



**Evropská agentura pro bezpečnost  
letectví**

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

**Část NCO – IR**

## Obsah

<b>Část NCO – IR.....</b>	<b>6</b>
<b>Hlava A – Obecné požadavky .....</b>	<b>6</b>
NCO.GEN.100 Příslušný úřad .....	6
NCO.GEN.101 Způsoby průkazu .....	6
NCO.GEN.102 Turistické motorové kluzáky a motorové kluzáky .....	6
NCO.GEN.105 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	7
NCO.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balony .....	8
NCO.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů.....	8
NCO.GEN.115 Pojždění letounů.....	9
NCO.GEN.120 Zapnutí rotoru .....	9
NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení .....	9
NCO.GEN.130 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě .....	9
NCO.GEN.135 Dokumenty, příručky a informace na palubě .....	9
NCO.GEN.140 Doprava nebezpečného zboží.....	11
NCO.GEN.145 Okamžitá reakce na problém v oblasti bezpečnosti .....	11
NCO.GEN.150 Palubní deník .....	11
NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení.....	11
<b>Hlava B – Provozní postupy .....</b>	<b>12</b>
NCO.OP.100 Používání letišť a provozních míst .....	12
NCO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny .....	12
NCO.OP.110 Provozní minima letišť – letouny a vrtulníky.....	12
NCC.OP.111 Provozní minima letišť – provoz NPA, APV, CAT I.....	13
NCO.OP.112 Provozní minima letišť – přiblížení okruhem s letouny .....	14
NCO.OP.113 Provozní minima letišť – přiblížení okruhem s vrtulníky .....	15
NCO.OP.115 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky .....	15
NCO.OP.120 Postupy omezování hluku – letouny, vrtulníky a motorové kluzáky .....	15
NCO.OP.121 Postupy omezování hluku– balony .....	16
NCO.OP.125 Zásoba paliva a oleje – letouny .....	16
NCO.OP.126 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky .....	17
NCO.OP.127 Zásoba paliva a zátěže a plánování– balony .....	18
NCO.OP.130 Instruktaž cestujících.....	18

## Annex VII 'Part-NCO'

NCO.OP.135 Příprava letu .....	18
NCO.OP.140 Náhradní letiště určení – letouny .....	18
NCO.OP.141 Náhradní letiště určení – vrtulníky .....	19
NCO.OP.145 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují .....	20
NCO.OP.150 Přeprava cestujících .....	20
NCO.OP.155 Kouření na palubě – letouny a vrtulníky .....	20
NCO.OP.156 Kouření na palubě – kluzáky a balony .....	20
NCO.OP.160 Meteorologické podmínky .....	20
NCO.OP.165 Led a jiná znečištění –postupy na zemi .....	21
NCO.OP.170 Led a jiná znečištění – letové postupy .....	21
NCO.OP.175 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky .....	21
NCO.OP.176 Podmínky vzletu – balony .....	21
NCO.OP.180 Simulované mimořádné situace za letu .....	21
NCO.OP.185 Řízení palivového systému za letu .....	21
NCO.OP.190 Použití doplňkové dodávky kyslíku .....	22
NCO.OP.195 Zjištění blízkosti země .....	22
<b>NCO.OP.200 Palubní protisrážkový systém (ACAS) .....</b>	<b>22</b>
NCO.OP.205 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky .....	22
NCO.OP.210 Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky .....	22
NCO.OP.215 Provozní omezení – horkovzdušné balony .....	23
<b>Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení .....</b>	<b>24</b>
NCO.POL.100 Provozní omezení .....	24
NCO.POL.105 Vážení – letouny a vrtulníky .....	24
NCO.POL.110 Výkonnost – obecná ustanovení .....	24
<b>Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení .....</b>	<b>25</b>
<b>Oddíl 1 – Letouny .....</b>	<b>25</b>
NCO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	25
NCO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let .....	25
NCO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky .....	26
NCO.IDE.A.115 Provozní světla .....	26
NCO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	26
NCO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	27

## Annex VII 'Part-NCO'

NCO.IDE.A.130	Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) .....	28
NCO.IDE.A.135	Systém palubního telefonu letové posádky .....	28
NCO.IDE.A.140	Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení .....	28
NCO.IDE.A.145	Souprava první pomoci .....	28
NCO.IDE.A.150	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou .....	29
NCO.IDE.A.155	Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny .....	29
NCO.IDE.A.160	Ruční hasicí přístroje .....	30
NCO.IDE.A.165	Označení míst pro vniknutí do trupu letadla .....	30
NCO.IDE.A.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	30
NCO.IDE.A.175	Let nad vodou .....	31
NCO.IDE.A.180	Vybavení pro přežití .....	32
NCO.IDE.A.190	Rádiové komunikační vybavení .....	32
NCO.IDE.A.195	Navigační vybavení .....	32
NCO.IDE.A.200	Odpovídač .....	32
<b>Oddíl 2 – Vrtulníky .....</b>	<b>33</b>	
NCO.IDE.H.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	33
NCO.IDE.H.105	Minimální vybavení pro let .....	33
NCO.IDE.H.115	Provozní světla .....	33
NCO.IDE.H.120	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	34
NCO.IDE.H.125	Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	35
NCO.IDE.H.126	Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR .....	35
NCO.IDE.H.135	Systém palubního telefonu letové posádky .....	35
NCO.IDE.H.140	Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení .....	36
NCO.IDE.H.145	Souprava první pomoci .....	36
NCO.IDE.H.155	Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny .....	36
NCO.IDE.H.160	Ruční hasicí přístroje .....	37
NCO.IDE.H.165	Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku .....	37
NCO.IDE.H.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	37
NCO.IDE.H.175	Let nad vodou .....	38
NCO.IDE.H.180	Vybavení pro přežití .....	38
NCO.IDE.H.185	Všechny vrtulníky při letech nad vodou– nouzové přistání na vodě .....	38
NCO.IDE.H.190	Rádiové komunikační vybavení .....	39
NCO.IDE.H.195	Navigační vybavení .....	39

## Annex VII 'Part-NCO'

NCO.IDE.H.200	Odpovídač .....	39
<b>Oddíl 3 – Kluzáky</b> .....		<b>40</b>
NCO.IDE.S.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	40
NCO.IDE.S.105	Minimální vybavení pro let .....	40
NCO.IDE.S.115	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	40
NCO.IDE.S.120	Let v oblačnosti – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	41
NCO.IDE.S.125	Sedadla a zádržné systémy .....	41
NCO.IDE.S.130	Doplňková dodávka kyslíku .....	41
NCO.IDE.S.135	Let nad vodou .....	42
NCO.IDE.S.140	Vybavení pro přežití .....	42
NCO.IDE.S.145	Rádiové komunikační vybavení .....	42
NCO.IDE.S.150	Navigační vybavení .....	42
NCO.IDE.S.155	Odpovídač .....	43
<b>Oddíl 4 – Balony</b> .....		<b>44</b>
NCO.IDE.B.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	44
NCO.IDE.B.105	Minimální vybavení pro let .....	44
NCO.IDE.B.110	Provozní světla .....	44
NCO.IDE.B.115	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	45
NCO.IDE.B.120	Souprava první pomoci .....	45
NCO.IDE.B.121	Doplňková dodávka kyslíku .....	45
NCO.IDE.B.125	Ruční hasicí přístroje .....	46
NCO.IDE.B.130	Let nad vodou .....	46
NCO.IDE.B.135	Vybavení pro přežití .....	46
NCO.IDE.B.140	Různé vybavení .....	46
NCO.IDE.B.145	Rádiové komunikační vybavení .....	47
NCO.IDE.B.150	Odpovídač .....	47

## **Část NCO – IR**

### **Hlava A – Obecné požadavky**

#### **NCO.GEN.100 Příslušný úřad**

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

#### **NCO.GEN.101 Způsoby průkazu**

K prokazování shody s nařízením (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> a odpovídajícími prováděcími pravidly může provozovatel kromě způsobů průkazu, které stanoví agentura, používat alternativní způsoby průkazu.

#### **NCO.GEN.102 Turistické motorové kluzáky a motorové kluzáky**

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

---

<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*, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, *Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51*.

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

a) Velící pilot odpovídá za:

- 1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě během provozu letadla podle 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 provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu 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 stanovená v odstavci 2.a.3. přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 tak, že:
  - i) je letadlo způsobilé k letu;
  - ii) je letadlo řádně zaregistrované;
  - iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), popřípadě rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky stanovenými v NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 nebo NCO.IDE.B.105;
  - iv) hmotnost letadla a umístění těžiště (vyjma balonů) jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti;
  - v) veškeré vybavení, zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny a je nadále zajištěna možnost nouzové evakuace; a
  - vi) nikdy během letu nebudou překročeny provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla (AFM);
- 5) to, že nezahájí let, jestliže je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;
- 6) to, že nebude pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud jeho způsobilost je výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc, nebo nedostatek kyslíku;
- 7) to, že rozhodne, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), popřípadě seznamem minimálního vybavení (MEL); a
- 8) to, že po skončení letu nebo série letů se запиší do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady.

- b) Velící pilot zajistí, aby během kritických fází letu nebo vždy, když je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, seděli všichni členové posádky na určeném pracovním místě a nevykonávali žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.
- c) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.
- d) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.
- e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s 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) Během letu velící pilot:
  - 1) je na svém pracovním místě řádně upoután bezpečnostním pásem (vyjma balonů); a
  - 2) je v každém okamžiku u řízení letadla, vyjma případů kdy převezme řízení jiný pilot.
- g) Velící pilot podá neprodleně hlášení o nezákonném vměšování příslušnému úřadu a informuje určený místní úřad.
- h) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

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

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

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

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

- a) Velící pilot dodržuje právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.
- b) Velící pilot je obeznámen s právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se k plnění jeho povinností předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště a



provozní místa, jež mohou být použita, a souvisejících zařízení pro leteckou navigaci, jak je stanoveno v odstavci 1.a přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

#### **NCO.GEN.115 Pojíždění letounů**

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

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

#### **NCO.GEN.120 Zapnutí rotoru**

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

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

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

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

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

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

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

*Příloha VII „Část NCO“*

- 1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);
  - 2) originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;
  - 3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);
  - 4) osvědčení hlukové způsobilosti, je-li to použitelné;
  - 5) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;
  - 6) originál povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;
  - 7) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;
  - 8) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;
  - 9) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné;
  - 10) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasy předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;
  - 11) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;
  - 12) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku, (CDL), je-li to použitelné, a
  - 13) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy v rámci letu.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech:
- 1) s plánovaným vzletem a přistáním na stejném letišti/provozním místě; nebo
  - 2) při kterých se nepřekračuje vzdálenost a neopouští prostor určené příslušným úřadem,
- mohou být dokumenty a informace uvedené v písm. a) odst. 2 až 8 ponechány na letišti nebo provozním místě.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech s balonem nebo kluzákem, vyjma turistických motorových kluzáků (TMG), mohou být dokumenty a informace uvedené v písm. a) odst. 2 až 8 a v písm. a) odst. 11 až 13 být v doprovodném vozidle.
- d) Velící pilot zpřístupní dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, příslušnému úřadu v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu tímto úřadem vyzván.

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

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

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

Provozovatel zavede:

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

#### **NCO.GEN.150 Palubní deník**

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

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

Seznam minimálního vybavení (MEL) může být vytvořen podle odstavce 8.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takovém případě seznam minimálního vybavení a veškeré jeho změny schvaluje příslušný úřad.

## **Hlava B – Provozní postupy**

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

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

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

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

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

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

- a) Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) velící pilot zvolí a použije provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště. Tato minima:
  - 1) nejsou nižší než minima stanovená pro tato letiště státem, na jehož území se letiště nachází, vyjma zvláštního souhlasu tohoto státu, a
  - 2) při provádění provozu za podmínek nízké dohlednosti podléhají schválení příslušným úřadem v souladu s hlavou E přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. xxx/XXXX.
- b) Při volbě provozního minima letiště velící pilot zohlední:
  - 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
  - 2) svou způsobilost a zkušenosti;
  - 3) rozměry a vlastnosti drah a ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
  - 4) přiměřenost a výkonnost pozemních prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů;
  - 5) vybavení, které je na palubě letadla podle potřeby dostupné pro navigaci nebo k řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a při nezdařeném přiblížení;

- 6) překážky v prostorech přiblížení, nezdařeného přiblížení a počátečního stoupání potřebných pro provedení nepředvídaných postupů;
  - 7) bezpečnou nadmořskou výšku/výšku nad překážkami pro postupy přiblížení podle přístrojů;
  - 8) prostředky k určení a hlášení meteorologických podmínek; a
  - 9) techniku letu, která se má použít během konečného přiblížení.
- c) Minima pro určité druhy postupů přiblížení a přistání se použijí, pokud:
- 1) pozemní zařízení, která jsou nezbytná pro zamýšlený postup, jsou provozuschopná;
  - 2) palubní systémy letadla, které jsou nezbytné pro daný druh přiblížení, jsou provozuschopné;
  - 3) jsou splněna stanovená kritéria výkonnosti letadla; a
  - 4) posádka je dostatečně kvalifikovaná.

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

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

**Tabulka 1: Minima systému**

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

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

- a) Minimální výška pro klesání (MDH) pro přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) při snížení okruhem pro danou kategorii letadel;
  - 2) minimální výška pro klesání při přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1; nebo
  - 3) výška rozhodnutí/minimální výška pro klesání (DH/MDH) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.
- b) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letouny musí být vyšší než:

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

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

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

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

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

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

- a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem letiště, jestliže takové postupy byly zveřejněny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež může být použita.
- b) Velící pilot se může odchýlit od zveřejněné odletové trati, příletové trati nebo postupu přiblížení:
  - 1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek, vzaty plně v úvahu provozní podmínky a dodržena veškerá povolení řízení letového provozu (ATC); nebo
  - 2) jestliže je vektorován radarem stanovištěm řízení letového provozu (ATC).

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

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

### **NCO.OP.121 Postupy omezování hluku– balony**

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

### **NCO.OP.125 Zásoba paliva a oleje – letouny**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud je na palubě letounu dostatek paliva a oleje pro následující:
- 1) u letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR):
    - i) ve dne – pro vzlet a přistání na stejném letišti/provozním místě, přičemž letoun vždy zůstává v dohledu tohoto letiště/provozního místa, a let po plánované trati a potom pro dalších alespoň 10 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce;
    - ii) ve dne – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
    - iii) v noci – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce;
  - 2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):
    - i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení, let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
    - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání, na náhradní letiště a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
- 1) předpověď meteorologických podmínek;
  - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
  - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné, a
  - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.



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

#### **NCO.OP.126 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud vrtulník má dostatečné množství paliva a oleje pro následující:
- 1) u letů prováděných podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 20 minut 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, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu 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, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání, provedení přiblížení a nezdařené přiblížení a potom:
      - A) pro let na určené náhradní letiště; a
      - B) pro 30 minut letu vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad náhradním letištěm/provozním místem za standardních teplotních podmínek a přiblížení a přistání.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
- 1) předpověď meteorologických podmínek;
  - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);
  - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné, a
  - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letadla nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
- c) Změna letového plánu za letu s úmyslem změnit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že všechny požadavky budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

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

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

### **NCO.OP.130 Instruktaž cestujících**

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

### **NCO.OP.135 Příprava letu**

- a) Před zahájením letu se 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 dostačující 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 blízkosti místa odletu a pro každý let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) zahrnuje:
  - 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí; a
  - 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

### **NCO.OP.140 Náhradní letiště určení – letouny**

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

- a) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu, nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC); nebo
- b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:

- 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů;  
a
- 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
  - i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů; a
  - ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

#### **NCO.OP.141 Náhradní letiště určení – vrtulníky**

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

- a) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu, nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, je-li tato doba 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.

**NCO.OP.145 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 letadlo není plněno, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, pokud není přítomen velící pilot nebo kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

**NCO.OP.150 Přeprava cestujících**

Vyjma balonů, velící pilot zajistí, aby před a v průběhu 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.

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

Velící pilot nedovolí kouření na palubě:

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

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

Na palubě kluzáku nebo balonu není kouření dovoleno.

**NCO.OP.160 Meteorologické podmínky**

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

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

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

### **NCO.OP.170 Led a jiná znečištění – letové postupy**

- a) 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.
- b) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže letadlo není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, velitel letadla bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo trasy, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu (ATC).

### **NCO.OP.175 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky**

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) podle dostupných informací jsou počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy 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.

### **NCO.OP.176 Podmínky vzletu – balony**

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

### **NCO.OP.180 Simulované 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 jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

### **NCO.OP.185 Řízení palivového systému za letu**

Velící pilot v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajících paliva nebo zátěže za letu nebylo menší než množství paliva požadované pro pokračování na

letišťe nebo provozní místo s přípustným počasím, s plánovaným množstvím záložního paliva požadovaným v souladu s požadavky uvedenými v NCO.OP.125 a v NCO.OP.126.

#### **NCO.OP.190 Použití doplňkové dodávky kyslíku**

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

#### **NCO.OP.195 Zjištění blízkosti země**

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

#### **NCO.OP.200 Palubní protisrážkový systém (ACAS)**

Pokud je palubní protisrážkový systém (ACAS) zastavěn a provozuschopný, je používán v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011<sup>2</sup>.

#### **NCO.OP.205 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky**

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

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

- a) Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).
- b) Jestliže je hlášená dráhová dohlednost/dohlednost (RVR/VIS) menší než příslušná minima, nepokračuje v přiblížení:
  - 1) pod hladinu 1 000 ft (300 m) nad letišťem; nebo
  - 2) do úseku konečného přiblížení v případě, že výška/nadmořská výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1000 ft (300 m) nad letišťem.

---

<sup>2</sup> Nařízením (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.

- c) Není-li dráhová dohlednost (RVR) k dispozici, může být hodnota dráhové dohlednosti (RVR) odvozena převodem hlášené dohlednosti.
- d) Jestliže po průletu hladiny 1 000 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.

#### **NCO.OP.215 Provozní omezení – horkovzdušné balony**

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

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

### **NCO.POL.100 Provozní omezení**

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

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

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

### **NCO.POL.110 Výkonnost – obecná ustanovení**

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



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

### **Oddíl 1 – Letouny**

#### **NCO.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 NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195; nebo
  - 2) zastavěny v letounu.
- b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadované v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadované v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195; a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- c) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- d) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

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

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

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

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

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

### **NCO.IDE.A.115 Provozní světla**

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci**

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

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

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

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

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

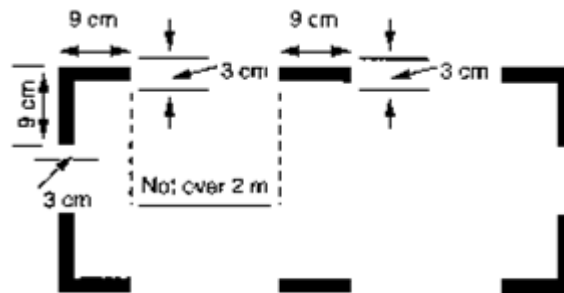
### NCO.IDE.A.160 Ruční hasicí přístroje

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

### NCO.IDE.A.165 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 vrtulníku



### NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)

- a) Letouny jsou vybaveny:
- 1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) 1. července 2008 nebo dříve;
  - 2) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. červenci 2008; nebo
  - 3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě velící pilot nebo některý z cestujících, pokud byl certifikován pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující šest nebo méně.

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

#### **NCO.IDE.A.175 Let nad vodou**

- a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:
- 1) jednomotorové pozemní letouny, pokud:
    - i) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pevniny klouzavým letem; nebo
    - ii) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě;
  - 2) vodní letouny provozované nad vodou; a
  - 3) letouny provozované ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší
- b) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:
- 1) jednou kotvou;
  - 2) jednou vlečnou kotvou, pokud je to nezbytné k tomu, aby se usnadnilo manévrování; a
  - 3) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.
- c) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:
- 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
  - 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity; a
  - 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

### **NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití**

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

### **NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikační vybavení**

- a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou letouny vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi a na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.
- c) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich vzájemně nezávislá tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

### **NCO.IDE.A.195 Navigační vybavení**

- a) Letouny provozované na tratích a navigované s referencí podle viditelných orientačních bodů jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:
  - 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné; a
  - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu umožní druhé 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 možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení musí být 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.

### **NCO.IDE.A.200 Odpovídač**

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



## **Oddíl 2 – Vrtulníky**

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

- a) Přístroje a vybavení požadované 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 NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195; nebo
  - 2) zastavěny ve vrtulníku.
- b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale je za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195; a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- c) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- d) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

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

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

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

### **NCO.IDE.H.115 Provozní světla**

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;

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

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

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

dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmeni a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu, požadovaných v písm. a) odst. 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Vrtulníky jsou vybaveny:
- 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;
  - 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;
  - 3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. 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; a
  - 5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle letové posádky.
- b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

**NCO.IDE.H.145 Souprava první pomoci**

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

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

- a) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a 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.

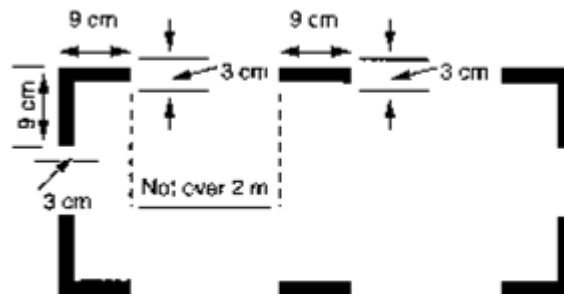
#### NCO.IDE.H.160 Ruční hasicí přístroje

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

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

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

Obrázek 1: Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku



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

- a) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybaveny:
  - 1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT); a
  - 2) jedním polohovým majákem nehody ELT (ELT(S)) na záchranném člunu nebo záchranné vestě, pokud je vrtulník provozován ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více nežli 3 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí
- b) Vrtulníky, které mají maximální konfiguraci sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybaveny záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě velící pilot nebo některý z cestujících.

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

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

- a) Níže uvedené vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:
- 1) při letech nad vodou v takové vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací; nebo
  - 2) vzlétající nebo přistávající 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.
- c) Velící pilot vrtulníku provozovaného při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:
- 1) vybavení k vydávání tíšňových signálů;
  - 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity; a
  - 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.
- d) Velící pilot vrtulníku během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmeni a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě.

#### **NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití**

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

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

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

- a) navrženy pro přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti;

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

#### **NCO.IDE.H.190 Rádiové komunikační vybavení**

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

#### **NCO.IDE.H.195 Navigační vybavení**

- a) Vrtulníky provozované na tratích a navigované s referencí podle viditelných orientačních bodů jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:
  - 1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a
  - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu umožní druhé vybavení bezpečnou navigaci v souladu s 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 možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení musí být 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.

#### **NCO.IDE.H.200 Odpovídač**

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

### **Oddíl 3 – Kluzáky**

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

- a) Přístroje a vybavení požadované 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 NCO.IDE.S.145 a NCO.IDE.S.150; nebo
  - 2) zastavěny v kluzáku.
- b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadované v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadované v jiných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008; a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost kluzáku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- c) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- d) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

#### **NCO.IDE.S.105 Minimální vybavení pro let**

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

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

#### **NCO.IDE.S.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

- a) Kluzáky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu,



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

#### **NCO.IDE.S.120 Let v oblačnosti – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

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

- a) magnetického kurzu,
- b) času v hodinách, minutách a sekundách,
- c) tlakové nadmořské výšky,
- d) indikované rychlosti letu,
- e) vertikální rychlosti (variometr), a
- f) letové polohy nebo zatáček a skluzu.

#### **NCO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy**

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

#### **NCO.IDE.S.130 Doplnková dodávka kyslíku**

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

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

#### **NCO.IDE.S.135 Let nad vodou**

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

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

#### **NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití**

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

#### **NCO.IDE.S.145 Rádiové komunikační vybavení**

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

#### **NCO.IDE.S.150 Navigační vybavení**

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

- a) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné; a
- b) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

**NCO.IDE.S.155 Odpovídač**

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

## **Oddíl 4 – Balony**

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

- a) Přístroje a vybavení požadované 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 NCO.IDE.B.145; nebo
  - 2) zastavěny v balonu.
- b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008; a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost balonu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- c) Přístroje a vybavení je snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- d) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

### **NCO.IDE.B.105 Minimální vybavení pro let**

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

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

### **NCO.IDE.B.110 Provozní světla**

Balony provozované v noci jsou vybaveny:

- a) polohovými/navigačními světly;

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

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

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

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

**NCO.IDE.B.120 Souprava první pomoci**

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

**NCO.IDE.B.121 Doplnková dodávka kyslíku**

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

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

### **NCO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje**

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

### **NCO.IDE.B.130 Let nad vodou**

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

- a) záchranné vesty pro každou osobu na palubě nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;
- b) pokud je na palubě více než 6 osob, polohový maják nehody (ELT) schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz;
- c) pokud je na palubě 6 nebo méně osob, polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě velící pilot nebo některý z cestujících a který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz; a
- d) vybavení k vydávání tísňových signálů.

### **NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití**

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

### **NCO.IDE.B.140 Různé vybavení**

Horkovzdušné balony a smíšené balony jsou vybaveny:

- a) náhradním zapalovacím zdrojem;
- b) prostředky pro indikaci maximální přípustné teploty vzduchu v obalu;
- c) prostředky pro měření a indikaci množství paliva;
- d) ochrannými rukavicemi pro každého člena posádky;
- e) odřezávacím nožem;
- f) hasicí dekou nebo ohnivzdornou pokrývkou; a

- g) manévrovacím lanem o délce alespoň 25 m.

**NCO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení**

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

**NCO.IDE.B.150 Odpovídač**

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