodu uvedeného v odstavci 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

---

<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). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

- f) Člen posádky, který plní povinností pro více než jednoho provozovatele:
- 1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL Přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. xxx/XXXX a
  - 2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu v souladu s příslušnými požadavky na omezení doby letové služby a služby (FTL).
- g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:
- 1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla, včetně nouzových systémů, a
  - 2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

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

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



*Příloha VI „část NCC“*

- v) veškerá zavazadla v kabině, příruční zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny;
  - vi) nikdy během letu nebudou překročeny provozní mezní hodnoty letadla stanovené v letové příručce letadla (AFM);
  - vii) všichni členové letové posádky mají platné osvědčení podle nařízení (ES) č. 1178/2011<sup>2</sup>; a
  - viii) členové letové posádky mají příslušné typové osvědčení a splňují požadavky na kvalifikovanost a rozlétanost;
- 5) to, že nezahájí let, pokud by byl kterýkoli z členů letové posádky nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako je zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;
- 6) to, že nebude pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud se způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky výrazně sníží z důvodů, jako je únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;
- 7) rozhodnutí, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), popřípadě seznamem minimálního vybavení (MEL);
- 8) to, že po skončení letu nebo série letů se zapíší do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady; a
- 9) to, že zajistí, že letové zapisovače:
- i) nebudou během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty; a
  - ii) v případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení:
    - A) nebudou záměrně vymazány;
    - B) budou deaktivovány ihned po skončení letu; a
    - C) budou znovu aktivovány pouze se souhlasem vyšetřujícího úřadu.
- b) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.

---

<sup>2</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. *Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1.*

## *Příloha VI „část NCC”*

- c) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.
- d) Aniž je dotčeno ustanovení písm. a) odst. 6, při provozu s vícečlennou posádkou může velící pilot pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti s přípustným počasím, jsou-li zavedeny přiměřené postupy zaměřené na snížení rizika.
- e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s odstavcem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.
- f) Velící pilot podá neprodleně hlášení o nezákonném vměšování příslušnému úřadu a informuje určený místní úřad.
- g) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

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

- a) Velící pilot dodržuje právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.
- b) Velící pilot je obeznámen s právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se na splnění jeho povinností předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště a provozní místa, jež mohou být použita, a souvisejících zařízení pro leteckou navigaci, jak je stanoveno v odstavci 1.a přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

### **NCC.GEN.115 Společný jazyk**

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

### **NCC.GEN.120 Pojízďení letounů**

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

- a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem; nebo
- b) je jmenována provozovatelem a:
  - 1) je vyškolená k pojíždění s letounem;
  - 2) je vyškolená k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;

- 3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům; a
- 4) může vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

#### **NCC.GEN.125 Zapnutí rotoru**

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

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

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

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

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

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

- a) Tyto dokumenty, příručky a informace jsou na palubě při každém letu jako originály nebo kopie, pokud není uvedeno jinak:
  - 1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný(é) dokument(y);
  - 2) originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;
  - 3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);
  - 4) osvědčení hlukové způsobilosti;
  - 5) prohlášení stanovené v bodě ORO.DEC.100 přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. xxx/XXXX;
  - 6) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;
  - 7) originál povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;
  - 8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;
  - 9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

## *Příloha VI „část NCC”*

- 10) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné;
  - 11) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasy předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;
  - 12) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;
  - 13) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;
  - 14) platné části provozní příručky, jež jsou důležité pro povinnosti posádky, které musí být snadno přístupné členům posádky;
  - 15) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL);
  - 16) příslušná instruuující dokumentace (NOTAM) a dokumentace letecké informační služby (AIS);
  - 17) příslušné meteorologické informace;
  - 18) seznamy nákladu a/nebo seznamy cestujících, je-li to použitelné; a
  - 19) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy v rámci letu.
- b) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2 až 8 je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

### **NCC.GEN.145 Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů**

- a) V případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, musí provozovatel letadla uchovávat původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.
- b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů zapisovače letových údajů (FDR), záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a záznamů komunikace datovým spojem v zájmu zajištění jejich trvalé provozuschopnosti.
- c) Provozovatel uchovává záznamy po dobu provozní lhůty zapisovače letových údajů (FDR) stanovené v NCC.IDE.A.165 nebo v NCC.IDE.H.165 s výjimkou toho, že pro účely zkoušení a údržby zapisovačů letových údajů může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.
- d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k získání uložených údajů a převedení nezpracovaných údajů ze zapisovače letových údajů (FDR) do technických jednotek.

## Příloha VI „část NCC“

- e) Provozovatel zpřístupní uchovávané záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.
- f) Aniž jsou dotčeny příslušné vnitrostátní trestněprávní předpisy:
  - 1) záznamy zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, jestliže s tím všichni dotčení členové posádky a personálu údržby souhlasí; a
  - 2) záznamy zapisovače letových údajů (FDR) nebo záznamy komunikace datovým spojem se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, jestliže jsou tyto záznamy:
    - i) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;
    - ii) zbaveny informací umožňujících jejich identifikaci; nebo
    - iii) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

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

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

*Příloha VI „část NCC”*

- g) Provozovatel zajistí, aby na místech přejímky nákladu byly k dispozici vyhlášky poskytující informace o dopravě nebezpečného zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

## **Hlava B – Provozní postupy**

### **NCC.OP.100 Používání letišť a provozních míst**

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

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

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

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

### **NCC.OP.110 Provozní minima letiště – obecná ustanovení**

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

## *Příloha VI „část NCC“*

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

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

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



*Příloha VI „část NCC”*

- 2) minimum systému stanovené v tabulce 1; nebo
- 3) minimální výška pro klesání (MDH) stanovená v letové příručce letadla (AFM), je-li uvedena.

**Tabulka 1: Minima systému**

<b>Zařízení</b>	<b>Nejnižší DH/MDH (ft)</b>
Systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS)	200
Globální navigační družicový systém (GNSS)/ Systém s družicovým rozšířením (SBAS) (Přesné směrové přiblížení s vertikálním vedením (LPV))	200
GNSS (Příčná navigace (LNAV))	250
GNSS/Barometrická vertikální navigace (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Kurzový maják (LOC) s měřičem vzdálenosti (DME) nebo bez měřiče vzdálenosti	250
Přiblížení přehledovým radarem (SRA) (končící v ½ NM)	250
SRA (končící v 1 NM)	300
SRA (končící v 2 NM nebo dál)	350
VKV všesměrový radiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesměrový radiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
VKV zaměřovač (VDF)	350

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

- a) Minimální výška pro klesání (MDH) při přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
  - 1) bezpečná výška nad překážkami (OCH) při přiblížení okruhem vyhlášená pro danou kategorii letadel;
  - 2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1; nebo

- 3) výška rozhodnutí/minimální výška pro klesání (DH/MDH) pro předchozí postup přiblížení podle přístrojů.
- b) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letounem musí být vyšší než:
- 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, je-li vyhlášena;
  - 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 2; nebo
  - 3) dráhová dohlednost/převedená meteorologická dohlednost (RVR/CMV) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

**Tabulka 1: Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu**

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

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

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

**NCC.OP.115 Postupy odletů a přiblížení**

- a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem letiště, jestliže takové postupy byly vyhlášeny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež může být použita.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), může velící pilot využít povolení řízení letového provozu (ATC) odchýlit se od vyhlášeného postupu pouze:
  - 1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami a vzaty plně v úvahu provozní podmínky nebo
  - 2) jestliže jej stanoví řízení letového provozu (ATC) vektoruje radarem.
- c) Konečné přiblížení se v každém případě provádí vizuálně nebo v souladu se stanovenými postupy přiblížení.

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

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

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

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

### **NCC.OP.130 Zásoba paliva a oleje – letouny**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud je na palubě letounu dostatek paliva a oleje pro následující provoz:
  - 1) u letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR):
    - i) ve dne, let na letiště plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 30 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
    - ii) v noci, let na letiště plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce;
  - 2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):
    - i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení, let na letiště plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
    - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště určení, let na letiště plánovaného přistání, let na náhradní letiště a následný let v délce ještě alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva, včetně paliva pro nepředvídané okolnosti, se bere v úvahu následující:
  - 1) předpověď meteorologických podmínek;
  - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
  - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné; a

## *Příloha VI „část NCC”*

- 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
- c) Změna letového plánu za letu s úmyslem změnit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že všechny požadavky budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

### **NCC.OP.131 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud vrtulník nemá dostatečné množství paliva a oleje pro následující provoz:
- 1) u letů prováděných podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 20 minut nejvhodnější cestovní rychlostí, a
  - 2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):
    - i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení nebo není k dispozici náhradní letiště s přípustným počasím, let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1500 ft) nad letištěm/provozním místem určení za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání; nebo
    - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště, let na letiště/operační místo plánovaného přistání, provedení přiblížení a nezdařeného přiblížení a potom:
      - A) let na určené náhradní letiště; a
      - B) let v délce 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1500 ft) nad náhradním letištěm/provozním místem za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva, včetně paliva pro nepředvídané okolnosti, se bere v úvahu následující:
- 1) předpověď meteorologických podmínek;
  - 2) očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
  - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné; a
  - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letadla nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.

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

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

Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, že:

- a) v prostoru pro cestující se budou přepravovat pouze taková příruční zavazadla, která tam lze přiměřeně a bezpečně uložit; a
- b) veškerá zavazadla a náklad na palubě, který by mohl způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy při změně polohy, je uložen tak, aby se zabránilo jeho pohybu.

#### **NCC.OP.140 Instruktaž cestujících**

Velící pilot zajistí, aby:

- a) před vzletem byli cestující seznámeni s umístěním a použitím následujícího:
- 1) bezpečnostních pásů,
  - 2) nouzových východů, a
  - 3) karet s bezpečnostními pokyny pro cestující,
- a je-li to použitelné:
- 4) záchranných vest,
  - 5) kyslíkových dýchacích masek,
  - 6) záchranných člunů, a
  - 7) dalšího nouzového vybavení určeného pro individuální potřebu cestujících;
- a
- b) při nouzových situacích v průběhu letu dostali cestující instruktaž o nouzových úkonech, vhodných pro dané okolnosti.

#### **NCC.OP.145 Příprava letu**

- a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že pozemní nebo vodní zařízení, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou přiměřená pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.

- b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let od okolí místa odletu a pro každý let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) zahrnuje:
  - 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí; a
  - 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

#### **NCC.OP.150 Náhradní letiště pro vzlet – letouny**

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

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

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

- a) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, podle toho, která doba je kratší, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC); nebo
- b) místo plánovaného přistání není osamocené a:
  - 1) pro letiště plánovaného přistání není předepsán postup přiblížení podle přístrojů; a
  - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:

## *Příloha VI „část NCC”*

- i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů; a
- ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

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

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

- a) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, podle toho, která doba je kratší:
  - 1) bude základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů; a
  - 2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem; nebo
- b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:
  - 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů; a
  - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
    - i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů;
    - ii) dohlednost alespoň o 1500 m větší než minimum spojené s daným postupem; a
  - 3) není určen bod posledního návratu (PNR) v případě místa určení v pobřežních vodách.

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

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

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

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

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

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

Provozovatel stanoví postupy, které zajistí, aby:

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

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

Velící pilot zajistí, aby:

- a) před pojížděním, vzletem a přistáním byly všechny východy a únikové cesty prosty překážek, a



- b) před vzletem a přistáním a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, byla veškeré vybavení a zavazadla správně zajištěna.

#### **NCC.OP.175 Kouření na palubě**

Velící pilot nedovolí kouření na palubě:

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

#### **NCC.OP.180 Meteorologické podmínky**

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

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

- a) Provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.
- b) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy letadla zbaveny všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla,

vyjma v míře povolené podle postupů uvedených v písmeni a) a v souladu s letovou příručkou letadla (AFM).

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

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

#### **NCC.OP.195 Podmínky vzletu**

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

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

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

- a) Velící pilot během přepravy cestujících nebo nákladu nesimuluje mimořádné nebo nouzové situace, vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů, nebo umělými prostředky lety v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).
- b) Aniž by byla dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

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

- a) Provozovatel zajistí provádění kontrol množství paliva a řízení palivového systému za letu.
- b) Velící pilot v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajících paliva za letu nebylo menší než množství paliva požadované pro pokračování na letiště nebo provozní místo s přípustným počasím, přičemž plánované

množství záložního paliva zůstává v souladu s požadavky uvedenými v NCC.OP.130 a v NCC.OP.131.

#### **NCC.OP.210 Použití doplňkové dodávky kyslíku**

Velící pilot zajistí, aby on i členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu průběžně používali doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft (3000 m) po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft (4000 m).

#### **NCC.OP.215 Zjištění blízkosti země**

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

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

Provozovatel stanoví provozní postupy a výcvikové programy, které zajistí, že pokud je palubní protisrážkový systém (ACAS) zastavěn a provozuschopný, je používán v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011<sup>3</sup>.

#### **NCC.OP.225 Podmínky pro přiblížení a přistání**

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

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

- a) Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).
- b) Jestliže je hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) menší než příslušná minima, nepokračuje v přiblížení:
  - 1) pod hladinu 1000 ft (300 m) nad letištem; nebo

---

<sup>3</sup> Nařízení (EU) č. 1332/2011, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém, Úř. věst. L 336, 20.12.2011, s. 20.

*Příloha VI „část NCC”*

- 2) do úseku konečného přiblížení v případě, že výška/nadmořská výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1000 ft (300 m) nad letišťem.
- c) Tam, kde není dráhová dohlednost (RVR) k dispozici, může být hodnota dráhové dohlednosti (RVR) odvozena převodem hlášené dohlednosti.
- d) Jestliže po průletu hladiny 1000 ft (300 m) nad letišťem poklesne hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) pod použitelná minima, v přiblížení se pokračuje do nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo do minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H).
- e) Přiblížení pokračuje pod nadmořskou výšku/výšku rozhodnutí (DA/H) nebo pod minimální nadmořskou výšku/výšku pro klesání (MDA/H) a přistání může být dokončeno, pokud je v nadmořské výšce/výšce rozhodnutí (DA/H) nebo v minimální nadmořské výšce/výšce pro klesání (MDA/H) získána a udržována vizuální reference odpovídající druhu přiblížení pro zamýšlenou dráhu.
- f) Dráhová dohlednost (RVR) v dotykovém pásmu je vždy závazná.

## **Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení**

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

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

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

- a) Provozovatel určí hmotnost a polohu těžiště (CG) každého letadla skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou znovu zvážena.
- b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.
- c) Provozovatel určí hmotnost všech provozních položek a členů posádky zahrnutých do provozní hmotnosti letadla bez paliva, včetně všech jejich zavazadel, vážením nebo použitím normalizovaných hmotností. Musí být stanoven vliv jejich umístění na polohu těžiště letadla. Při použití normalizovaných hmotností k určení provozní hmotnosti bez paliva se použijí následující hodnoty hmotnosti členů posádky:
  - 1) 85 kg, včetně příručních zavazadel, pro jednotlivé členy letové posádky/technické posádky; a
  - 2) 75 kg pro jednotlivé palubní průvodčí.
- d) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi určit hmotnost provozního nákladu, včetně případné zátěže:
  - 1) skutečným zvážením;
  - 2) stanovením hmotnosti provozního nákladu v souladu s normalizovanými hmotnostmi cestujících a zavazadel; nebo
  - 3) výpočtem hmotnosti cestujících na základě jimi nebo jejich jménem učiněného prohlášení a přidáním předem stanovené konstanty k započtení hmotnosti

*Příloha VI „část NCC”*

příručních zavazadel a oděvu, pokud počet použitelných sedadel pro cestující v letadle je:

- i) nižší než 10 u letounů; nebo
  - ii) nižší než šest u vrtulníků.
- e) Při použití normalizovaných hmotností se použijí následující hodnoty hmotností:
- 1) u cestujících hodnoty uvedené v tabulkách 1 a 2, které zahrnují příruční zavazadla a hmotnost každého malého dítěte přepravovaného dospělým cestujícím na jednom sedadle:

**Tabulka 1: Normalizované hmotnosti pro cestující – letadla s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více**

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

**Tabulka 2: Normalizované hmotnosti pro cestující – letadla s celkovým počtem sedadel pro cestující 19 a méně**

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

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

**Tabulka 3: Normalizované hmotnosti pro zavazadla – letouny s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více**

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

- ii) pro vrtulníky, pokud celkový počet použitelných sedadel pro cestující ve vrtulníku je 20 a více, hodnoty normalizované hmotnosti pro prověřená zavazadla 13 kg;
- f) Pro letadla s 19 a méně sedadly pro cestující se skutečná hmotnost prověřených zavazadel určí:
  - 1) skutečným zvážením; nebo
  - 2) výpočtem u všech cestujících na základě jimi nebo jejich jménem učiněného prohlášení. Tam, kde je to neproveditelné, se použije minimální normalizovaná hmotnost 13 kg.
- g) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi určit hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočítané podle metody uvedené v provozní příručce.
- h) Velící pilot zajistí, aby:
  - 1) nakládání letadla bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu; a
  - 2) nakládání provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými pro výpočet hmotnosti a vyvážení letadla.
- i) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi dodržet další konstrukční omezení, např. zatížení podlahy, maximální zatížení běžného metru, maximální hmotnost nákladu v jednotlivých nákladových prostorech nebo omezení maximálního počtu sedadel pro cestující.
- j) Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotností a vyvažování, které splňují požadavky písmen a) až i). Tento systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu.

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

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



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

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

### **NCC.POL.115 Výkonnost – obecná ustanovení**

- a) Velící pilot smí provozovat letadlo jen tehdy, pokud je výkonnost letadla přiměřená dodržení příslušných pravidel létání a jakýchkoli dalších omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.
- b) Velící pilot nesmí provozovat letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi měst nebo osad nebo nad shromážděním osob pod širým nebem, pokud v případě poruchy motoru není možné provést přistání bez nadměrného rizika pro osoby nebo majetek na zemi.

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

Provozovatel zajistí, že

- a) hmotnost letounu při zahájení vzletu nepřekročí omezení hmotnosti:
  - 1) při vzletu v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.125;
  - 2) na trati s jedním motorem nepracujícím (OEI) v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.130; a
  - 3) při přistání v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.135,s možností odchylky pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva;
- b) hmotnost při zahájení vzletu v žádném případě nepřekročí maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce letadla (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce letiště nebo provozního místa a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti; a
- c) odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti nebo operačním místě zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti určené v žádném případě nepřekročí maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce letadla (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce těchto letišť nebo provozních míst a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

### **NCC.POL.125 Vzlet – letouny**

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

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

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

### **NCC.POL.135 Přistání – letouny**

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

## **Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení**

### **Oddíl 1 – Letouny**

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

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
- 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu, aby vyhovovaly NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250; nebo
  - 2) zastavěny v letounu.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není potřeba schválení:
- 1) záložní pojistky,
  - 2) přenosné kapesní svítilny,
  - 3) chronometr,
  - 4) držák map,
  - 5) soupravy první pomoci,
  - 6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení,
  - 7) vlečná kotva a vybavení k poutání a
  - 8) dětská zádržná zařízení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, musí splňovat následující požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250; a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

- d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.
- f) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

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

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

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

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

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

#### **NCO.IDE.A.115 Provozní světla**

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navigationními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;
- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
- f) přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky; a

- g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je provozován jako vodní letoun.

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

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

- (4) letové polohy, je-li to použitelné,
- 5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné,
- 6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné, a
- 7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné.

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

Letouny provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) magnetického kurzu,
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách,
  - 3) tlakové nadmořské výšky,
  - 4) indikované rychlosti letu,
  - 5) vertikální rychlosti (variometr),
  - 6) zatáček a skluzu,
  - 7) letové polohy,
  - 8) stabilizovaného kurzu,
  - 9) teploty venkovního vzduchu, a
  - 10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;
- b) prostředky zobrazování nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;
- c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:
  - 1) tlakové nadmořské výšky,
  - 2) indikované rychlosti letu,
  - 3) vertikální rychlosti (variometr),
  - 4) zatáček a skluzu,
  - 5) letové polohy,

## *Příloha VI „část NCC“*

- 6) stabilizovaného kurzu, a
- 7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné;
- d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu, požadované podle písm. a) odst. 4 a písm. c) odst. 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy;
- e) náhradním zdrojem statického tlaku;
- f) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;
- g) druhým nezávislým prostředkem měření a zobrazování nadmořské výšky; a
- h) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému energetických zdrojů a na přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

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

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

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

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

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

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

Pokud nebylo nařízením (EU) č. 1332/2011 stanoveno jinak, letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo

maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující (MOPSC) větší než 19, jsou vybaveny systémem ACAS II.

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:
  - 1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později; a
  - 2) letouny s maximální schválenou vzletovou rychlostí (MCTOM) větší než 2 250 kg:
    - i) certifikované pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů;



## *Příloha VI „část NCC“*

- i) vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem; a
  - iii) kterým bylo vydáno typové osvědčení poprvé 1. ledna 2016 nebo později.
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisuje ve vztahu k času:
- 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;
  - 2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;
  - 3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofону náhlavní soupravy nebo mikrofónu v masce, a
  - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestává být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.
- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

### **NCC.IDE.A.165 Zapisovač letových údajů**

- a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5700 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů (FDR) zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu.
- c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

- d) Zapisovač letových údajů (FDR) začíná zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a zastaví se, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Zapisovač letových údajů (FDR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

#### **NCC.IDE.A.170 Záznamy komunikace datovým spojem**

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

- e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné, jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) uvedené v NCC.IDE.A.160 písmenech d) a e).

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

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

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

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

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

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

#### **NCC.IDE.A.185 Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekouřte“**

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

#### **NCC.IDE.A.190 Soupravy první pomoci**

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

**Tabulka 1: Počet požadovaných souprav první pomoci**

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

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

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

- a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku.
- b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft (3 000 m), mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

## *Příloha VI „část NCC”*

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

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

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

### **NCC.IDE.A.205 Ruční hasicí přístroje**

- a) Letouny jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
  - 1) v pilotním prostoru; a

- 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou přizpůsobeny pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je konkrétní hasicí přístroj určen. Účelem hasicích přístrojů je minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech na palubě, kde se nacházejí osoby.

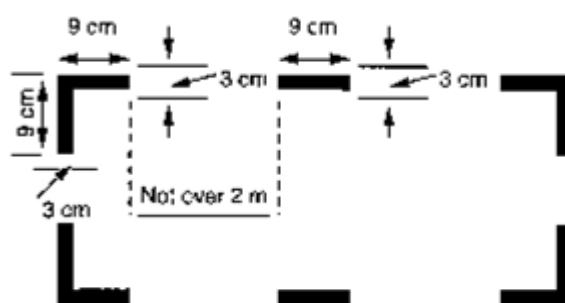
#### **NCC.IDE.A.206 Havarijní sekery a páčidla**

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

#### **NCC.IDE.A.210 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla**

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

**Obrázek 1: Označení míst pro vniknutí do trupu letadla**



#### **NCC.IDE.A.215 Polohový maják nehody (ELT)**

- a) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. července 2008 nebo dříve, jsou vybaveny polohovým majákem nehody (ELT) jakéhokoli druhu.

- b) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. červenci 2008, jsou vybaveny automatickým polohovým majákem nehody (ELT).
- c) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli druhu musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

#### **NCC.IDE.A.220 Let nad vodou**

- a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:
  - 1) pozemní letouny provozované nad vodou ve vzdálenosti větší než 50 NM od pevniny nebo vzlétající nebo přistávající na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě; a
  - 2) vodní letouny provozované nad vodou.
- b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.
- c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:
  - 1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti; a
  - 2) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.
- d) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od země, na které je možné nouzově přistát, než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude mít na palubě:
  - 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
  - 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity; a
  - 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

### **NCC.IDE.A.230 Vybavení pro přežití**

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

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

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

### **NCC.IDE.A.245 Rádiové komunikační vybavení**

- a) Letouny, provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci nebo požadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které za obvyklých podmínek šíření rádiových vln je schopno:
  - 1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;



## *Příloha VI „část NCC”*

- 2) přijímat meteorologické informace kdykoli během letu;
  - 3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech předepsaných příslušným úřadem; a
  - 4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.
- b) Je-li předepsána více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich vzájemně nezávislá tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

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

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

### **NCC.IDE.A.255 Odpovídač**

Letouny jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším SSR odpovídačem předepsaným na prolétané trati.

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

- a) Provozovatel používá produkty elektronických navigačních údajů pouze tehdy, pokud podporují navigační aplikaci splňující standardy integrity odpovídající zamýšlenému použití údajů.
- b) Pokud produkty elektronických navigačních údajů podporují navigační aplikaci potřebnou pro provoz, pro který se podle přílohy V (části SPA) nařízení (EU) č. xxx/XXXX vyžaduje schválení, provozovatel prokáže příslušnému úřadu, že použitý postup a dodané produkty splňují normy integrity přípustné pro zamýšlené použití údajů.

*Příloha VI „část NCC”*

- c) Provozovatel průběžně sleduje integritu jak postupu, tak produktů, a to buď přímo, nebo sledováním shody poskytovatelů třetí strany.
- d) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných elektronických navigačních údajů všem letounům, které je vyžadují.

## **Oddíl 2 – Vrtulníky**

### **NCC.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

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

- f) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

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

Let není zahájen, pokud některý přístroj, část vybavení nebo funkce vrtulníku předepsané pro zamýšlený let jsou nefunkční nebo chybí, pokud:

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

#### **NCC.IDE.H.115 Provozní světla**

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

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

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

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

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

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

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) magnetického kurzu,
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách,
  - 3) tlakové nadmořské výšky,

## *Příloha VI „část NCC”*

- 4) indikované rychlosti letu,
  - 5) vertikální rychlosti (variometr),
  - 6) skluzu,
  - 7) letové polohy,
  - 8) stabilizovaného kurzu, a
  - 9) teploty venkovního vzduchu;
- b) prostředky zobrazování nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;
- c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky,
  - 2) indikované rychlosti letu,
  - 3) vertikální rychlosti (variometr),
  - 4) skluzu,
  - 5) letové polohy, a
  - 6) stabilizovaného kurzu;
- d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) odst. 4 a písm. c) odst. 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy;
- e) náhradním zdrojem statického tlaku;
- f) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena, a
- g) dodatečnými prostředky měření a zobrazování letové polohy jako záložním přístrojem.

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

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

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

Vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení

uvádějí, že na trati lze očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

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

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

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

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

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

- a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 7000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR).
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisuje ve vztahu k času:
  - 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;
  - 2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;
  - 3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje akustické signály přijímané z každého mikrofonu posádky bez přerušování, a
  - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník přestává být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do

## *Příloha VI „část NCC”*

provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.

- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

### **NCC.IDE.H.165 Zapisovač letových údajů**

- a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 3175 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů (FDR) zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu vrtulníku, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin.
- c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- d) Zapisovač letových údajů (FDR) začíná zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a zastaví se, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Zapisovač letových údajů (FDR) má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

### **NCC.IDE.H.170 Záznamy komunikace datovým spojem**

- a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:
  - 1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:
    - i) zahájení komunikace datovým spojem;
    - ii) komunikace mezi řídicím letového provozu a pilotem;
    - iii) přehledu – adresného;
    - iv) leteckých informací;
    - v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;



- vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení; a
  - vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;
  - 2) informace, které umožňují korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem a uchovávaných mimo vrtulník; a
  - 3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.
- b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje spojení se zaznamenanými údaji na zemi.
  - c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) v NCC.IDE.H.160.
  - d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.
  - e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné, jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) uvedené v NCC.IDE.H.160 písmeni d) a e).

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

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

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

- a) Vrtulníky jsou vybaveny:
  - 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;
  - 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;
  - 3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. červenci 1999, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;
  - 4) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;

## *Příloha VI „část NCC“*

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

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

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

### **NCC.IDE.H.190 Souprava první pomoci**

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

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

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

- (2) všech členů posádky a všech cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 13 000 ft.

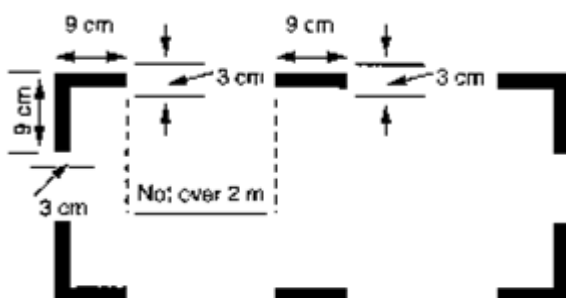
### NCC.IDE.H.205 Ruční hasicí přístroje

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

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

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

Obrázek 1: Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku



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

- a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním automatickým polohovým majákem nehody (ELT).
- b) Vrtulníky při letu nad vodou na podporu provozu v pobřežních vodách v nehostinném prostředí a ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, jsou vybaveny automatickým polohovým majákem nehody samočinně uváděným do pracovní polohy (ELT(AD)).

- c) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli druhu musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

#### **NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty**

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

#### **NCC.IDE.H.226 Oděvy pro přežití posádky**

Každý člen posádky má oblečen oděv pro přežití posádky:

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

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

Vrtulníky provozované:

- a) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let; nebo
- b) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru vrtulník není schopen udržet vodorovný let, a jestliže tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik, jsou vybaveny:
  - 1) v případě vrtulníku, na jehož palubě je méně než 12 osob, nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě uskladněným tak, aby ho v případě nouze bylo možno snadno použít;
  - 2) v případě vrtulníku, na jehož palubě je více než 11 osob, nejméně dvěma záchrannými čluny uskladněným tak, aby je v případě nouze bylo možno snadno použít, které jsou schopny společně pojmout všechny osoby, jež je vrtulník schopen vzít na palubu a, pokud dojde ke ztrátě jednoho z člunů, má(mají) zbývající člun(y) dostatečnou kapacitu pro všechny osoby na palubě vrtulníku;
  - 3) nejméně jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun; a
  - 4) záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života vhodných pro let, který má být proveden.

### **NCC.IDE.H.230 Vybavení pro přežití**

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

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

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

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

- a) Pokud meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C nebo překračuje-li předpokládaná doba na záchranu vypočítaný čas přežití anebo je-li let naplánován na noc, pak všechny osoby na palubě jsou oblečeny do oděvů pro přežití.
- b) Všechny záchranné čluny na palubě v souladu s CAT.IDE.H.300 jsou umístěny tak, aby byly použitelné na moři, kde jsou charakteristiky pro nouzové přistání na vodě a plovací a vyvažovací charakteristiky vrtulníku vyhodnoceny jako odpovídající požadavkům osvědčování pro nouzové přistání na vodě.
- c) Vrtulník je vybaven systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje osvětlujícím kabinu k usnadnění evakuace vrtulníku.
- d) Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, a prostředky k jejich otevírání jsou zřetelně označeny značkami pro orientaci cestujících při použití těchto východů za denního světla nebo ve tmě. Tyto značky jsou provedeny tak, aby byly viditelné i v případě, že se vrtulník převrátí a kabina je potopena.
- e) Všechny dveře, které jsou určeny jako nouzové východy při nouzovém přistání na vodě a které nejsou odnímatelné, jsou vybaveny prostředky k zajištění v otevřené poloze, aby nebránily cestujícím v opuštění vrtulníku za všech podmínek na moři, a tyto nezůstanou nad maximální předepsanou úroveň ponoru vyhodnocenou pro nouzové přistání na vodu a plavání.
- f) Všechny dveře, okna nebo jiné otevírání v prostoru pro cestující určené pro nouzové opuštění pod vodou, jsou příslušně vybaveny pro použití v nouzi.
- g) Cestující a posádka jsou po celou dobu letu oblečeni do záchranných vest, pokud nejsou oblečeni do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty.

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

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

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

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

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

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

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

### **NCC.IDE.H.245 Rádiové komunikační vybavení**

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

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

- a) Vrtulníky jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:
  - 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a
  - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

- b) Vrtulníky musí mít dostatečné navigační vybavení zajišťující, že v případě poruchy části tohoto vybavení v kterékoli fázi letu zbývající vybavení umožní bezpečnou navigaci v souladu písmenem a) nebo úspěšné provedení nouzových opatření.
- c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným poskytovat pomoc až do bodu, kdy je možno provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat pomoc na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

**NCC.IDE.H.255 Odpovídač**

Vrtulníky jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším SSR odpovídačem předepsaným na prolétané trati.