



**Európska agentúra
pre bezpečnosť letectva**

**Príloha VI k návrhu nariadenia Komisie
„Letecká prevádzka - OPS“**

Časť NCC - IR

Obsah

Časť NCC - IR	8
Podčasť A - Všeobecné požiadavky	8
NCC.GEN.100 Príslušný orgán	8
NCC.GEN.105 Zodpovednosť posádky.....	8
NCC.GEN.106 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla	9
NCC.GEN.110 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov.....	11
NCC.GEN.115 Spoločný jazyk.....	11
NCC.GEN.120 Rolovanie letúnov	11
NCC.GEN.125 Zapojenie rotora	12
NCC.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia	12
NCC.GEN.135 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie	12
NCC.GEN.140 Povinné doklady, príručky a informácie na palube	12
NCC.GEN.145 Uchovávanie, vypracovanie a použitie záznamov letového zapisovača.....	13
NCC.GEN.150 Preprava nebezpečného tovaru.....	14
Podčasť B - Prevádzkové postupy	15
NCC.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest.....	15
NCC.OP.105 Určenie osamotených letísk - letúny	15
NCC.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá - všeobecne	15
NCC.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá - prevádzka NPA, APV, CAT I	16
NCC.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá - lety letúnov po okruhu	17
NCC.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá- lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou.....	18
NCC.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia.....	18
NCC.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku.....	19

Príloha VI „Časť NCC“

NCC.OP.125	Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami - lety podľa IFR.....	19
NCC.OP.130	Zásoba paliva a oleja - letúny	19
NCC.OP.131	Zásoba paliva a oleja - vrtuľníky.....	20
NCC.OP.135	Uloženie batožiny a nákladu	21
NCC.OP.140	Inštruktáž cestujúcim	21
NCC.OP.145	Príprava na let.....	21
NCC.OP.150	Náhradné letiská pri vzlete - letúny	22
NCC.OP.151	Náhradné cieľové letiská - letúny	22
NCC.OP.152	Náhradné cieľové letiská - vrtuľníky	23
NCC.OP.155	Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi	24
NCC.OP.160	Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom	24
NCC.OP.165	Preprava cestujúcich	24
NCC.OP.170	Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov	25
NCC.OP.175	Fajčenie na palube	25
NCC.OP.180	Meteorologické podmienky	25
NCC.OP.185	Ľad a iné znečistenia - postupy na zemi	26
NCC.OP.190	Ľad a iné znečistenia - postupy za letu	26
NCC.OP.195	Podmienky vzletu	26
NCC.OP.200	Simulované mimoriadne situácie počas letu.....	26
NCC.OP.205	Riadenie palivového systému počas letu	27
NCC.OP.210	Použitie prídavného kyslíka	27
NCC.OP.215	Zistenie blízkosti zeme	27
NCC.OP.220	Palubný protizrážkový systém (ACAS)	27
NCC.OP.225	Podmienky na priblíženie a pristátie	27
NCC.OP.230	Začatie a pokračovanie priblíženia.....	28

Príloha VI „Časť NCC“

Podčasť C - Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia.....29

NCC.POL.100	Prevádzkové obmedzenia - všetky lietadlá	29
NCC.POL.105	Hmotnosť a vyváženie, naloženie	29
NCC.POL.110	Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení	32
NCC.POL.111	Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení - úľavy	33
NCC.POL.115	Výkonnosť - všeobecne	33
NCC.POL.120	Obmedzenia hmotnosti pri vzlete - letúny	33
NCC.POL.125	Vzlet - letúny	34
NCC.POL.130	Let na trase s jedným nepracujúcim motorom - letúny.....	34
NCC.POL.135	Pristátie - letúny	34

Podčasť D - Prístroje, údaje a vybavenie.....35

Oddiel 1 - Letúny

NCC.IDE.A.100	Prístroje a vybavenie - všeobecne	35
NCC.IDE.A.105	Minimálne vybavenie pre let	36
NCC.IDE.A.110	Náhradné elektrické poistky	36
NCC.IDE.A.115	Prevádzkové svetlá	36
NCC.IDE.A.120	Prevádzka podľa VFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	37
NCC.IDE.A.125	Prevádzka podľa IFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	38
NCC.IDE.A.130	Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR	39
NCC.IDE.A.135	Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)	39
NCC.IDE.A.140	Palubný protizrážkový systém (ACAS).....	39
NCC.IDE.A.145	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok	40
NCC.IDE.A.150	Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci	40
NCC.IDE.A.155	Systém palubného telefónu letovej posádky	40
NCC.IDE.A.160	Zapisovač zvuku v kabíne	40

Príloha VI „Časť NCC“

NCC.IDE.A.165	Zapisovač letových údajov	41
NCC.IDE.A.170	Zaznamenávanie dátového spojenia.....	42
NCC.IDE.A.175	Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne.....	43
NCC.IDE.A.180	Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí.....	43
NCC.IDE.A.185	Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“	44
NCC.IDE.A.190	Súprava prvej pomoci.....	44
NCC.IDE.A.195	Doplňkový prívod kyslíka - letúny s pretlakovou kabínou	44
NCC.IDE.A.200	Doplňkový prívod kyslíka - letúny bez pretlakovej kabíny	45
NCC.IDE.A.205	Ručné hasiace prístroje	45
NCC.IDE.A.206	Havarijné sekery a sochory	46
NCC.IDE.A.210	Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla	46
NCC.IDE.A.215	Núdzový vysielateľ polohy (ELT)	46
NCC.IDE.A.220	Lety nad vodnou plochou	47
NCC.IDE.A.230	Vybavenie na prežitie	48
NCC.IDE.A.240	Súprava slúchadiel s mikrofónom.....	48
NCC.IDE.A.245	Rádiové komunikačné vybavenie	48
NCC.IDE.A.250	Navigačné vybavenie	49
NCC.IDE.A.255	Odpovedač.....	49
NCC.IDE.A.260	Správa elektronických navigačných údajov	49
Oddiel 2 - Vrtuľníky		51
NCC.IDE.H.100	Prístroje a vybavenie - všeobecne	51
NCC.IDE.H.105	Minimálne vybavenie pre let	52
NCC.IDE.H.115	Prevádzkové svetlá.....	52
NCC.IDE.H.120	Prevádzka podľa VFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	52
NCC.IDE.H.125	Prevádzka podľa IFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	53

Príloha VI „Časť NCC“

NCC.IDE.H.130	Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR	54
NCC.IDE.H.145	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok	55
NCC.IDE.H.150	Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci	55
NCC.IDE.H.155	Systém palubného telefónu letovej posádky	55
NCC.IDE.H.160	Zapísovač zvuku v kabíne	55
NCC.IDE.H.165	Zapísovač letových údajov	56
NCC.IDE.H.170	Zaznamenávanie dátového spojenia	56
NCC.IDE.H.175	Kombinovaný zapísovač letových údajov a zvuku v kabíne	57
NCC.IDE.H.180	Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí	57
NCC.IDE.H.185	Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“	58
NCC.IDE.H.190	Súprava prvej pomoci	58
NCC.IDE.H.200	Doplnkový prívod kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny	58
NCC.IDE.H.205	Ručné hasiace prístroje	59
NCC.IDE.H.210	Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla	59
NCC.IDE.H.215	Núdzový vysielateľ polohy (ELT)	59
NCC.IDE.H.225	Záchranné vesty	60
NCC.IDE.H.226	Obleky na prežitie posádky	60
NCC.IDE.H.227	Záchranné člny, núdzové vysielateľ polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou	61
NCC.IDE.H.230	Vybavenie na prežitie	61
NCC.IDE.H.231	Dodatočné požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku v pobrežných vodách v nehostinných morských oblastiach	62
NCC.IDE.H.232	Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie	62
NCC.IDE.H.235	Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou - núdzové pristátie na vode	63
NCC.IDE.H.240	Súprava slúchadiel s mikrofónom	63
NCC.IDE.H.245	Rádiové komunikačné vybavenie	63
NCC.IDE.H.250	Navігаčné vybavenie	63

Príloha VI „Časť NCC“

NCC.IDE.H.255 Odpovedač..... 64

Časť NCC - IR

Podčasť A - Všeobecné požiadavky

NCC.GEN.100 Príslušný orgán

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

NCC.GEN.105 Zodpovednosť posádky

- (a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:
 - (1) súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube a
 - (2) sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.
- b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí každý člen posádky na určenom pracovnom mieste a nevykonáva žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.
- c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, je počas letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden kvalifikovaný člen letovej posádky zdržiavať pri ovládacích zariadeniach lietadla.
- e) Člen posádky nevykonáva službu v lietadle:
 - (1) ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008¹, alebo sa necíti dobre do takej miery, že by mohol byť ohrozený let, alebo
 - (2) ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

- f) Člen posádky, ktorý vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
- (1) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa času letu, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v prílohe III (časť ORO, podčasť FTL) k nariadeniu (EÚ) č. xxx/XXXX, a
 - (2) poskytne každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činností v súlade s príslušnými požiadavkami na obmedzenia času letu (FTL).
- g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:
- (1) každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 - (2) akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

NCC.GEN.106 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

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

Príloha VI „Časť NCC“

- vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla sa neprekročia počas celého letu,
 - vii) každý člen letovej posádky má platný preukaz spôsobilosti v súlade s nariadením (ES) č. 1178/2011² a
 - viii) členovia letovej posádky sú riadne kvalifikovaní a spĺňajú požiadavky na spôsobilosť a rozlietanosť,
- (5) nezačatie letu, ak je ktorýkoľvek člen letovej posádky nespôsobilý na výkon povinností pre akýkoľvek dôvod, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky,
- (6) pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená spôsobilosť na výkon povinností niektorého člena letovej posádky pre dôvody, ako je únava, choroba alebo nedostatok kyslíka,
- (7) rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa príslušného zoznamu odchýlok v konfigurácii (CDL) a zoznamu minimálneho vybavenia (MEL),
- (8) zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných chybách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla a
- (9) zabezpečenie, že letové zapisovače sa:
- i) počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú, a
 - ii) v prípade leteckej nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia:
 - A) úmyselne nevymažú,
 - B) deaktivujú okamžite po ukončení letu a
 - C) reaktivujú iba so súhlasom vyšetrovacieho orgánu.
- b) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, batožinu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.
- c) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. *Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1.*

Príloha VI „Časť NCC“

- d) Bez ohľadu na ustanovenie písmena a) bodu 6 môže veliteľ lietadla pri prevádzke s viacčlennou posádkou pokračovať v lete ďalej, ako je najbližšie letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sa prijímú vhodné opatrenia na zmiernenie rizík.
- e) Veliteľ lietadla v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a činnosť vykoná akékoľvek opatrenie, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.
- f) Veliteľ lietadla podá bez omeškania hlásenie o čine protiprávneho zasahovania príslušnému orgánu a informuje príslušný miestny úrad.
- g) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkolvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby, značné poškodenie lietadla alebo majetku.

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

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

NCC.GEN.115 Spoločný jazyk

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

NCC.GEN.120 Rolovanie letúnov

Prevádzkovateľ zabezpečí, že rolovanie letúna po pohybových plochách letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri ovládacích zariadeniach:

- a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
 - (1) absolvovala výcvik v rolovaní letúnov;
 - (2) absolvovala výcvik v používaní rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;
 - (3) dostala inštrukcie o pláne letiska, tratiach rolovania, značkách, označeniach, svetelných návestidlách, signáloch riadenia letovej prevádzky (ATC) a inštrukciách, frazeológii a postupoch a

- (4) je schopná plniť prevádzkové normy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

NCC.GEN.125 Zapojenie rotora

Rotor vrtuľníka sa uvedie do chodu s cieľom letu iba s kvalifikovaným pilotom pri ovládacích zariadeniach.

NCC.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia

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

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

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

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

- a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:
- (1) letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý ju nahrádza (-jú);
 - (2) originál osvedčenia o zápise do registra,
 - (3) originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA),
 - (4) osvedčenie o hlukovej spôsobilosti,
 - (5) vyhlásenie, ako je uvedené v ORO.DEC.100 v prílohe III (časti ORO) k nariadeniu (EÚ) č. xxx/XXXX,
 - (6) zoznam osobitných povolení, ak je to použiteľné;
 - (7) povolenie na prevádzku palubnej rádiostanice, ak je to použiteľné;
 - (8) doklad o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla;
 - (9) palubný denník lietadla alebo dokument, ktorý ho nahrádza;
 - (10) podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné;

Príloha VI „Časť NCC“

- (11) platné mapy vyhovujúce pre trať plánovaného letu a pre každú ďalšiu trať, o ktorej možno predpokladať, že na ňu let môže byť odklonený;
 - (12) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;
 - (13) informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchranu pre oblasť plánovaného letu,
 - (14) platné časti prevádzkovej príručky dôležité pri plnení povinností členov posádky, ktoré musia byť členom posádky ľahko dostupné,
 - (15) zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok v konfigurácii (CDL),
 - (16) príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu,
 - (17) príslušné meteorologické informácie,
 - (18) zoznamy nákladu a/alebo cestujúcich atď., ak je to použiteľné, a
 - (19) akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) body 2 až 8 pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde sa dajú dokumenty nahradiť.

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

- a) Po nehode alebo incidente, ktorý je predmetom povinného hlásenia, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné záznamy vyhotovené zapisovačom na obdobie 60 dní, pokiaľ vyšetrojúci orgán nestanovil inak.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov zapisovača letových údajov (FDR), záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) a záznamov dátového spojenia s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť zapisovačov.
- c) Prevádzkovateľ uchová záznamy počas prevádzkovej lehoty FDR požadovanej v NCC.IDE.A.165 alebo NCC.IDE.H.165 s výnimkou situácie, že na účely skúšania a údržby FDR sa môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac 1 hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a udržiava aktuálnu dokumentáciu, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie pôvodných údajov FDR na parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ predloží akýkoľvek uchovaný záznam letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.

- f) Bez toho, aby bolo platné príslušné vnútroštátne trestné právo:
- (1) Záznamy zapisovača zvuku v kabíne (CVR) sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba so súhlasom všetkých dotknutých členov posádky, a
 - (2) Záznamy zapisovača letových údajov (FDR) alebo dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktorý je predmetom povinného hlásenia, iba keď sú tieto záznamy:
 - i) použité prevádzkovateľom len na účely letovej spôsobilosti alebo údržby,
 - ii) neidentifikovateľné, alebo
 - iii) sprístupnené v zmysle bezpečnostných postupov.

NCC.GEN.150 Preprava nebezpečného tovaru

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

Podčasť B - Prevádzkové postupy

NCC.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest

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

NCC.OP.105 Určenie osamotených letísk - letúny

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

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

NCC.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá - všeobecne

- a) V prípade letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ stanoví pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktorého použitie plánuje, prevádzkové minimá letísk. Tieto minimá:
 - (1) nesmú byť nižšie ako minimá stanovené štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom; a
 - (2) v prípade prevádzky za nízkej viditeľnosti musia byť schválené príslušným orgánom v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť E) k nariadeniu (EÚ) č. xxx/XXXX.
- b) Prevádzkovateľ musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových miním v plnej miere zohľadniť:
 - (1) typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla,
 - (2) zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti,
 - (3) rozmery a vlastnosti pristávacích dráh a plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť,
 - (4) primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov,
 - (5) vybavenie, ktoré je na palube použiteľné na účely navigácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovaní, pristátí, dojazde a pri nevydarenom priblížení,

Príloha VI „Časť NCC“

- (6) prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie postupov pre nepredvídané okolnosti,
 - (7) bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov,
 - (8) prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
 - (9) techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.
- c) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, iba ak sú splnené všetky tieto podmienky:
- (1) pozemné zariadenia požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné,
 - (2) palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné,
 - (3) sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a
 - (4) posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

NCC.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá - prevádzka NPA, APV, CAT I

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

Tabuľka 1: Systémové minimá

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (stopy)
Štandardný systém presných približovacích majákov (ILS)	200
Globálny satelitný navigačný systém (GNSS) / systém so satelitným rozšírením (SBAS) (bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním (LPV))	200
GNSS (smerová navigácia (LNAV))	250
GNSS/Barometrická-vertikálna navigácia (VNAV) (LNAV / VNAV)	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250
Priblíženie s pomocou prehľadového radaru (SRA) (končiace vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VKV všesmerový rádiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesmerový rádiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
Zameriavacia stanica na VKV (VDF)	350

NCC.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá - lety letúnov po okruhu

- a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre let letúnom po okruhu by nemala byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
- (1) uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov,
 - (2) minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo
 - (3) výška rozhodnutia (DH)/ minimálna výška zostupu (MDH) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

- b) Minimálna dohľadnosť pre let letúnom po okruhu by mala byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:
- (1) dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená,
 - (2) minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 2 alebo
 - (3) dráhová dohľadnosť / prepočítaná meteorologická dohľadnosť (RVR/CMV) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

Tabuľka 1: MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu vs. kategória letúna

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

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

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

NCC.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia

- a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.
- b) Veliteľ lietadla môže bez ohľadu na písmeno a) využiť povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC) odchyliť sa od zverejnenej odletovej alebo príletovej trasy:
 - (1) za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a plne sa zohľadnia prevádzkové podmienky, alebo
 - (2) ak ho útvar riadenia letovej prevádzky (ATC) vektoruje radarom.
- c) Konečné priblíženie sa v každom prípade musí vykonať vizuálne alebo v súlade s uverejnenými postupmi priblíženia.

NCC.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku

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

NCC.OP.125 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami - lety podľa IFR

- a) Prevádzkovateľ pre všetky úseky trás, v ktorých má prebiehať let podľa IFR, stanoví metódu určenia minimálnych letových nadmorských výšok, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom.
- b) Veliteľ lietadla na základe tejto metódy stanoví pre každý let minimálne letové nadmorské výšky. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

NCC.OP.130 Zásoba paliva a oleja - letúny

- a) Veliteľ lietadla môže začať let, iba ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:
 - (1) pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR):
 - i) cez deň, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 30 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške alebo
 - ii) v noci, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške,
 - (2) pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
 - i) ak sa nevyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške alebo
 - ii) ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia, na náhradné cieľové letisko a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške.
- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné vziať do úvahy tieto skutočnosti:
 - (1) predpovede meteorologických podmienok,
 - (2) predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania,
 - (3) postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trase, ak je to použiteľné, a

Príloha VI „Časť NCC“

- (4) akékoľvek iné situácie, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia letúna alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.
- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu do iného cieľa za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, odkiaľ je let nanovo plánovaný.

NCC.OP.131 Zásoba paliva a oleja - vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla môže začať let, iba ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:
 - (1) pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti VFR, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu a
 - (2) pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
 - i) ak sa nevyžaduje náhradné letisko alebo nie je k dispozícii žiadne náhradné letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia, následný let trvajúci 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 stôp/ft) nad cieľovým letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, na priblíženie a na pristátie, alebo
 - ii) ak sa vyžaduje náhradné letisko, na let a priblíženie a nevydarené priblíženie k letisku/prevádzkovému miestu plánovaného pristátia a následný:
 - (A) let na určené náhradné letisko a
 - (B) let trvajúci 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 stôp/ft) nad náhradným letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, priblíženie a pristátie.
- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné vziať do úvahy tieto skutočnosti:
 - (1) predpovede meteorologických podmienok,
 - (2) predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania,
 - (3) postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trase, ak je to použiteľné, a
 - (4) akékoľvek iné podmienky, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia vrtuľníka alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.

- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu do iného cieľa za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, odkiaľ je let nanovo plánovaný.

NCC.OP.135 Uloženie batožiny a nákladu

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

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

NCC.OP.140 Inštruktáž cestujúcim

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

- a) cestujúci boli pred vzletom poučení o umiestnení a použití tohto vybavenia:
- (1) bezpečnostné pásy,
 - (2) núdzové východy a
 - (3) karty s bezpečnostnými pokynmi pre cestujúcich v núdzovej situácii,
- a ak je to použiteľné:
- (4) záchranné vesty,
 - (5) kyslíkové zariadenie
 - (6) záchranné člny a
 - (7) iné núdzové vybavenie určené na použitie jednotlivými cestujúcimi,
- a
- b) cestujúci dostali v núdzovom prípade počas letu inštrukcie k núdzovej činnosti, ktorá bude primeraná okolnostiam.

NCC.OP.145 Príprava na let

- a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečí, že pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadované pre daný let

v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.

- b) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktoré sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:
 - (1) štúdiu dostupných aktuálnych hlásení a predpovedí počasia a
 - (2) plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let pre poveternostné podmienky nemohol dokončiť podľa plánu.

NCC.OP.150 Náhradné letiská pri vzlete - letúny

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

NCC.OP.151 Náhradné cieľové letiská - letúny

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

- a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že po dobu od jednej hodiny pred až po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
 - (1) pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a

Príloha VI „Časť NCC“

- (2) v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávajúť tieto meteorologické podmienky:
 - i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 stôp/ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
 - ii) viditeľnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

NCC.OP.152 Náhradné cieľové letiská - vrtuľníky

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

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

NCC.OP.155 Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi

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

NCC.OP.160 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom

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

NCC.OP.165 Preprava cestujúcich

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

- a) cestujúci boli rozsedení tak, aby v prípade potreby núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie spolupracovať a nezdržovali evakuáciu lietadla,
- b) pred rolovaním, pred vzletom a pred pristávaním a počas týchto činností a kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sa každý cestujúci na

Príloha VI „Časť NCC“

palube nachádzal na svojom sedadle alebo lôžku a bol riadne pripútaný bezpečnostným pásom alebo zádržným systémom, a

- c) zdvojené obsadenie sedadla bolo prípustné len na určených sedadlách obsadených jednou dospelou osobou a jedným malým dieťaťom, ktoré je bezpečne pripútané dopĺňujúcim detským alebo iným zádržným zariadením.

NCC.OP.170 Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

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

NCC.OP.175 Fajčenie na palube

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

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

NCC.OP.180 Meteorologické podmienky

- a) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trase a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových minim pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
- b) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových minim alebo budú lepšie.

- c) Ak sa let vykonáva na niektorých úsekoch podľa VFR a na iných úsekoch podľa IFR, uplatňujú sa v príslušnom rozsahu meteorologické informácie uvedené v písmenách a) a b).

NCC.OP.185 Ľad a iné znečistenia - postupy na zemi

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

NCC.OP.190 Ľad a iné znečistenia - postupy za letu

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

NCC.OP.195 Podmienky vzletu

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

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

NCC.OP.200 Simulované mimoriadne situácie počas letu

- a) Veliteľ lietadla počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonáva simulácie mimoriadnych alebo núdzových situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo simulácie meteorologických podmienok letu podľa prístrojov (IMC) umelými prostriedkami.

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

NCC.OP.205 Riadenie palivového systému počas letu

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

NCC.OP.210 Použitie prídavného kyslíka

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

NCC.OP.215 Zistenie blízkosti zeme

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

NCC.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a výcvikové programy, aby zabezpečil, že ak je systém ACAS nainštalovaný a prevádzkyschopný, použije sa v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011³.

NCC.OP.225 Podmienky na priblíženie a pristátie

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorú

³ Nariadenie (EÚ) č. 1332/2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu, Ú. v. EÚ L 336, 20.12.2011, s. 20.

zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia.

NCC.OP.230 Začatie a pokračovanie priblíženia

- a) Veliteľ lietadla môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú dráhovú dohľadnosť (RVR) / dohľadnosť (VIS).
- b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako použiteľné minimum, priblíženie nesmie pokračovať:
 - (1) nižšie ako 1 000 stôp/ft nad letiskom alebo
 - (2) na úsek konečného priblíženia v prípade, keď nadmorská výška (DA)/výška rozhodnutia (DH) alebo minimálna nadmorská výška (MDA)/výška zostupu (MDH) je vyššia ako 1 000 stôp/ft nad letiskom.
- c) Tam, kde RVR nie je k dispozícii, môžu sa hodnoty RVR odvodiť od hlásenej dohľadnosti.
- d) Ak po prelete výšky 1 000 stôp/ft nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod použiteľné minimum, v priblížení sa smie pokračovať do DA/DH alebo MDA/MDH.
- e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/DH alebo MDA/MDH a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/DH alebo MDA/MDH podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej dráhe.
- f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykového pásma je vždy rozhodujúca.

Podčasť C - Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia

NCC.POL.100 Prevádzkové obmedzenia - všetky lietadlá

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

NCC.POL.105 Hmotnosť a vyváženie, naloženie

- a) Prevádzkovateľ určí hmotnosť a polohu ťažiska každého letúna skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa okrem toho lietadlá opäť zvážiť.
- b) Váženie musí vykonať buď výrobca letúna, alebo organizácia schválená na údržbu.
- c) Prevádzkovateľ určí hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrnutých do prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva skutočným vážením vrátane batožiny posádky, alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí sa stanoviť vplyv ich umiestnenia na ťažisko letúna. Pri používaní normalizovaných hmotností sa na určenie prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva pre členov posádky použijú tieto hmotnostné hodnoty:
 - (1) 85 kg vrátane príručnej batožiny pre členov letovej/technickej posádky a
 - (2) 75 kg pre palubných sprievodcov.
- d) Prevádzkovateľ určí postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla stanoviť hmotnosť dopravného nákladu vrátane každej záťaže:
 - (1) skutočným zvážením,
 - (2) stanovením hmotnosti dopravného nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny alebo
 - (3) vypočítaním hmotnosti cestujúcich na základe vyhlásenia jednotlivých cestujúcich, alebo vyhlásenia v ich mene, a pripočítaním tejto hmotnosti

Príloha VI „Časť NCC“

k vopred určenej hmotnosti s cieľom zohľadniť príručnú batožinu a šatstvo, ak je počet dostupných miest pre cestujúcich v lietadle:

- i) menej ako 10 v prípade letúnov alebo
 - ii) menej ako 6 v prípade vrtuľníkov.
- e) Pri uplatňovaní normalizovaných hmotností sa používajú tieto hodnoty:
- (1) pre cestujúcich, hodnoty v tabuľke 1 a 2, ktoré zahŕňajú hmotnosť príručnej batožiny a hmotnosť každého malého dieťaťa, ktoré sedí s dospelým na jednom sedadle:

Tabuľka 1: Normalizované hmotnosti pre cestujúcich - lietadlá s celkovým počtom sedadiel pre 20 alebo viac cestujúcich

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

Tabuľka 2: Normalizované hmotnosti pre cestujúcich - lietadlá s celkovým počtom sedadiel pre 19 alebo menej cestujúcich

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

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

Tabuľka 3: Normalizované hmotnosti pre batožinu - letúny s celkovým počtom sedadiel pre 20 alebo viac cestujúcich

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

- ii) pre vrtuľníky, ak celkový počet dostupných sedadiel pre cestujúcich vo vrtuľníku je 20 alebo viac, hodnota normalizovanej hmotnosti zapísanej batožiny je 13 kg,
- f) Pre lietadlá s miestami na sedenie pre 19 alebo menej cestujúcich sa skutočná hmotnosť zapísanej batožiny určí:
 - (1) zvážením alebo
 - (2) výpočtom na základe vyhlásenia jednotlivých cestujúcich alebo vyhlásenia v ich mene. Ak to nie je uskutočniteľné, použije sa minimálna normalizovaná hmotnosť 13 kg.
- g) Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo, ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.
- h) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby nakladanie:
 - (1) lietadiel bolo vykonávané pod dozorom kvalifikovaného personálu a
 - (2) dopravného nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.
- i) Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie bežného metra, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich.
- j) Prevádzkovateľ presne vymedzí v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až i). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

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

- a) Prevádzkovateľ pred každým letom stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:
- (1) poznávaciu značku a typ lietadla,
 - (2) identifikáciu letu, číslo a dátum, podľa potreby,
 - (3) meno veliteľa lietadla ,
 - (4) meno osoby, ktorá vypracovala dokument,
 - (5) prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska,
 - (6) hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na trasu,
 - (7) hmotnosť prevádzkových látok iných ako pohonných, podľa potreby
 - (8) zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, nákladu a záťaže,
 - (9) vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva,
 - (10) použiteľné polohy ťažiska lietadla a
 - (11) obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.
- b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť integritu výstupných údajov.
- c) Ak na nakladanie lietadla nedohliada veliteľ lietadla, osoba, ktorá dohliada na nakladanie lietadla, musí svojím podpisom alebo rovnocenným spôsobom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie sú v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení, ktoré stanovil veliteľ lietadla. veliteľ lietadla potvrdí svoj súhlas podpisom alebo rovnocenným spôsobom.
- d) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre zmeny nákladu v poslednej chvíli, aby zabezpečil, že:
- (1) akákoľvek zmena v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení sa doplní do dokumentov o plánovaní letu, ktorých súčasťou je dokumentácia o hmotnosti a vyvážení,
 - (2) určí sa najväčšia prípustná zmena na poslednú chvíľu v počte cestujúcich alebo v náklade v nákladových priestoroch, a
 - (3) ak by bola zmena väčšia, spracuje sa nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.

NCC.POL.111 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení - úľavy

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

NCC.POL.115 Výkonnosť - všeobecne

- a) Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo prevádzkové miesta, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.
- b) Veliteľ lietadla nesmie prevádzkovať lietadlo nad osídlenými oblasťami miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak by v prípade poruchy motora nebolo možné pristáť bez toho, aby boli osoby alebo majetok na zemi vystavené neprimeranému riziku.

NCC.POL.120 Obmedzenia hmotnosti pri vzlete - letúny

Prevádzkovateľ zabezpečí, že:

- a) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nepresiahne obmedzenia hmotnosti:
 - (1) pri vzlete, ako sa to vyžaduje v NCC.POL.125,
 - (2) na trase s jedným nepracujúcim motorom (OEI), ako sa to vyžaduje v NCC.POL.130, a
 - (3) pri pristávaní, ako sa to vyžaduje v NCC.POL.135,pričom zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva,
- b) hmotnosť na počiatku vzletu nikdy nepresiahne maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku letiska alebo prevádzkového miesta a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky, a
- c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na letisku alebo prevádzkovom mieste plánovaného pristátia a na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku nikdy nepresiahne maximálnu pristávaciu hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku týchto letísk alebo prevádzkových miest a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

NCC.POL.125 Vzlet - letúny

- a) Veliteľ lietadla pri stanovovaní maximálnej vzletovej hmotnosti zohľadní tieto skutočnosti:
- (1) vypočítaná dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd,
 - (2) vypočítaná dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd,
 - (3) pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V_1 , pričom hodnota V_1 sa uvádza v letovej príručke lietadla, a
 - (4) vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.
- b) Veliteľ lietadla musí v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby:
- (1) letún, ktorého rýchlosť V_1 je stanovená v letovej príručke lietadla, bol schopný prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet, a
 - (2) letún, ktorého čistá dráha vzletu je stanovená v letovej príručke lietadla, bol schopný pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Let na trase s jedným nepracujúcim motorom - letúny

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

NCC.POL.135 Pristátie - letúny

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

Podčasť D - Prístroje, údaje a vybavenie

Oddiel 1 - Letúny

NCC.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie - všeobecne

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
- (1) ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu, v súlade s požiadavkami NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250, alebo
 - (2) sú v letúne nainštalované.
- b) Pri uvedených položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
- (1) náhradné poistky,
 - (2) elektrické prenosné lampáše,
 - (3) presné hodiny,
 - (4) držiak máp,
 - (5) súpravy na poskytnutie prvej pomoci,
 - (6) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
 - (7) vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
 - (8) zariadenie na pripútanie detí.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
- (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250 a
 - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

NCC.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

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

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

NCC.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

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

NCC.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel,
- b) navigačnými/polohovými svetlami,
- c) pristávacím reflektorom,
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna,
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich,
- f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a

- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

NCC.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

- (4) letovej polohy, ak je to použiteľné,
- (5) vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné,
- (6) stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné, a
- (7) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

NCC.IDE.A.125 Prevádzka podľa IFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) magnetického kurzu,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
 - (3) tlakovej výšky,
 - (4) indikovanej rýchlosti,
 - (5) vertikálnej rýchlosti,
 - (6) zatáčania a sklzu,
 - (7) letovej polohy,
 - (8) stabilizovaného kurzu,
 - (9) teploty vonkajšieho vzduchu a
 - (10) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom,
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov,
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
 - (1) tlakovej výšky,
 - (2) indikovanej rýchlosti,
 - (3) vertikálnej rýchlosti,
 - (4) zatáčania a sklzu,
 - (5) letovej polohy,

Príloha VI „Časť NCC“

- (6) stabilizovaného kurzu a
 - (7) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.
- d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy,
 - e) náhradným zdrojom statického tlaku,
 - f) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená,
 - g) inými nezávislými prostriedkami na meranie a zobrazovanie nadmorskej výšky a
 - h) núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.

NCC.IDE.A.130 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

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

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

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

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

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

Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 1332/2011 neustanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo

s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok

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

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

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

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

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

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

NCC.IDE.A.160 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:
 - (1) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, a
 - (2) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 2 250 kg:
 - i) osvedčené na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z 2 pilotov,

Príloha VI „Časť NCC“

- ii) vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom a
 - iii) ktorým bola prvý raz typová kvalifikácia vydaná 1. januára 2016 alebo neskôr.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
- (1) rádiové spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore,
 - (2) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný,
 - (3) zvukové prostredie pilotného priestoru zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel alebo z mikrofónu zabudovaného v maske a
 - (4) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od dostupnosti elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

NCC.IDE.A.165 Zapisovač letových údajov

- a) Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky letúna a má byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- f) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

NCC.IDE.A.170 Zaznamenávanie dátového spojenia

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

- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v NCC.IDE.A.160 písm. d) a e).

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

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

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

NCC.IDE.A.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí

- a) Letúny musia byť vybavené:
- (1) sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a viac,
 - (2) bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku,
 - (3) zariadením na pripútanie detí pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov,
 - (4) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade veľkého spomalenia:
 - i) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa sedadla pilota a
 - ii) na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne,
- a
- (5) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 1980.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:
- (1) musí mať jednobodové rozopínanie a

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

NCC.IDE.A.185 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“

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

NCC.IDE.A.190 Súprava prvej pomoci

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

Tabuľka 1: Počet požadovaných súprav prvej pomoci

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

- b) Súpravy prvej pomoci musia byť:
- (1) ľahko dostupné na použitie a
 - (2) pravidelne obnovované.

NCC.IDE.A.195 Doplnkový prívod kyslíka - letúny s pretlakovou kabínou

- a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 stôp/ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

Príloha VI „Časť NCC“

- (1) všetkých členov posádky a:
 - i) 100 % cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 stôp/ft, ale najmenej 10 minút,
 - ii) najmenej 30 % cestujúcich po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 14 000 až 15 000 stôp/ft, a
 - iii) najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 14 000 stôp/ft,
- (2) všetky osoby nachádzajúce sa v priestoroch pre cestujúcich aspoň počas 10 minút v prípade letúnov s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 stôp/ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 stôp/ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 stôp/ft.
- c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach väčších ako 25 000 stôp/ft musia byť okrem toho vybavené:
 - (1) zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku, a
 - (2) kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky,

NCC.IDE.A.200 Doplnkový prívod kyslíka - letúny bez pretlakovej kabíny

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

NCC.IDE.A.205 Ručné hasiace prístroje

- a) Letúny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:
 - (1) v pilotnom priestore a

- (2) v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od pilotného priestoru, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

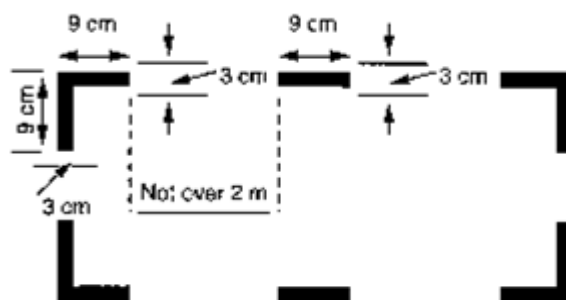
NCC.IDE.A.206 Havarijné sekery a sochory

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

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

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

Obrázok 1: Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



NCC.IDE.A.215 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)

- a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr, musia byť vybavené núdzovým vysielateľom polohy (ELT) akéhokoľvek typu.

- b) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, musia byť vybavené automatickým ELT.
- c) Núdzový vysielateľ polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Lety nad vodnou plochou

- a) Záchranými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky malé deti do dvoch rokov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:
 - (1) pozemné letúny letiace nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od pevniny, alebo vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode, a
 - (2) vodné letúny letiace nad vodou.
- b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.
- c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:
 - (1) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a obsluhu, a
 - (2) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.
- d) Veliteľ lietadla letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 námorným míľam, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:
 - (1) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov,
 - (2) dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a
 - (3) záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

NCC.IDE.A.230 Vybavenie na prežitie

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

NCC.IDE.A.240 Súprava slúchadiel s mikrofónom

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

NCC.IDE.A.245 Rádiové komunikačné vybavenie

- a) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné vybavenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:
 - (1) uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly,

Príloha VI „Časť NCC“

- (2) prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu,
 - (3) uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a
 - (4) umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.
- c) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

NCC.IDE.A.250 Navigačné vybavenie

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

NCC.IDE.A.255 Odpovedač

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

NCC.IDE.A.260 Správa elektronických navigačných údajov

- a) Prevádzkovateľ používa iba elektronickú navigačnú databázu, ktorá podporuje aplikáciu palubnej navigácie spĺňajúcu štandardy integrity primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- b) Keď elektronická navigačná databáza podporuje aplikáciu palubnej navigácie potrebnú na prevádzku, pre ktorú sa v prílohe V (časť SPA) k nariadeniu (ES) č. xxx/XXXX vyžaduje povolenie, prevádzkovateľ musí preukázať príslušnému orgánu, že použitý postup a dodané produkty spĺňajú štandardy integrity primerané pre zamýšľané použitie údajov.

Príloha VI „Časť NCC“

- c) Prevádzkovateľ priebežne monitoruje postup aj výsledky buď priamo, alebo monitorovaním súladu poskytovateľov tretej strany.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženia aktuálnych a nezmenených elektronických navigačných údajov do všetkých letúnov, ktoré si to vyžadujú.

Oddiel 2 - Vrtuľníky

NCC.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie - všeobecne

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
- (1) ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu, v súlade s požiadavkami NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250, alebo
 - (2) sú vo vrtuľníku nainštalované.
- b) Tieto položky, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:
- (1) elektrická baterka,
 - (2) presné hodiny,
 - (3) držiak máp,
 - (4) súprava na poskytnutie prvej pomoci,
 - (5) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
 - (6) vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
 - (7) zariadenie na pripútanie detí.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
- (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250 a
 - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.

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

NCC.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

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

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

NCC.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

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

NCC.IDE.H.120 Prevádzka podľa VFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

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

NCC.IDE.H.125 Prevádzka podľa IFR - letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) magnetického kurzu,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,

- (3) tlakovej výšky,
 - (4) indikovanej rýchlosti,
 - (5) vertikálnej rýchlosti,
 - (6) sklzu,
 - (7) letovej polohy,
 - (8) stabilizovaného kurzu a
 - (9) teploty vonkajšieho vzduchu,
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov,
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,
 - (2) indikovanej rýchlosti,
 - (3) vertikálnej rýchlosti,
 - (4) sklzu,
 - (5) letovej polohy a
 - (6) stabilizovaného kurzu,
- d) prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy,
- e) náhradným zdrojom statického tlaku,
- f) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená, a
- g) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje.

NCC.IDE.H.130 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

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

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

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

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

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

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

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

NCC.IDE.H.160 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR).
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
 - (1) rádiatelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore,
 - (2) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný,
 - (3) zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky a
 - (4) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.

Príloha VI „Časť NCC“

- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od disponibility elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

NCC.IDE.H.165 Zapisovač letových údajov

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

NCC.IDE.H.170 Zaznamenávanie dátového spojenia

- a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
 - (1) správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vtáhujujúcich sa na:
 - i) začiatok dátového spojenia,
 - ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,

Príloha VI „Časť NCC“

- iii) adresné sledovanie,
 - iv) letové informácie,
 - v) prehľadový systém - vysielanie, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
 - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
 - vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
- (2) informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo vrtuľníka, a
 - (3) informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
 - c) Zapisovač má byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, ako je stanovené pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v NCC.IDE.H.160.
 - d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
 - e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v NCC.IDE.H.160 písm. d) a e).

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

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

NCC.IDE.H.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené:
 - (1) sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a viac,
 - (2) bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku,
 - (3) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu pre každého cestujúceho vo veku 2 roky a viac v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. júli 1999,

Príloha VI „Časť NCC“

- (4) zariadením na pripútanie detí pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov,
 - (5) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky a
 - (6) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 1980.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:
- (1) musí mať jednobodové rozopínanie a
 - (2) na sedadlách členov letovej posádky, na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov sa skladá z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu použiť nezávisle.

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

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

NCC.IDE.H.190 Súprava prvej pomoci

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jednou súpravou prvej pomoci.
- b) Súpravy prvej pomoci musia byť:
 - (1) ľahko dostupné na použitie a
 - (2) pravidelne obnovované.

NCC.IDE.H.200 Doplnkový prívod kyslíka - vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

- a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 stôp/ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

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

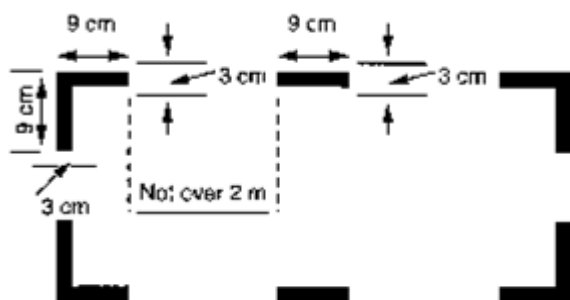
NCC.IDE.H.205 Ručné hasiace prístroje

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

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

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

Obrázok 1: Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



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

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené aspoň jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT).
- b) Vrtuľníky používané na prevádzku mimo pevniny na lety nad vodou v nepriaznivom prostredí a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora

Príloha VI „Časť NCC“

schopný udržať letovú hladinu, musia byť vybavené núdzovým vysielacom polohy automaticky uvádzaným do pracovnej polohy ELT(AD).

- c) Núdzový vysielateľ polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty

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

NCC.IDE.H.226 Obleky na prežitie posádky

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

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

ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C.

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

Vrtuľníky prevádzkované:

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

NCC.IDE.H.230 Vybavenie na prežitie

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

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

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

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

- a) Ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas na prežitie, alebo ak je let naplánovaný na noc, všetky osoby na palube musia byť oblečené v odevoch na prežitie.
- b) Všetky záchranné člny prepravované v súlade s NCC.IDE.H.227 musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristáťí na vodu a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky, s cieľom splniť požiadavky osvedčenia pre núdzové pristáťie na vode.
- c) Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.
- d) Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky a prostriedky na ich otváranie musia byť zreteľne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri použití týchto východov za denného svetla alebo v tme. Tieto značky sú vypracované tak, aby boli viditeľné, aj ak sa vrtuľník prevráti a kabína sa potopí.
- e) Všetky dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristáťí na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori, až po maximálne predpísanú úroveň ponoru vyhodnotenú pre núdzové pristáťie na vodu a plávanie.
- f) Všetky dvere, okná alebo iné otvory v priestore pre cestujúcich určené na núdzový únik pod vodou, musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.
- g) Cestujúci a posádka musia mať po celý čas oblečené záchranné vesty, pokiaľ nemajú oblečené komplexný oblek na prežitie, ktoré spĺňajú kombinované požiadavky na obleky na prežitie a záchranné vesty.

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

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

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

NCC.IDE.H.235 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou - núdzové pristátie na vode

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

NCC.IDE.H.240 Súprava slúchadiel s mikrofónom

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

NCC.IDE.H.245 Rádiové komunikačné vybavenie

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

NCC.IDE.H.250 Navigačné vybavenie

- a) Vrtuľníky musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
- (1) s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
 - (2) s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

- b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

NCC.IDE.H.255 Odpovedač

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