

## **UPOZORNĚNÍ:**

**Konsolidovaná znění rozhodnutí výkonného ředitele EASA připravovaná ÚCL slouží pouze pro informační účely a ÚCL nenesou za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění rozhodnutí naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách <http://easa.europa.eu>.**

**Konsolidované znění je praktickým dokumentačním nástrojem, spočívajícím v začlenění změn a oprav dostupných ke dni jeho zpracování.**

**Datum aktualizace tohoto dokumentu: 1. 8. 2016**

***Evropská agentura pro bezpečnost letectví***

---

**Přijatelné způsoby průkazu (AMC)  
a poradenský materiál (GM)  
k Části-NCO**

Konsolidované znění – 2. vydání

24. duben 2014

Ve znění:

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2014/016/R  
ze dne 24. dubna 2014

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2014/031/R  
ze dne 24. září 2014

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2015/004/R  
ze dne 29. ledna 2015

Datum účinnosti

01.07.2014

27.09.2014

31.01.2015

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## OBSAH

<b>Část-NCO – AMC/GM.....</b>	<b>13</b>
<b>Hlava A – Obecné požadavky.....</b>	<b>13</b>
GM1 NCO.GEN.105      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	13
VŠEOBECNĚ .....	13
GM1 NCO.GEN.105(a)(8)      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	13
ZÁZNAM ÚDAJŮ O VYUŽITÍ .....	13
AMC1 NCO.GEN.105(c)      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	13
KONTROLNÍ SEZNAMY .....	13
GM1 NCO.GEN.105(d)      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	13
HLÁŠENÍ NEBEZPEČNÝCH LETOVÝCH PODMÍNEK .....	13
AMC1 NCO.GEN.105(e)      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota .....	14
HLÁŠENÍ PŘESTUPKU .....	14
GM1 NCO.GEN.106(b)      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balóny.....	14
OCHRANNÝ ODĚV – PROVOZ BALÓNU .....	14
[GM1 NCO.GEN.115      Pojízďení letounů.....	15
ČINNOSTI KRITICKÉ Z POHLEDU BEZPEČNOSTI .....	15]
GM1 NCO.GEN.115(b)(4)      Pojízďení letounů.....	15
DOVEDNOSTI A ZNALOSTI.....	15
GM1 NCO.GEN.120      Zapnutí rotoru .....	15
VÝZNAM PRAVIDLA.....	15
GM1 NCO.GEN.125      Přenosná elektronická zařízení .....	16
DEFINICE.....	16
GM2 NCO.GEN.125      Přenosná elektronická zařízení .....	16
VŠEOBECNĚ .....	16
AMC1 NCO.GEN.130      Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití	
přepravovaném na palubě .....	17
OBSAH INFORMACE .....	17
AMC1 NCO.GEN.135(a)(3)      Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	17
OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI .....	17
AMC1 NCO.GEN.135(a)(10)      Dokumenty, příručky a informace na palubě .....	17
AKTUÁLNÍ A VHODNÉ LETECKÉ MAPY .....	17
GM1 NCO.GEN.135      Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	18
VŠEOBECNĚ .....	18
GM1 NCO.GEN.135(a)(1)      Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	18
AFM NEBO ROVNOCENNÝ DOKUMENT.....	18
LETOVÁ PŘÍRUČKA LETADLA (AFM) – BALÓNY.....	18
GM1 NCO.GEN.135(a)(8)      Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	18
PALUBNÍ DENÍK NEBO ROVNOCENNÝ DOUMENT .....	18
GM1 NCO.GEN.135(a)(11)      Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	18
POSTUPY A VIZUÁLNÍ SIGNÁLY POUŽÍVANÉ ZAKROČUJÍCÍM LETEDLEM A LETEDLEM, PROTI	
KTERÉMU SE ZAKROČUJE .....	18
GM1 NCO.GEN.135(a)(13)      Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	19
DOKUMENTY, JEŽ SE MOHOU TÝKAT LETU .....	19
DOTČENÉ STÁTY PRO DANÝ LET .....	19
AMC1 NCO.GEN.140(d)      Doprava nebezpečného zboží.....	19
HLÁŠENÍ O LETECKÉ NEHODĚ NEBO INCIDENTU S NEBEZPEČNÝM ZBOŽÍM .....	19
GM1 NCO.GEN.140(a)      Doprava nebezpečného zboží.....	21
VŠEOBECNĚ .....	21
AMC1 NCO.GEN.150      Palubní deník .....	22
VŠEOBECNĚ .....	22
AMC1 NCO.GEN.155      Seznam minimálního vybavení .....	22
OBSAH A SCHVÁLENÍ MEL .....	22

AMC2 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	23
FORMÁT MEL .....		23
AMC3 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	24
ROZSAH MEL .....		24
AMC4 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	24
PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY.....		24
AMC5 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	24
PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY – RELEVANTNÍ ZMĚNY.....		24
GM1 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	24
VŠEOBECNĚ .....		24
GM2 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	25
OBLAST PŮSOBNOSTI MEL .....		25
GM3 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	25
ÚČEL MEL .....		25
GM4 NCO.GEN.155	Seznam minimálního vybavení .....	25
PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY.....		25
<b>Hlava B – Provozní postupy .....</b>		<b>27</b>
GM1 NCO.OP.100	Používání letišť a provozních míst .....	27
BALÓNY .....		27
AMC1 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	27
VZLETY .....		27
AMC2 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	27
VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ .....		27
AMC3 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	27
VLIV DOČASNÉHO SELHÁNÍ NEBO DEGRADOVÁNÍ POZEMNÍHO VYBAVENÍ NA MINIMA PRO PŘISTÁNÍ .....		27
GM1 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	28
KOMERČNĚ DOSTUPNÉ PUBLIKACE .....		28
GM2 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	28
VEDENÍ VERTIKÁLNÍ DRÁHY .....		28
GM3 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	28
KRITÉRIA PRO STANOVENÍ RVR/CMV .....		28
GM4 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	29
URČENÍ MINIM RVR/CMV/VIS PRO NPA, APV, CAT I – LETOUNY .....		29
URČENÍ MINIM PRO RVR/CMV/VIS PRO NPA, CAT I – VRTULNÍKY .....		31
GM5 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	33
PŘEVOD HLÁŠENÉ METEOROLOGICKÉ DOHLEDNOSTI NA RVR/CMV .....		33
GM6 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	34
KATEGORIE LETADEL .....		34
GM7 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	34
KONEČNÉ PŘIBLÍŽENÍ STÁLÝM KLESÁNÍM (CDFA) – LETOUNY .....		34
GM8 NCO.OP.110	Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky .....	35
ODLETOVÉ POSTUPY Z LETIŠTĚ NA PEVNINĚ – VRTULNÍKY .....		35
AMC1 NCO.OP.111	Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I .....	35
NPA PROVÁDĚNÉ TECHNIKOU CDFA .....		35
GM1 NCO.OP.112	Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny .....	36
DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE .....		36
AMC1 NCO.OP.130	Instruktaž cestujících .....	38
VŠEOBECNĚ .....		38
KLUZÁKY .....		38
BALÓNY .....		39
AMC1 NCO.OP.145	Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují .....	39
PROVOZNÍ POSTUPY .....		39

AMC1 NCO.OP.150	Přeprava cestujících .....	39
	PŘEPRAVA DĚTÍ A OSOB S OMEZENOU POHYBLIVOSTÍ – BALÓNY .....	39
AMC1 NCO.OP.160	Meteorologické podmínky .....	40
	POUŽITÍ LETIŠTNÍCH PŘEDPOVĚTÍ (TAF & TREND) – LETOUNY A VRTULNÍKY .....	40
GM1 NCO.OP.160	Meteorologické podmínky .....	41
	POKRAČOVÁNÍ V LETU – LETOUNY A VRTULNÍKY .....	41
GM2 NCO.OP.160	Meteorologické podmínky .....	41
	ZHODNOCENÍ METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK – LETOUNY A VRTULNÍKY .....	41
GM1 NCO.OP.170(b)	Led a jiná znečištění – postupy za letu .....	41
	ZNÁMÉ PODMÍNKY TVOŘENÍ NÁMRAZY .....	41
AMC1 NCO.OP.176	Podmínky vzletu – balóny .....	41
	ZAŘÍZENÍ V MÍSTĚ VZLETU .....	41
AMC1 NCO.OP.205	Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky .....	41
	DÉLKA PŘISTÁNÍ/VHODNOST FATO .....	41
AMC1 NCO.OP.210	Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky .....	41
	VIZUÁLNÍ REFERENCE PRO PŘIBLÍŽENÍ NPA, APV A CAT I .....	41
GM1 NCO.OP.215	Provozní omezení – horkovzdušné balóny .....	42
	VYHÝBÁNÍ SE PŘISTÁNÍ V NOCI .....	42
<b>Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení .....</b>		<b>43</b>
GM1 NCO.POL.105	Vážení .....	43
	VŠEOBECNĚ .....	43
<b>Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení .....</b>		<b>45</b>
<b>Oddíl 1 – Letouny .....</b>		<b>45</b>
GM1 NCO.IDE.A.100(a)	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	45
	PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	45
GM1 NCO.IDE.A.100(b)	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	45
	POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	45
GM1 NCO.IDE.A.100(c)	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	45
	NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ .....	45
GM1 NCO.IDE.A.110	Záložní elektrické pojistky .....	45
	POJISTKY .....	45
AMC1 NCO.IDE.A.120&NCO.IDE.A.125	Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	46
	INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE .....	46
AMC2 NCO.IDE.A.120	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	46
	MÍSTNÍ LETY .....	46
GM1 NCO.IDE.A.120	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	46
	INDIKACE SKLUZU .....	46
GM1 NCO.IDE.A.125	Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	46
	ALTERNATIVNÍ ZDROJ STATICKÉHO TLAKU .....	46
AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(1)&NCO.IDE.A.125(a)(1)	Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	46
	PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU .....	46
AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(2)&NCO.IDE.A.125(a)(2)	Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	47
	PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU .....	47
AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(3)&NCO.IDE.A.125(a)(3)	Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	47
	CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY .....	47

GM1 NCO.IDE.A.125(a)(3) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	47
VÝŠKOMĚRY	47
AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(4)&NCO.IDE.A.125(a)(4) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	47
CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU	47
AMC1 NCO.IDE.A.120(c)&NCO.IDE.A.125(c) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	47
PROSTŘEDEK ZABRAŇUJÍCÍ NESPRÁVNÉ ČINNOSTI V DŮSLEDKU KONDENZACE NEBO NÁMRAZY	47
AMC1 NCO.IDE.A.125(a)(9) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	47
PROSTŘEDEK ZOBRAZOVÁNÍ TEPLoty VENKOVNÍHO VZDUCHU	47
AMC1 NCO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)	48
VÝSTRAHA NA NADMĚRNOU ODCHYLKU SMĚREM DOLŮ OD SESTUPOVÉ ROVINY U TAWS TRÍDY A	48
GM1 NCO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)	48
PŘIJATELNÝ STANDARD PRO TAWS	48
AMC1 NCO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky	48
GM1 NCO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky	48
NÁHLAVNÍ SOUPRAVA	48
AMC1 NCO.IDE.A.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení	48
DĚTSKÁ ZÁDRŽNÁ ZAŘÍZENÍ (CRD – CHILD RESTRAINT DEVICE)	48
AMC2 NCO.IDE.A.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení	50
ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU	50
BEZPEČNOSTNÍ PÁS	50
AMC1 NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci	50
OBSAH SOUPRAV PRVNÍ POMOCI	50
AMC2 NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci	51
UDRŽOVÁNÍ SOUPRAVY PRVNÍ POMOCI	51
AMC1 NCO.IDE.A.150 Doplnková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou	51
URČENÍ MNOŽSTVÍ KYSLÍKU	51
AMC1 NCO.IDE.A.155 Doplnková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny	51
URČENÍ MNOŽSTVÍ KYSLÍKU	51
AMC1 NCO.IDE.A.165 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla	51
ZNAČENÍ – BARVY A ROHOVÉ ZNAČKY	51
AMC1 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)	52
BATERIE	52
AMC2 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)	52
TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE	52
AMC3 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)	53
TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB	53
AMC4 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)	53
INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB	53
GM1 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)	53
TERMINOLOGIE	53
AMC1 NCO.IDE.A.175 Let nad vodou	53
DOSTUPNOST ZÁCHRANNÝCH VEST	53
PROSTŘEDEK ELEKTRICKÉHO OSVĚTLENÍ ZÁCHRANNÉ VESTY	53
HODNOCENÍ RIZIKA	53
GM1 NCO.IDE.A.175 Let nad vodou	54
ČALOUNĚNÍ SEDADEL	54
AMC1 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití	54

VŠEOBECNĚ .....	54
AMC2 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití .....	54
DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ.....	54
GM1 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití .....	54
SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ.....	54
GM2 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití .....	54
OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ .....	54
GM1 NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikační vybavení .....	55
POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU .....	55
AMC1 NCO.IDE.A.195 Navigační vybavení .....	55
NAVIGACE S REFERENCÍ PODLE VIDITELNÝCH ORIENTAČNÍCH BODŮ NA ZEMI .....	55
AMC1 NCO.IDE.A.200 Odpovědač .....	55
VŠEOBECNĚ .....	55
<b>Oddíl 2 – Vrtulníky.....</b>	<b>56</b>
GM1 NCO.IDE.H.100(a) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	56
PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	56
GM1 NCO.IDE.H.100(b) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	56
POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	56
GM1 NCO.IDE.H.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	56
NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ .....	56
AMC1 NCO.IDE.H.115 Provozní světla.....	56
PŘÍSTÁVACÍ SVĚTLO .....	56
AMC1 NCO.IDE.H.120&NCO.IDE.H.125 Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	56
INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE .....	56
AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(1)&NCO.IDE.H.125(a)(1) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	57
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU.....	57
AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(2)&NCO.IDE.H.125(a)(2) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	57
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU .....	57
AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(3)&NCO.IDE.H.125(a)(3) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	57
CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY .....	57
GM1 NCO.IDE.H.125(a)(3) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	57
VÝŠKOMĚRY .....	57
AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(4)&NCO.IDE.H.125(a)(4) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	57
CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU .....	57
AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(5) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	58
SKLUZ .....	58
AMC1 NCO.IDE.H.120(b)(1)(iii)&NCO.IDE.H.125(a)(8) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	58
STABILIZOVANÝ KURZ.....	58
AMC1 NCO.IDE.H.120(c)&NCO.IDE.H.125(c) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	58
PROSTŘEDEK ZABRAŇUJÍCÍ NESPRÁVNÉ ČINNOSTI V DŮSLEDKU KONDENZACE NEBO NÁMRAZY .....	58
AMC1 NCO.IDE.H.125(a)(9) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	58
PROSTŘEDEK ZOBRAZOVÁNÍ TEPLoty VENKOVNÍHO VZDUCHU.....	58



AMC1 NCO.IDE.H.135	System palubního telefonu letové posádky.....	58
GM1 NCO.IDE.H.135	System palubního telefonu letové posádky.....	59
	NÁHLAVNÍ SOUPRAVA.....	59
AMC1 NCO.IDE.H.140	Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení .....	59
	DĚTSKÁ ZÁDRŽNÁ ZAŘÍZENÍ (CRD – CHILD RESTRAINT DEVICE).....	59
AMC2 NCO.IDE.H.140	Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení .....	60
	ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU .....	60
	BEZPEČNOSTNÍ PÁS .....	60
AMC1 NCO.IDE.H.145	Souprava první pomoci .....	61
	OBSAH SOUPRAV PRVNÍ POMOCI .....	61
AMC2 NCO.IDE.H.145	Souprava první pomoci .....	61
	UDRŽOVÁNÍ SOUPRAVY PRVNÍ POMOCI .....	61
AMC1 NCO.IDE.H.155	Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny .....	61
	URČENÍ MNOŽSTVÍ KYSLÍKU .....	61
AMC1 NCO.IDE.H.165	Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku.....	61
	ZNAČENÍ – BARVY A ROHOVÉ ZNAČKY .....	61
AMC1 NCO.IDE.H.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	62
	BATERIE .....	62
AMC2 NCO.IDE.H.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	62
	TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE .....	62
AMC3 NCO.IDE.H.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	63
	TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB .....	63
AMC4 NCO.IDE.H.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	63
	INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB.....	63
GM1 NCO.IDE.H.170	Polohový maják nehody (ELT) .....	63
	TERMINOLOGIE .....	63
AMC1 NCO.IDE.H.175	Let nad vodou.....	63
	DOSTUPNOST ZÁCHRANNÝCH VEST .....	63
	HODNOCENÍ RIZIKA .....	63
GM1 NCO.IDE.H.175	Let nad vodou.....	63
	ČALOUNĚNÍ SEDADEL.....	63
AMC1 NCO.IDE.H.180	Vybavení pro přežití .....	64
	VŠEOBECNĚ .....	64
AMC2 NCO.IDE.H.180	Vybavení pro přežití .....	64
	DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ.....	64
GM1 NCO.IDE.H.180	Vybavení pro přežití .....	64
	SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ.....	64
GM2 NCO.IDE.H.180	Vybavení pro přežití .....	64
	OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ .....	64
AMC1 NCO.IDE.H.185	Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě ..	64
	VYBAVENÍ PRO NOUZOVÉ PŘISTÁNÍ NA VODĚ.....	64
AMC1 NCO.IDE.H.195	Navigační vybavení .....	65
	NAVIGACE S REFERENCÍ PODLE VIDITELNÝCH ORIENTAČNÍCH BODŮ NA ZEMI .....	65
GM1 NCO.IDE.H.195	Navigační vybavení .....	65
	POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU .....	65
AMC1 NCO.IDE.H.200	Odpovídač .....	65
	VŠEOBECNĚ .....	65
<b>Oddíl 3 – Kluzáky.....</b>		<b>66</b>
GM1 NCO.IDE.S.100(a)	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	66
	PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPUSOBILOST .....	66
GM1 NCO.IDE.S.100(b)	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	66

POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	66
GM1 NCO.IDE.S.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	66
NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ .....	66
AMC1 NCO.IDE.S.115&NCO.IDE.S.120 Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje .....	66
INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE .....	66
AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(1)&NCO.IDE.S.120(a) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje .....	67
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU.....	67
AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(2)&NCO.IDE.S.120(b) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje .....	67
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU.....	67
AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(3)&NCO.IDE.S.120(c) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje .....	67
CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY .....	67
AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(4)&NCO.IDE.S.120(d) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje .....	67
CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU .....	67
AMC1 NCO.IDE.S.115(b)(2) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje .....	67
INDIKACE SKLUZU .....	67
GM1 NCO.IDE.S.115(b) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje .....	67
PODMÍNKY, KDY KLUZÁK NENÍ MOŽNÉ UDRŽET V ŽÁDOUCÍ LETOVÉ DRÁZE, ANIŽ BY BYL ODKÁZÁN NA JEDEN NEBO VÍCE DODATEČNÝCH PŘÍSTROJŮ .....	67
AMC1 NCO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy .....	68
ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU.....	68
AMC1 NCO.IDE.S.135 Let nad vodou.....	68
PROSTŘEDEK ELEKTRICKÉHO OSVĚTLENÍ ZÁCHRANNÉ VESTY .....	68
HODNOCENÍ RIZIKA .....	68
GM1 NCO.IDE.S.135(a) Let nad vodou.....	68
ČALOUNĚNÍ SEDADEL.....	68
AMC1 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou.....	68
BATERIE .....	68
AMC2 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou.....	69
TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE .....	69
AMC3 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou.....	69
TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB .....	69
AMC4 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou.....	70
INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB.....	70
GM1 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou.....	70
TERMINOLOGIE .....	70
AMC1 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití .....	70
VŠEOBECNĚ .....	70
AMC2 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití .....	70
DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ.....	70
GM1 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití .....	70
SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ.....	70
GM2 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití .....	70
OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ .....	70
GM1 NCO.IDE.S.150 Navigační vybavení .....	71
POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU .....	71
AMC1 NCO.IDE.S.155 Odpovídač .....	71
VŠEOBECNĚ .....	71
<b>Oddíl 4 – Balóny .....</b>	<b>72</b>

GM1 NCO.IDE.B.100(a) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	72
PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	72
GM1 NCO.IDE.B.100(b) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	72
POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST .....	72
GM1 NCO.IDE.B.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	72
NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ .....	72
AMC1 NCO.IDE.B.110 Provozní světla .....	72
PROTISRÁŽKOVÁ SVĚTLA .....	72
OSVĚTLENÍ PŘÍSTROJŮ A VYBAVENÍ .....	72
AMC1 NCO.IDE.B.115(a) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	73
PROSTŘEDEK ZOBRAZOVÁNÍ SMĚRU SNOSU .....	73
AMC1 NCO.IDE.B.115(b)(1) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	73
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU .....	73
GM1 NCO.IDE.B.115(b)(2) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	73
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ VERTIKÁLNÍ RYCHLOSTI .....	73
GM1 NCO.IDE.B.115(b)(3) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	73
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY .....	73
AMC1 NCO.IDE.B.120 Souprava první pomoci .....	73
OBSAH SOUPRAV PRVNÍ POMOCI .....	73
AMC2 NCO.IDE.B.120 Souprava první pomoci .....	74
UDRŽOVÁNÍ SOUPRAV PRVNÍ POMOCI .....	74
AMC1 NCO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje .....	74
CERTIFIKAČNÍ SPECIFIKACE .....	74
AMC1 NCO.IDE.B.130 Let nad vodou .....	74
PROSTŘEDKY PRO OSVĚTLENÍ ZÁCHRANNÝCH VEST .....	74
HODNOCENÍ RIZIKA .....	74
AMC1 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou .....	74
BATERIE .....	74
AMC2 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou .....	75
TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE .....	75
AMC3 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou .....	75
TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB .....	75
AMC4 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou .....	76
INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB .....	76
GM1 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou .....	76
TERMINOLOGIE .....	76
GM1 NCO.IDE.B.130(d) Vybavení pro přežití .....	76
SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ .....	76
AMC1 NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití .....	76
VŠEOBECNĚ .....	76
AMC2 NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití .....	76
DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ .....	76
GM1 NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití .....	76
OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ .....	76
AMC1 NCO.IDE.B.140(b)(3) Různé vybavení .....	77
HASICÍ DEKA .....	77
AMC1 NCO.IDE.B.140 (c)(1) Různé vybavení .....	77
NŮŽ .....	77
GM1 NCO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení .....	77

POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU .....	77
AMC1 NCO.IDE.B.150      Odpovídač .....	77
VŠEOBECNĚ .....	77
<b>Hlava E – Zvláštní požadavky .....</b>	<b>79</b>
<b>Oddíl 1 – Obecná ustanovení .....</b>	<b>79</b>
AMC1 NCO.SPEC.100      Oblast působnosti.....	79
KRITÉRIA.....	79
GM1 NCO.SPEC.100      Oblast působnosti.....	79
SEZNAM ZVLÁŠTNÍCH PROVOZŮ.....	79
GM1 NCO.SPEC.105      Kontrolní seznam .....	80
VYTVÁŘENÍ KONTROLNÍCH SEZNAMŮ.....	80
GM2 NCO.SPEC.105      Kontrolní seznam .....	81
VZOROVÉ FORMULÁŘE .....	81
AMC1 NCO.SPEC.125      Bezpečnostní instruktáž .....	83
SPECIALIZOVANÍ ODBORNÍCI.....	83
GM1 NCO.SPEC.175(c)      Výkonnostní a provozní kritéria – vrtulníky .....	84
VŠEOBECNĚ .....	84
<b>Oddíl 2 – Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO) .....</b>	<b>84</b>
GM1 NCO.SPEC.HESLO.100      Kontrolní seznam .....	84
REFERENCE .....	84
<b>Oddíl 3 – Lety s vnějším lidským nákladem (HEC) .....</b>	<b>84</b>
GM1 NCO.SPEC.HEC.100      Kontrolní seznam .....	84
REFERENCE .....	84

[Rozhodnutí č. 2015/004/R; 31.01.2015]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**Část-NCO – AMC/GM****Hlava A – Obecné požadavky****GM1 NCO.GEN.105 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota****VŠEOBECNĚ**

V souladu s bodem 1.c Přílohy IV k nařízení (ES) č.216/2008<sup>1</sup> (Hlavní požadavky na letecký provoz), je velící pilot odpovědný za provoz a bezpečnost letadla a za bezpečnost všech cestujících a nákladu na palubě. To zahrnuje následující:

- (a) bezpečnost všech cestujících a nákladu na palubě, jakmile velící pilot vstoupí na palubu, dokud velící pilot neopustí letadlo na konci letu; a
- (b) provoz a bezpečnost letadla:
  - (1) u letounů – od okamžiku, kdy je poprvé připraven pohnout se za účelem letu, do okamžiku, kdy se zastaví na konci letu a motor(y) používaný(é) jako primární pohonná(é) jednotka(y) je/ jsou vypnut(y);
  - (2) u vrtulníků – od okamžiku, kdy je/ jsou spuštěn(y) motor(y), do okamžiku kdy se zastaví na konci letu a motor(y) je/ jsou vypnut(y) a listy rotoru stojí.
  - (3) u kluzáků – od okamžiku zahájení postupu vypuštění do okamžiku kdy se zastaví na konci letu; nebo
  - (4) u balónů – od okamžiku zahájení plnění obalu, až po jeho vypuštění.

**GM1 NCO.GEN.105(a)(8) Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota****ZÁZNAM ÚDAJŮ O VYUŽITÍ**

Pokud letadlo provádí sérii letů krátkého trvání – tak jako vrtulník provádějící řadu zdvihů – a letadlo je řízeno stejným velícím pilotem, mohou být údaje o využití pro tuto sérii letů zaznamenány v technickém deníku nebo palubním deníku letadla jako jediný záznam.

**AMC1 NCO.GEN.105(c)\* Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota****KONTROLNÍ SEZNAMY**

- (a) Velící pilot by měl používat nejnovější kontrolní seznamy poskytované výrobcem.
- (b) pokud jsou kontroly prováděné před vzletem v kterémkoli bodě přerušeny, velící pilot by měl znovu začít od bodu před přerušením, kterým si je jistý.

**GM1 NCO.GEN.105(d) Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota****HLÁŠENÍ NEBEZPEČNÝCH LETOVÝCH PODMÍNEK**

- (a) Tato hlášení by měla zahrnovat jakoukoli podrobnost, která může být relevantní pro bezpečnost jiných letadel.

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1); nařízení naposledy změněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

\* Poznámka překladatele: Pravděpodobně chybně označeno a má se vztahovat k bodu NCO.GEN.105(a)(3).

- (b) Tato hlášení by měla být prováděna kdykoli se pilot setká nebo pozoruje kteroukoli z následujících podmínek:
- (1) silná turbulence;
  - (2) silná námraza;
  - (3) silná horská vlna;
  - (4) bouřky s kroupami nebo bez krup, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo na čárách instability (squall lines);
  - (5) silná prachová vichřice nebo silná písečná vichřice;
  - (6) oblak tvořený vulkanickým popelem; a
  - (7) neobvyklá a/nebo zvyšující vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce.
- (c) Dojde-li ke střetu s jinými meteorologickými podmínkami, které nejsou uvedeny výš, např. stříh větru, a které by mohly podle mínění velícího pilota ovlivnit bezpečnost nebo efektivitu provozu jiných letadel, měl by to velící pilot neprodleně hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS).

### **AMC1 NCO.GEN.105(e)\*\*      Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota**

#### **HLÁŠENÍ PŘESTUPKU**

Pokud je tak vyžadováno státem, v němž k incidentu došlo, měl by velící pilot podat hlášení o jakémkoli takovém přestupku příslušnému orgánu takového státu; v takovém případě by měl velící pilot předat jeho kopii rovněž příslušnému úřadu. Tato hlášení by měla být předána co možná nejdříve, obvykle do 10 dnů.

### **GM1 NCO.GEN.106(b) Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balóny**

#### **OCHRANNÝ ODĚV – PROVOZ BALÓNU**

Ochranný oděv zahrnuje:

- (a) dlouhé rukávy a kalhoty, vyrobené nejlépe z přírodních vláken;
- (b) pevnou obuv; a
- (c) rukavice.

---

\*\* Poznámka překladatele: Pravděpodobně chybně označeno a má se vztahovat k bodu NCO.GEN.105(g).

---

**[GM1 NCO.GEN.115 Pojždění letounů****ČINNOSTI KRITICKÉ Z POHLEDU BEZPEČNOSTI**

- (a) Pojždění by mělo být považováno za činnost kritickou z pohledu bezpečnosti kvůli rizikům souvisejícím s pohybem letounu a teoretické možnosti katastrofické události na zemi.
- (b) Pojždění představuje fázi letu s vysokým pracovním zatížením, která vyžaduje plnou pozornost velícího pilota.]

[Rozhodnutí č. 2015/004/R; 31.01.2015]

**GM1 NCO.GEN.115(b)(4) Pojždění letounů****DOVEDNOSTI A ZNALOSTI**

Osoby určené provozovatelem k pojždění letounem by měly ovládat následující dovednosti a znalosti:

- (a) parkování letounu k zajištění bezpečnosti při spouštění motoru;
- (b) získávání hlášení ATIS a povolení k pojždění, je-li to použitelné;
- (c) významu značení/návěstidel/signálů/ukazatelů na letišti;
- (d) významu signálů řídicího odbavovací plochy, je-li to použitelné;
- (e) určení vhodných ploch pro parkování;
- (f) dodržování pravidel pro sledování okolí a pro přednost leteckému provozu a plnění instrukcí řízení letového provozu (ATC) a řídicího odbavovací plochy, pokud je to použitelné;
- (g) vyhýbání se nepříznivému účinku vrtulového proudu nebo proudu výstupních plynů na ostatní letouny, letištní zařízení a personál;
- (h) prohlídky pojezdové dráhy, pokud není znám stav povrchu;
- (i) spojení s ostatním personálem, který kontroluje letoun na zemi;
- (j) významu provozních instrukcí;
- (k) hlášení jakéhokoliv problému, který se může vyskytnout při pojždění letounem; a
- (l) přizpůsobení rychlosti pojždění převládajícím podmínkám na letišti, podmínkám provozu, stavu povrchu a meteorologickým podmínkám.

**GM1 NCO.GEN.120 Zapnutí rotoru****VÝZNAM PRAVIDLA**

- (a) Měly by být rozlišovány následující dvě situace, za kterých je dovoleno otáčet rotorem pod výkonem:
  - (1) za účelem letu, to je popsáno v prováděcím pravidlu;
  - (2) pro účely údržby.
- (b) Zapnutí rotoru za účelem letu: je třeba poznamenat, že pilot by neměl opustit řízení, pokud se rotory otáčejí. Pilotovi není například dovoleno vystoupit z letadla, aby přivítal cestující a upravoval jejich bezpečnostní pásy, pokud se rotory otáčejí.
- (c) Zapnutí rotoru pro účely údržby: prováděcí pravidlo by nicméně pro potřeby údržby nemělo bránit tomu, že spouštění na zemi může být provedeno jiným kvalifikovaným personálem, než jsou piloti.

V tomto případě by měly být dodrženy následující podmínky:

- (1) provozovatel by měl zajistit, že kvalifikovaný personál, vyjma pilotů, který je oprávněn provádět spouštění pro potřeby údržby je uveden v příslušné příručce;



- (2) spouštění na zemi by nemělo zahrnovat pojiždění vrtulníkem;
- (3) na palubě by neměli být žádní cestující;
- (4) spouštění z důvodu údržby by nemělo zahrnovat zvyšování úhlu kolektivního řízení nebo zapnutí autopilota (kvůli riziku pozemní rezonance).

### GM1 NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

#### DEFINICE

##### (a) Definice a kategorie PED

PED je jakýkoliv druh elektronického zařízení, obvykle se jedná o spotřební elektroniku, ale neomezuje se pouze na ní, přinášeno na palubu letadla členy posádky, cestujícími nebo přepravovaného jako součást nákladu, které není součástí schválené konfigurace letadla. Jakékoliv vybavení, které je schopné spotřebovávat elektrickou energii, spadá do této definice. Elektrická energie může být dodávána z vestavěných zdrojů, jako jsou baterie (dobíjecí nebo jednorázové) nebo mohou být zařízení také připojena na zvláštní zdroje energie letadla.

PED [zahrnují následující dvě kategorie]:

- (1) Neúmyslné vysílače schopné neúmyslně vyzařovat RF signály[, někdy nazývané jako rušivé vysílání. Tato kategorie zahrnuje, ale neomezuje se pouze na kalkulačky, kamery/fotoaparáty, rádiové přijímače, audio a video přehrávače, elektronické hry a hračky; pokud tato zařízení nejsou vybavena vysílací funkcí.]
- (2) Vysílače [úmyslně vyzařující] RF signály na určitých kmitočtech jako součást svého zamýšleného účelu. Navíc mohou neúmyslně vyzařovat signály jako jakékoliv PED. Mezi tyto vysílače patří zařízení, jako je vybavení pro dálkové ovládání založené na RF, které může být obsaženo v některých hračkách, obousměrných vysílačkách (někdy označované jako soukromá mobilní vysílačka), v mobilních telefonech všech typů, satelitních telefonech, počítačích se schopností datového připojení přes mobilní telefon, [místní bezdrátovou síť (WLAN)] nebo Bluetooth. Po deaktivaci schopnosti vysílání, např. aktivováním tzv. „flight mode“ nebo „flight safety mode“, se T-PED stále chová jako PED schopné neúmyslného vyzařování.

##### (b) Definice stavu vypnuto

Mnoho PED není možné zcela odpojit od vestavěného zdroje energie, pokud jsou vypnutá. Spínací funkce mohou ponechávat v chodu některé doplňkové funkce, např. ukládání dat, časovač, hodiny, apod. Tato zařízení jsou považována za vypnutá, pokud jsou ve stavu deaktivace. To samé platí pro zařízení, která nemají schopnost [vysílání] a jsou napájena pomocí knoflíkových baterií bez další funkce pro deaktivaci, např. náramkové hodinky.

[Rozhodnutí č. 2014/031/R; 27.09.2014]

### GM2 NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

#### VŠEOBECNĚ

- (a) PED mohou představovat riziko rušení elektronicky řízených systémů letadla. Mezi ně mohou spadat systémy počínaje elektronickým řízením motoru, přístroji, navigačním nebo komunikačním vybavením, autopiloty po jakékoli další druhy vybavení avioniky letadla. Interference může mít za následek nesprávnou činnost palubních systémů nebo poskytování zavádějících informací a rušení komunikačního spojení. Rovněž může vést ke zvýšení pracovního vytížení letové posádky.
- (b) Interference může být způsobena vysílači, které jsou součástí funkcí PED nebo neúmyslným vysíláním z PED. V důsledku pravděpodobné blízkosti PED k jakémukoli elektronicky řízenému systému letadla a obecně omezenému stínění v malých letadlech, má být uvažované riziko interference vyšší než u větších letadel s kovovými draky letadla.

- (c) V průběhu certifikace letadla při kvalifikaci funkcí letadla je možné zohlednit pouze krátkodobé vlivy zářivého pole vysoké intenzity (HIRF), kdy je přijatelným zmírňujícím opatřením návrat k normální funkci po odstranění hrozby. Tyto certifikační předpoklady nemusí být pravdivé při provozu vysílajícího PED na palubě letadla.
- (d) Bylo zjištěno, že vyhovění směrnici 2004/108/ES a souvisejícím evropským normám (EN) týkajícím se elektromagnetické kompatibility (EMC), které je indikováno označením CE, nestačí k tomu, aby se vyloučila existence interference. Dobře známým rušením je demodulace vysílaného signálu z mobilních telefonů GSM (globálního systému mobilní komunikace), která má za následek audio rušení v jiných systémech. Podobné interference se během návrhu PED těžko předvídají a ochrana elektronických systémů letadla proti celému spektru možných rušení je prakticky nemožná. Proto je nejbezpečnějším řešením neprovozovat na palubě PED, zejména proto, že jejich účinky se nemusí projevit okamžitě, ale za nejnevhodnějších okolností.
- [(e) Pokyny, jak postupovat v případě požáru způsobeného PED, jsou uvedeny v dokumentu Mezinárodní organizace pro civilní letectví „*Emergency response guidance for aircraft incidents involving dangerous goods*“, ICAO Doc 9481-AN/928.]

[Rozhodnutí č. 2014/031/R; 27.09.2014]

[ ]

[Rozhodnutí č. 2014/031/R; 27.09.2014]

### **AMC1 NCO.GEN.130 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě**

#### OBSAH INFORMACE

Informace sestavená do seznamu by měla podle použitelnosti zahrnovat:

- (a) počet, barvu a druh záchranných člunů a pyrotechniky;
- (b) podrobnosti o zdravotnických prostředcích a zásobách vody; a
- (c) druhu nouzového přenosného rádiového vybavení a jeho kmitočtech.

### **AMC1 NCO.GEN.135(a)(3) Dokumenty, příručky a informace na palubě**

#### OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

Osvědčením letové způsobilosti by mělo být normální osvědčení letové způsobilosti, osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely nebo povolení k letu vydané v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

### **AMC1 NCO.GEN.135(a)(10) Dokumenty, příručky a informace na palubě**

#### AKTUÁLNÍ A VHODNÉ LETECKÉ MAPY

- (a) Letecké mapy na palubě by měly obsahovat údaje příslušné použitelným předpisům řízení letového provozu, pravidlům létání, letovým nadmořským výškám, oblasti/trati a povaze provozu. Patříčná pozornost by měla být věnována tomu, aby na palubě bylo textové a grafické znázornění:
- (1) leteckých dat odpovídajících povaze provozu, která zahrnují:
    - (i) členění vzdušného prostoru;
    - (ii) význačné body, navigační prostředky a tratě letových provozních služeb (ATS);
    - (iii) navigační a komunikační kmitočty;

- (iv) zakázané, omezené a nebezpečné prostory; a
  - (v) místa jiných relevantních činností, které mohou ohrozit let; a
- (2) topografické údaje, včetně dat o terénu a překážkách.
- (b) K zajištění dostatečných a aktuálních dat lze využít kombinace různých map a textových údajů.
  - (c) Letecká data by měly odpovídat platnému cyklu regulovaného systému řízení leteckých informací (AIRAC).
  - (d) Topografická data by měla být dostatečně aktuální, s ohledem na povahu plánovaného provozu.

#### **GM1 NCO.GEN.135 Dokumenty, příručky a informace na palubě**

##### **VŠEOBECNĚ**

- (a) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v bodě NCO.GEN.135, může provoz pokračovat, dokud let nedosáhne základny nebo místa, kde je možné zajistit náhradní dokument.
- (b) Dokumenty, příručky a informace mohou být dostupné v jiné formě než tištěné na papíře. Přijatelné je elektronické paměťové médium, pokud lze zajistit jeho přístupnost, použitelnost a spolehlivost

#### **GM1 NCO.GEN.135(a)(1) Dokumenty, příručky a informace na palubě**

##### **AFM NEBO ROVNOCENNÝ DOKUMENT**

„Letovou příručkou (AFM) nebo rovnocenným dokumentem“ je myšlena letová příručka pro letadlo nebo jiné dokumenty obsahující informace potřebné pro provoz letadla v rámci podmínek jeho osvědčení letové způsobilosti.

##### **LETOVÁ PŘÍRUČKA LETADLA (AFM) – BALÓNY**

Během provozu by měl mít pilot k dispozici alespoň provozní omezení, normální a nouzové postupy, a to prostřednictvím zvláštního oddílu AFM nebo jiných prostředků (např. štítků, karet rychlých odkazů), které účinně plní tento účel.

#### **GM1 NCO.GEN.135(a)(8) Dokumenty, příručky a informace na palubě**

##### **PALUBNÍ DENÍK NEBO ROVNOCENNÝ DOUMENT**

„Palubním deníkem nebo rovnocenným dokumentem“ se rozumí, že požadovaná informace může být zaznamenána v dokumentaci jiné než palubní deník, jako je provozní letový plán nebo technický deník letadla.

#### **GM1 NCO.GEN.135(a)(11) Dokumenty, příručky a informace na palubě**

##### **POSTUPY A VIZUÁLNÍ SIGNÁLY POUŽÍVANÉ ZAKROČUJÍCÍM LETEDLEM A LETEDLEM, PROTI KTERÉMU SE ZAKROČUJE**

Postupy a informace vizuálních signálů pro použití zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje, by měly odrážet ty, které jsou obsaženy v Příloze 2 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

**GM1 NCO.GEN.135(a)(13) Dokumenty, příručky a informace na palubě****DOKUMENTY, JEŽ SE MOHOU TÝKAT LETU**

Veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jsou pro daný let požadovány dotčenými státy, mohou zahrnovat, např. formuláře pro vyhovění požadavkům na hlášení.

**DOTČENÉ STÁTY PRO DANÝ LET**

Dotčené státy jsou stát původu, tranzitu, přelétávaný stát a stát určení letu.

**AMC1 NCO.GEN.140(d) Doprava nebezpečného zboží****HLÁŠENÍ O LETECKÉ NEHODĚ NEBO INCIDENTU S NEBEZPEČNÝM ZBOŽÍM**

- (a) Jakýkoliv druh letecké nehody nebo incidentu s nebezpečným zbožím nebo nález:
- (1) neuvedeného nebo nesprávně uvedeného nebezpečného zboží v nákladu;
  - (2) zakázaného nebezpečného zboží v poště; nebo
  - (3) zakázaného nebezpečného zboží v zavazadlech cestujících nebo posádky nebo na těle cestujícího nebo člena posádky by mělo být hlášeno. Pro tyto účely Technické instrukce uvažují tak, že hlášení neuvedeného nebo nesprávně uvedeného nebezpečného zboží nalezeného v nákladu se vztahuje rovněž na položky zahrnuté do zásob provozovatelů, které jsou klasifikovány jako nebezpečné zboží.
- (b) První hlášení by mělo být odesláno do 72 hodin po události. Může být odesláno pomocí jakýmkoliv prostředků, včetně emailu, telefonu nebo faxu. Toto hlášení by mělo obsahovat podrobnosti, které jsou známy v době události, v hlavičce uvedené v bloku 3. Je-li to nezbytné, následné hlášení by mělo být vytvořeno, jakmile je to možné, a mělo by obsahovat všechny podrobnosti, které nebyly v době odeslání prvního hlášení známy. Je-li hlášení podáno ústně, mělo by být, jakmile je to možné, odesláno písemné potvrzení.
- (c) První a následné hlášení by mělo být co nejpřesnější a mělo by obsahovat následující údaje, jsou-li relevantní:
- (1) datum události spojené s leteckou nehodou nebo incidentem s nebezpečným zbožím nebo nálezem neuvedeného nebo nesprávně uvedeného nebezpečného zboží;
  - (2) místo a datum letu;
  - (3) popis zboží;
  - (4) správný přepravní název (včetně technického označení, je-li to vhodné) a UN/ID číslo pokud je známo;
  - (5) třídu nebo skupinu a jakákoliv vedlejší rizika;
  - (6) druh balení a na něm označení specifikace balení;
  - (7) množství;
  - (8) jméno/název a adresu cestujícího, atd.;
  - (9) jakékoliv další důležité podrobnosti;
  - (10) podezření na příčinu incidentu nebo nehody;
  - (11) přijaté opatření;
  - (12) jakákoliv jiná přijatá ohlašovací opatření; a
  - (13) jméno, titul, adresu a telefonní číslo osoby, která podává hlášení.
- (d) K hlášení by měly být přiloženy kopie důležitých dokumentů a jakýchkoliv pořízených fotografií.

- (e) Letecká nehoda nebo incident s nebezpečným zbožím může vést k incidentu, vážnému incidentu nebo letecké nehodě spojené s letadlem. Měla by být splněna kritéria hlášení obou druhů událostí.
- (f) Následující formulář by měl být použit pro hlášení událostí spojených s nebezpečným zbožím, ale za předpokladu, že bude poskytnuto alespoň minimum informací podle tohoto AMC, mohou být použity i jiné formuláře, včetně těch umožňujících elektronický přenos údajů:

HLÁŠENÍ UDÁLOSTI S NEBEZPEČNÝM ZBOŽÍM			DGOR č.:
1. Provozovatel:	2. Datum události:	3. Místní čas události:	
4. Datum letu:			
5. Letiště odletu:	6. Letiště určení:		
7. Typ letadla:	8. Poznávací značka letadla:		
9. Místo události:	10. Původ zboží:		
11. Popis události, včetně podrobnosti o zranění, škodě, atd. (pokud je to nezbytné, pokračujte na druhé straně tohoto formuláře):			
12. Správný přepravní název (včetně technického označení):			13. UN/ID číslo (je-li známé) :
14. Třída/skupina (je-li známa):	15. Vedlejší riziko(a):	16. Skupina balení:	17. Kategorie (pouze třída 7):
18. Druh balení:	19. Označení specifikace balení:	20. Počet balení:	21. Množství (nebo dopravní index, je-li to použitelné):
22. Jméno a adresa cestujícího, atd.:			
23. Další důležité informace (včetně podezření na příčiny, jakákoliv přijatá opatření):			
24. Jméno a titul osoby, která podává hlášení:		25. Telefonní číslo:	
26. Společnost:		27. Odkaz na ohlašovatele:	
28. Adresa:		29. Podpis:	
		30. Datum:	

Popis události (pokračování):

Pokyny pro vyplnění formuláře:

1. Pojem nehoda s nebezpečným zbožím je definován v Příloze I k nařízení (EU) č. 965/2012. Pojem vážné zranění je definován v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010<sup>2</sup>.
2. První hlášení by mělo být odesláno, pokud tomu nezabrání výjimečné okolnosti. Tento formulář hlášení události, řádně vyplněný, musí být odeslán co nejdříve, i když nejsou všechny informace dostupné.
3. K hlášení by měly být připojeny kopie důležitých dokladů a všech pořízených fotografií.
4. Jakékoliv další informace nebo informace, které nebyly zahrnuty do prvního hlášení, by měly být odeslány co nejdříve, úřadům stanoveným v bodě NCO.GEN.140(d).
5. Za předpokladu, že je to bezpečné, měly by být veškeré nebezpečné zboží, balení, doklady atd., vztahující se k události, uchovány poté, co bylo odesláno první hlášení úřadům stanoveným v bodě NCO.GEN.140(d) a do doby než tyto Úřady neurčí, zda by měly nebo neměly být nadále uchovávány.

### **GM1 NCO.GEN.140(a) Doprava nebezpečného zboží**

#### **VŠEOBECNĚ**

- (a) Požadavek na to, aby byla letecká doprava nebezpečného zboží prováděna v souladu s Technickými instrukcemi, platí bez ohledu na to zda:
- (1) je let prováděn zcela nebo částečně na nebo zcela mimo území daného státu; nebo
  - (2) zda je provozovatel držitelem schválení k dopravě nebezpečného zboží v souladu s Přílohou V (Část-SPA), Hlavou G.
- (b) Technické instrukce dovolují za určitých okolností, aby byla doprava nebezpečného zboží, které je obvykle zakázáno dopravovat letadlem, umožněna. Tyto okolnosti zahrnují případy nejvyšší naléhavosti nebo případy, kdy jsou jiné možnosti dopravy nevhodné nebo kdy je úplné splnění předepsaných požadavků zcela proti veřejnému zájmu. Za těchto okolností mohou dotčené státy udělit výjimky z ustanovení Technických instrukcí za předpokladu, že je dosaženo celkové úrovně bezpečnosti, která odpovídá alespoň té, která je stanovena Technickými instrukcemi. Přestože budou výjimky pravděpodobně uděleny pro dopravu nebezpečného zboží, která není dovolena za normálních okolností, mohou být také uděleny pro jiné okolnosti, např. pokud není použitý obal vhodný pro daný způsob balení nebo je množství v balení větší, než je dovoleno. Technické instrukce také obsahují opatření pro dopravu nebezpečného zboží, pokud bylo schválení uděleno pouze státem původu a příslušným úřadem.
- (c) Pokud je vyžadována výjimka, jsou dotčenými státy – stát původu, tranzitu, přelétávaný stát a stát určení zásilky a stát provozovatele. V případě přelétávaného státu, pokud nejsou žádná kritéria pro udělení výjimky relevantní, může být výjimka udělena výhradně na základě toho,

<sup>2</sup> Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

že byl stát přesvědčen o tom, že bylo při letecké dopravě dosaženo rovnocenné úrovně bezpečnosti.

- (d) Technické instrukce dovolují, aby byly výjimky a schválení udělovány „příslušným národním úřadem“, který je určen jako úřad odpovědný za konkrétní aspekt, oproti kterému je výjimka nebo souhlas požadován. Provozovatel by měl zajistit, že jsou splněny všechny příslušné podmínky stanovené výjimkou nebo schválením.
- (e) Výjimka nebo schválení odkazované v písm. (b) až (d) doplňují schválení požadované Přílohou V (Část-SPA), Hlavou G.

#### **AMC1 NCO.GEN.150 Palubní deník**

##### VŠEOBECNĚ

- (a) Palubní deník letadla nebo rovnocenný dokument by měl obsahovat následující položky, kde je to použitelné:
  - (1) poznávací značka letadla;
  - (2) datum;
  - (3) jména členů posádky;
  - (4) funkce přidělené členům posádky, je-li to použitelné;
  - (5) místo odletu;
  - (6) místo přiletu;
  - (7) čas odletu;
  - (8) čas přiletu;
  - (9) hodiny letu (hours of flight);
  - (10) povaha letu;
  - (11) incidenty a pozorování (jsou-li nějaké); a
  - (12) podpis velícího pilota.
- (b) Tyto informace nebo jejich části mohou být zaznamenány v jiné formě než na tištěném papíře. Měla by být zajištěna jejich dostupnost, použitelnost, čitelnost a spolehlivost.

#### **AMC1 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

##### OBSAH A SCHVÁLENÍ MEL

- (a) Pokud je stanoven MEL, měl by provozovatel po jakékoli relevantní změně MMEL v rámci přijatelných časových lhůt provést změnu MEL. Dále jsou uvedeny relevantní změny MMEL, které vyžadují změnu MEL:
  - (1) zkrácení lhůty opravy;
  - (2) změna položky, pouze pokud změna platí pro letadlo nebo druh provozu a je restriktivnější;
  - (3) Agenturou a/nebo příslušným úřadem mohou být vyžadovány snížené časové lhůty pro zavedení změn souvisejících s bezpečností.
- (b) Přijatelná časová lhůta pro oznámení změny MEL příslušnému úřadu je 90 dní od data účinnosti stanoveného ve schválené změně MMEL.
- (c) Vedle seznamu položek a souvisejících podmínek pro uvolnění do provozu by měl MEL obsahovat:
  - (1) preambuli, včetně pokynů a definic pro členy letové posádky a personál údržby používající MEL. Preambule MEL by měla:

- (i) odpovídat obsahu preambule MMEL, tak jak je použitelný dle oblasti působnosti a rozsahu MEL;
  - (ii) obsahovat výrazy a definice používané v MEL;
  - (iii) obsahovat jakékoli další relevantní konkrétní informace týkající se oblasti působnosti a použití MEL, které nebyly původně uvedeny v MMEL;
  - (iv) poskytovat pokyny, jak identifikovat zdroj poruchy nebo nesprávné funkce v rozsahu nezbytném pro příslušné použití MEL;
  - (v) poskytnout pokyny týkající se zvládnání vícenásobných neprovozeroschopností, na základě pokynů uvedených v MMEL; a
  - (vi) poskytnout pokyny týkající se označování neprovozeroschopných položek štítky, tak aby podle vhodnosti informovaly členy posádky o stavu vybavení. Štítkem by měly být řádně označeny ovládací prvky a ukazatele vztahující se k nefunkčním jednotkám, zejména pokud jsou tyto položky přístupné posádce během letu.
- (2) změnu MMEL, na níž je MEL založen, a aktuální platnou změnu MEL;
  - (3) oblast působnosti, rozsah a účel MEL;
  - (4) provozní postupy a postupy údržby jako součást MEL nebo prostřednictvím odkazů na jiný příslušný dokument, založené na provozních postupech a postupech údržby odkazovaných v MMEL; a
- [(5)] podmínky uvolnění do provozu související s lety prováděnými v souladu se zvláštními oprávněními, jichž je provozovatel držitelem, podle Části-SPA.
- (d) Provozovatel by měl:
    - (1) stanovit lhůty opravy pro každý neprovozeroschopný přístroj, položku vybavení nebo funkci uvedenou v MEL. Lhůta opravy uvedená v MEL by neměla být méně restriktivní, než je odpovídající lhůta opravy v MMEL. Definice a kategorie lhůt oprav jsou uvedeny jak v CS-MMEL, tak v CS-GEN-MMEL; a
    - (2) určit účinný plán oprav.
  - (e) Provozovatel by měl stanovit provozní postupy a postupy údržby odkazované v MEL, přičemž by měl zohlednit provozní postupy a postupy údržby odkazované v MMEL. Tyto postupy by měly být součástí příruček nebo MEL provozovatele.
  - (f) Po jakékoli relevantní změně provozních postupů a postupů údržby odkazovaných v MMEL by měl provozovatel změnit provozní postupy a postupy údržby odkazované v MEL.
  - (g) Pokud není v MEL určeno jinak, měl by provozovatel plnit:
    - (1) při plánování a/nebo provozu s neprovozeroschopnou položkou uvedenou na seznamu provozní postupy odkazované v MEL; a
    - (2) před provozem s neprovozeroschopnou položkou uvedenou na seznamu postupy údržby odkazované v MEL.

[Rozhodnutí č. 2015/004/R; 31.01.2015]

## **AMC2 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

### **FORMÁT MEL**

Formát MEL, prezentace položek MEL a podmínky odbavení by měly:

- (a) odpovídat MMEL;
- (b) vycházet ze systému číslování specifikace ATA 100/2200 pro položky MEL; a
- (c) pokud se liší od bodů (a) a (b), být srozumitelné a jednoznačné.



**AMC3 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

## ROZSAH MEL

Provozovatel by měl v MEL obsáhnout pokyny, jak se vypořádat s jakoukoli poruchou, ke které dojde mezi zahájením letu a počátkem vzletu. Pokud k poruše dojde mezi zahájením letu a počátkem vzletu, jakékoli rozhodnutí pokračovat v letu by mělo být podmíněno posouzením a dobrým pilotním uměním pilota. Před přijetím jakéhokoli rozhodnutí pokračovat v letu může velící pilot nahlédnout do MEL.

**AMC4 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

## PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY

- (a) Provozní postupy a postupy údržby uváděné v MEL by měly být založeny na provozních postupech a postupech údržby odkazovaných v MMEL. Modifikované postupy mohou být nicméně provozovatelem vytvořeny, pokud zajišťují stejnou úroveň bezpečnosti, jaká je požadována MMEL. Modifikované postupy údržby by měly být vytvořeny v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.
- (b) Zajištění uvedení příslušných provozních postupů a postupů údržby v MEL bez ohledu na to, kdo je vytvořil, je odpovědností provozovatele.
- (c) Jakákoli položka v MEL vyžadující k zajištění přijatelné úrovně bezpečnosti provozní postup nebo postup údržby by tak měla být identifikována ve sloupci/části/oddílu MEL označeném „poznámky“ nebo „výjimky“. Obvykle se jedná o „(O)“ v případě provozních (*operational*) postupů nebo „(M)“ u postupů údržby (*maintenance*). Označení „(O)(M)“ znamená, že jsou vyžadovány jak postupy provozní, tak údržby.
- (d) Uspokojivé provedení všech postupů, bez ohledu na to, kdo je provádí, je odpovědností provozovatele.

**AMC5 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

## PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY – RELEVANTNÍ ZMĚNY

- (a) Změny provozních postupů a postupů údržby uvedených v MMEL jsou považovány za relevantní a vyžadují změnu provozních postupů a postupů údržby uvedených v MEL, pokud:
  - (1) je modifikovaný postup uplatněn v MEL provozovatele; a
  - (2) účelem této změny je zlepšit vyhovění cíli pojíci mu se s podmínkou odbavení v MMEL.
- (b) Přijatelný časový rámec pro změny provozních postupů a postupů údržby, jak je definováno v bodě (a), by měl být 90 dní od data, kdy byly zpřístupněny změněné postupy odkazované v MMEL. Pokud to příslušný úřad považuje za nezbytné, může být vyžadována pro zavedení změn souvisejících s bezpečností zkrácená časová lhůta.

**GM1 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

## VŠEOBECNĚ

- (a) Seznam minimálního vybavení (MEL) je dokument uvádějící seznam vybavení, které může být za určitých podmínek při zahájení letu dočasně neprovozuschopné. Tento dokument připravuje provozovatel pro svá vlastní jednotlivá letadla, s ohledem na jejich konfiguraci a všechny jejich jednotlivé proměnné, které nemohou být řešeny na úrovni MMEL, jako je provozní prostředí, struktura trati, zeměpisná poloha, letiště, kde jsou k dispozici náhradní díly a možnosti údržby, atd.
- (b) MMEL, jak je definováno v povinné části údajů OSD stanovených v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012, je vytvořen v souladu s CS-MMEL nebo CS-GEN-MMEL. Tyto certifikační specifikace mimo jiné obsahují poradenský materiál, jehož cílem je standardizovat úroveň

úlev přiznaných v seznamech MMEL, zejména položkám podléhajícím provozním požadavkům. Pokud není MMEL stanovený jako součást údajů OSD k dispozici a položky podléhající provozním požadavkům jsou uvedeny v dostupném MMEL bez konkrétních úlev nebo podmínek odbavení, ale pouze s odkazem na provozní požadavky, může provozovatel při vytváření příslušného obsahu MEL pro tyto položky nahlédnout podle použitelnosti do poradenského materiálu CS-MMEL nebo CS-GEN-MMEL.

## **GM2 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

### **OBLAST PŮSOBNOSTI MEL**

- (a) Příklady zvláštních oprávnění podle Části-SPA mohou být:
  - (1) RVSM
  - (2) LVO
- (b) Pokud je na letadle zastavěno vybavení, které není pro prováděný provoz vyžadováno, může provozovatel chtít odložit opravy takovéto položky na neurčitou dobu. Tyto případy jsou mimo oblast působnosti MEL, proto se jedná o modifikaci letadla a deaktivace, potlačení funkce nebo sejmutí položky by mělo být provedeno dle příslušného schváleného postupu modifikace.

## **GM3 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

### **ÚČEL MEL**

MEL je zmírňující dokument, jehož účelem je určit minimální vybavení a podmínky pro bezpečný provoz letadla s neprovozuschopným vybavením. Nicméně jeho účelem není podporovat provoz letadel s neprovozuschopným vybavením. Pro letadlo je nežádoucí, aby bylo odbaveno s nepracujícím vybavením, a takovýto provoz je povolen pouze v důsledku pečlivé analýzy každé položky s cílem zajistit, že je zachována přijatelná úroveň bezpečnosti, jak bylo myšleno příslušnými požadavky pro letovou způsobilost a provoz. Setrvání provozu letadla za těchto podmínek by mělo být minimalizováno.

## **GM4 NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení**

### **PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY**

- (a) Provozní postupy a postupy údržby jsou nedělitelnou součástí kompenzačních podmínek nezbytných k udržení přijatelné úrovně bezpečnosti, umožňující příslušnému úřadu schválit MEL.
- (b) Provozní postupy jsou obvykle prováděny letovou posádkou; nicméně k provedení určitých funkcí může být kvalifikován a oprávněn jiný personál.
- (c) Postupy údržby jsou obvykle prováděny personálem údržby; nicméně k provedení určitých funkcí může být kvalifikován a oprávněn jiný personál v souladu s příslušnými požadavky letové způsobilosti.
- (d) Provozní postupy a postupy údržby by měly být, bez ohledu na dokument, kde jsou uvedeny, snadno dostupné k použití, kdy jsou potřeba pro uplatnění MEL.
- (e) Pokud to není postupem údržby výslovně povoleno, nelze neprovozuschopnou položku z letadla sejmout.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## Hlava B – Provozní postupy

### GM1 NCO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

#### BALÓNY

Přiměřeným místem je místo, které považuje velící pilot za přijatelné, s ohledem na použitelné požadavky na výkonnost a vlastnosti místa.

### AMC1 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

#### VZLETY

##### (a) Všeobecně

- (1) Minima pro vzlet by měla být vyjádřena jako limity dohlednosti (VIS) nebo dráhové dohlednosti (RVR) při zohlednění všech souvisejících činitelů pro každé letiště, jehož využívání je plánováno, a charakteristik letadla. V případě, že existuje potřeba vidět překážky a vyhýbat se jim při odletu a/nebo při vynuceném přistání, měly by být stanoveny doplňkové podmínky, např. výška základny oblačnosti.
- (2) Pokud je hlášená meteorologická dohlednost nižší než požadovaná pro vzlet a RVR není hlášena, měl by být vzlet zahájen pouze, pokud velící pilot může určit, že dohlednost na dráze/v prostoru pro vzlet je stejná nebo lepší než požadované minimum.
- (3) Pokud není hodnota meteorologické dohlednosti nebo RVR dostupná, měl by být vzlet zahájen pouze, pokud velící pilot může určit, že RVR/VIS na dráze/v prostoru pro vzlet je stejná nebo lepší než požadované minimum.

##### (b) Vizualní reference

- (1) Minima pro vzlet by měla být stanovena tak, aby zajistila dostatečné vedení k řízení letadla jak v případě přerušeno vzletu za nepříznivých okolností, tak v případě pokračování vzletu po selhání kritického motoru.
- (2) Pro provoz v noci by měla být dostupná pozemní návěstidla pro osvětlení dráhy/plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO) a všech překážek.

### AMC2 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

#### VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ

V případě vizuálního přiblížení by RVR neměla být nižší než 800 m.

### AMC3 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

#### VLIV DOČASNÉHO SELHÁNÍ NEBO DEGRADOVÁNÍ POZEMNÍHO VYBAVENÍ NA MINIMA PRO PŘISTÁNÍ

- (a) Nepřesná přístrojová přiblížení vyžadující fix konečného přiblížení (FAF) a/nebo bod nezdařeno přiblížení (MAPt) by neměla být prováděna, pokud není k dispozici metoda určení příslušného fixu.
- (b) V případě absence osových návěstidel a/nebo návěstidel dotykové zóny by měla být pro CAT I použita minimální RVR 750 m.
- (c) Kde je přibližovací světelná soustava částečně nedostupná, minima by měla zohledňovat provozuschopnou délku přibližovací světelné soustavy.

**GM1 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

## KOMERČNĚ DOSTUPNÉ PUBLIKACE

Za přijatelnou metodu volby letištních provozních minim se považuje použití komerčně dostupné informace.

**GM2 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

## VEDENÍ VERTIKÁLNÍ DRÁHY

Náležitě uvážení by mělo být věnováno volbě vhodné techniky vedení vertikální dráhy u postupů nepřesných přístrojových přiblížení (NPA). V případě, že je dostupné příslušné přístrojové vybavení a/nebo zařízení, nabízí technika konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) v porovnání s přiblížením stupňovým sestupem obvykle vyšší bezpečnost a nižší pracovní zatížení.

**GM3 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

## KRITÉRIA PRO STANOVENÍ RVR/CMV

- (a) Aby bylo možné provést přiblížení podle přístrojů za nejnižších dovolených hodnot RVR/CMV stanovených v Tabulce 3.A, měly by být splněny alespoň následující specifikace zařízení a související podmínky:
- (1) Přiblížení podle přístrojů s navrženým vertikálním profilem až do úhlu 4,5° včetně pro letouny kategorie A a B nebo 3,77° pro letouny kategorie C a D při použití zařízení:
    - (i) ILS / mikrovlnný přistávací systém (MLS) / GBAS přistávací systém (GLS) / přesný přibližovací radar (PAR); nebo
    - (ii) postup přiblížení s vertikálním vedením (APV); av případě, že je trať konečného přiblížení mimo osu ne víc než 15° pro letouny kategorie A a B nebo 5° pro letouny kategorie C a D.
  - (2) Přiblížení podle přístrojů provedené technikou CDFA s nominálním vertikálním profilem až do úhlu 4,5° včetně pro letouny kategorie A a B nebo 3,77° pro letouny kategorie C a D při použití zařízení NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA nebo GNSS/LNAV, s úsekem konečného přiblížení alespoň 3 NM, které dále splňuje následující kritéria:
    - (i) trať konečného přiblížení je mimo osu ne víc než 15° pro letouny kategorie A a B nebo 5° pro letouny kategorie C a D;
    - (ii) je dostupný fix konečného přiblížení (FAF) nebo jiný vhodný fix, ve kterém je zahájeno klesání nebo je prostřednictvím systému optimalizace letu (FMS)/ prostorové navigace (NDB/DME) nebo DME dostupná vzdálenost k prahu dráhy (THR); a
    - (iii) je-li bod nezdařeného přiblížení (MAPt) určen časováním, je vzdálenost od FAF nebo jiného vhodného fixu k THR  $\leq 8$  NM.
  - (3) Přiblížení podle přístrojů při použití zařízení NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA nebo GNSS/LNAV, které nesplňuje kritéria v bodě (a)(2) nebo s minimální výškou pro klesání (MDH)  $\geq 1\ 200$  ft.
- (b) Postup nezdařeného přiblížení, poté co bylo přiblížení provedeno technikou CDFA, by měl být zahájen po dosažení výšky/nadmořské výšky rozhodnutí (DH/A) nebo MAPt, podle toho co nastane dříve. Příčná část postupu nezdařeného přiblížení by měla být provedena přes MAPt, pokud není v přibližovací mapě stanoveno jinak.

**GM4 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

## URČENÍ MINIM RVR/CMV/VIS PRO NPA, APV, CAT I – LETOUNY

- (a) Minimální hodnota RVR/CMV/VIS by měla odpovídat nejvyšší hodnotě stanovené v Tabulce 2 nebo Tabulce 3.A, ale neměla by být větší než maximální hodnoty stanovené v Tabulce 3.A, je-li to použitelné.
- (b) Hodnoty v Tabulce 2 by měly být odvozeny z následujícího vzorce:  
*Požadovaná RVR/VIS (m) = [(DH/MDH (ft) x 0,3048) / tan $\alpha$ ] – délka světelné přibližovací soustavy (m)*  
Kde  $\alpha$  je výpočtový úhel se standardní hodnotou 3°, který se postupně zvyšuje o 0,10° pro každý řádek Tabulky 2 až do hodnoty 3,77°, a pak už zůstává konstantní.
- (c) Je-li přiblížení prováděno s úsekem vodorovného letu v nebo nad MDA/H, mělo by být k minimální hodnotě RVR/CMV/VIS, vycházející z použití Tabulky 2 a 3.A, přidáno 200 m pro letouny kategorie A a B a 400 m pro letouny kategorie C a D.
- (d) RVR nižší než 750 m, jak je uvedeno v Tabulce 2, může být použita:
- (1) pro přiblížení CAT I na dráhy s úplnou světelnou přibližovací soustavou (FALS), návěstidly dotykové zóny RWY (RTZL) a osovými návěstidly RWY (RCLL);
  - (2) pro přiblížení CAT I na dráhy bez RTZL a RCLL, pokud jsou používány schválené systémy přistání s vedením pomocí průhledového zobrazovače (HUDLS) nebo rovnocenné schválené systémy nebo pokud je přiblížení vedeno v automatickém režimu nebo pomocí systému povelového řízení do výšky DH. Systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS) by neměl být vyhlášen jako degradované zařízení; a
  - (3) pro postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) na dráhy s FALS, RTZL a RCLL, pokud jsou používány schválené průhledové zobrazovače (HUD).
- (e) Nižší hodnoty než ty stanovené v Tabulce 2 mohou být použity pro systémy HUDLS a systémy automatického letu, pokud jsou schváleny v souladu s požadavky SPA.LVO.
- (f) Vizuální prostředky by měly zahrnovat standardní denní značení dráhy a přibližovací a dráhová návěstidla stanovená v Tabulce 1. Příslušný úřad může schválit použití hodnot RVR odpovídajících základní světelné přibližovací soustavě (BALS) na drahách, kde je délka přibližovací světelné soustavy zkrácena pod 210 m kvůli terénu nebo vodě, ale v takovém případě musí být použita alespoň jedna světelná příčka.
- (g) Návěstidla by měla být rozsvícena a provozuschopná při provozu v noci nebo v případě provozu, kdy je požadována vyšší třída RWY a přibližovací návěstidla, kromě případů popsaných v Tabulce 1.
- (h) Pro jedno-pilotní provoz by měla být minimální RVR/VIS vypočtena podle následujících doplňkových kritérií:
- (1) RVR nižší než 800 m, jak je stanoveno v Tabulce 2, může být použito pro přiblížení CAT I za předpokladu, že je alespoň až do DH použit:
    - (i) vhodný autopilot, spřažený se systémem ILS, mikrovlnným přistávacím systémem (MLS), nebo systémem pro přistání GBAS (GLS), který není vyhlášen jako degradované zařízení; nebo
    - (ii) schválený HUDLS, včetně, je-li to vhodné, systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) nebo rovnocenný schválený systém;
  - (2) v případě, že není dostupné RTZL a/nebo RCLL, neměla by být minimální RVR/CMV nižší než 600 m; a
  - (3) RVR nižší než 800 m uvedená v Tabulce 2 může být použita pro přiblížení APV na dráhy s FALS, RTZL a RCLL, pokud jsou používány schválené HUDLS nebo rovnocenné schválené systémy nebo pokud je provedeno přiblížení v automatickém režimu do výšky DH, která odpovídá 250 ft nebo je vyšší.

**Tabulka 1: Přibližovací světelné soustavy**

Třída světelného zařízení	Délka, uspořádání a intenzita přibližovacích návěstidel
FALS	Světelná soustava CAT I (HIALS $\geq$ 720 m), osa s kódováním vzdálenosti, osa s krátkých příček
IALS	Jednoduchá přibližovací světelná soustava (HIALS 420 – 719 m), jednoduchý zdroj, krátká příčka
BALS	Jakákoliv jiná přibližovací světelná soustava (HIALS, MIALS nebo ALS 210 – 419 m)
NALS	Jakákoliv jiná přibližovací světelná soustava (HIALS, MIALS nebo ALS < 210 m) nebo žádná přibližovací návěstidla

Poznámka:

HIALS: Přibližovací světelná soustava s velkou svítivostí;

MIALS: Přibližovací světelná soustava se střední svítivostí;

ALS: Přibližovací světelná soustava.

**Tabulka 2: RVR/CMV versus DH/MDH**

DH nebo MDH			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Viz (d), (e), (h) výše pro RVR <750/800 m			
ft			RVR/CMV (m)			
200	-	210	550	750	1000	1200
211	-	220	550	800	1000	1200
221	-	230	550	800	1000	1200
231	-	240	550	800	1000	1200
241	-	250	550	800	1000	1300
251	-	260	600	800	1100	1300
261	-	280	600	900	1100	1300
281	-	300	650	900	1200	1400
301	-	320	700	1000	1200	1400
321	-	340	800	1100	1300	1500
341	-	360	900	1200	1400	1600
361	-	380	1000	1300	1500	1700
381	-	400	1100	1400	1600	1800
401	-	420	1200	1500	1700	1900
421	-	440	1300	1600	1800	2000
441	-	460	1400	1700	1900	2100
461	-	480	1500	1800	2000	2200
481	-	500	1500	1800	2100	2300
501	-	520	1600	1900	2100	2400
521	-	540	1700	2000	2200	2400
541	-	560	1800	2100	2300	2500
561	-	580	1900	2200	2400	2600
581	-	600	2000	2300	2500	2700
601	-	620	2100	2400	2600	2800

DH nebo MDH			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Viz (d), (e), (h) výše pro RVR <750/800 m			
ft			RVR/CMV (m)			
621	-	640	2200	2500	2700	2900
641	-	660	2300	2600	2800	3000
661	-	680	2400	2700	2900	3100
681	-	700	2500	2800	3000	3200
701	-	720	2600	2900	3100	3300
721	-	740	2700	3000	3200	3400
741	-	760	2700	3000	3300	3500
761	-	800	2900	3200	3400	3600
801	-	850	3100	3400	3600	3800
851	-	900	3300	3600	3800	4000
901	-	950	3600	3900	4100	4300
951	-	1000	3800	4100	4300	4500
1001	-	1100	4100	4400	4600	4900
1101	-	1200	4600	4900	5000	5000
1201 a výše			5000	5000	5000	5000

**Tabulka 3.A: CAT I, APV, NPA – letouny**  
**Minimální a maximální použitelná RVR/CMV (nejkrajnější spodní a horní meze)**

Zařízení/podmínky	RVR/CMV (m)	Kategorie letounu			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR, GNSS/SBAS, GNSS/VNAV	Min	Podle Tabulky 2			
	Max	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV s postupem, který splňuje kritéria GM3 NCO.OP.110(a)(2)	Min	750	750	750	750
	Max	1500	1500	2400	2400
Pro NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV: - nesplňující GM3 NCO.OP.MPA.110, (a)(2), nebo - s DH nebo MDH ≥ 1200 ft	Min	1000	1000	1200	1200
	Max	Podle Tabulky 2, je-li prováděno pomocí techniky CDFA, jinak se přidává 200/400 m k hodnotám v Tabulce 2, ale hodnota 5000 m nesmí být překročena.			

#### URČENÍ MINIM PRO RVR/CMV/VIS PRO NPA, CAT I – VRTULNÍKY

- (a) Pro nepřesná přístrojová přiblížení (NPA) by měla být uplatňována minima stanovená v Tabulce 4.1.H:
- (1) v případě, že je bod nezdařeného přiblížení ve vzdálenosti  $\frac{1}{2}$  NM od prahu přistání, minima pro přiblížení stanovená pro FALS mohou být použita bez ohledu na délku dostupných přibližovacích návěstidel. Nicméně jsou stále požadována postranní dráhová/FATO návěstidla, prahová a koncová návěstidla a značení FATO/dráhy;



- (2) při provozu v noci, by měla být dostupná pozemní návěstidla osvětlující FATO/dráhu a jakoukoliv překážku; a
- (3) při jednopilotním provozu, použije se minimální RVR 800 m nebo minima v Tabulce 2, podle toho, která hodnota je vyšší.
- (b) Pro přiblížení CAT I by měla být uplatňována minima stanovená v Tabulce 4.2.H:
- (1) při provozu v noci, by měla být dostupná pozemní návěstidla osvětlující FATO/dráhu a jakoukoliv překážku; a
- (2) při jedno-pilotním provozu, by měla být minimální RVR vypočtena v souladu s následujícími doplňkovými kritérii:
- (i) RVR nižší než 800 m by neměla být použita, vyjma případů kdy se použije vhodný autopilot spřažený s ILS, MLS nebo GLS, v takovém případě se použijí normální minima; a
- (ii) Použitá DH by neměl být nižší než 1,25 násobek minimální použitelné výšky pro autopilota.

**Tabulka 4.1.H: Minima pro přiblížení NPA nad pevninou**

MDH (ft)*	Zařízení versus RVR/CMV (m)** , ***			
	FALS	IALS	BALS	NALS
250 – 299	600	800	1000	1000
300 – 449	800	1000	1000	1000
450 a výše	1000	1000	1000	1000

\* MDH odkazuje na první výpočet MDH. Pokud je vybírána související RVR, není třeba zohledňovat zaokrouhlování nahoru na nejbližších 10 ft, což může být provedeno z provozních důvodů, např. při převodu na MDA.

\*\* Tabulky lze použít pouze pro obvyklá přiblížení se jmenovitým sklonem sestupu nejvýše 4°. Při větších sklonech sestupu se obvykle požaduje, aby v minimální výšce pro klesání (MDH) bylo vidět vizuální sestupové naváděcí zařízení (např. PAPI).

\*\*\* FALS zahrnuje značení FATO/dráhy, světelnou přibližovací soustavu o délce 720 m nebo delší s návěstidly o velké/střední svítivosti (HI/MI), postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy. Návěstidla mají být rozsvícená.

IALS zahrnuje značení FATO/dráhy, světelnou přibližovací soustavu o délce 420 – 720 m s návěstidly o HI/MI, postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy. Návěstidla mají být rozsvícená.

BALS zahrnuje značení FATO/dráhy, světelnou přibližovací soustavu o délce < 420 m s návěstidly o HI/MI, světelnou přibližovací soustavu o jakékoliv délce s návěstidly s nízkou svítivostí (LI), postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy. Návěstidla mají být rozsvícená.

NALS zahrnuje značení FATO/dráhy, postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy nebo vůbec žádná návěstidla.

**Tabulka 4.2.H: Minima pro přiblížení CAT I nad pevninou**

DH (ft)*	Zařízení versus RVR/CMV (m)**, ***			
	FALS	IALS	BALS	NALS
200	500	600	700	1000
201 – 250	550	650	750	1000
251 – 300	600	700	800	1000
301 a výše	750	800	900	1000

\* DH odkazuje na první výpočet DH. Pokud je vybírána související RVR, není třeba zohledňovat zaokrouhlování nahoru na nejbližších 10 ft, což může být provedeno z provozních důvodů, např. při převodu na DA.

\*\* Tabulku lze použít pouze pro obvyklá přiblížení se sklonem sestupu  $\leq 4^\circ$ .

\*\*\* FALS zahrnuje značení FATO/dráhy, světelnou přibližovací soustavu o délce 720 m nebo delší s návěstidly o velké/střední svítivosti (HI/MI), postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy. Návěstidla mají být rozsvícená.

IALS zahrnuje značení FATO/dráhy, světelnou přibližovací soustavu o délce 420 – 720 m s návěstidly o HI/MI, postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy. Návěstidla mají být rozsvícená.

BALS zahrnuje značení FATO/dráhy, světelnou přibližovací soustavu o délce  $< 420$  m s návěstidly o HI/MI, světelnou přibližovací soustavu o jakékoliv délce s návěstidly s nízkou svítivostí (LI), postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy. Návěstidla mají být rozsvícená.

NALS zahrnuje značení FATO/dráhy, postranní FATO/dráhová návěstidla, prahová návěstidla a koncová návěstidla FATO/dráhy nebo vůbec žádná návěstidla.

#### GM5 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

##### PŘEVOD HLÁŠENÉ METEOROLOGICKÉ DOHLEDNOSTI NA RVR/CMV

- (a) Převod z meteorologické dohlednosti na RVR/CMV by neměl být používán:
- (1) pokud je dostupná hlášená RVR;
  - (2) pro výpočet minim pro vzlet; a
  - (3) pro každou minimální RVR pod 800 m.
- (b) Je-li RVR hlášena jako hodnota nad maximální hodnotou zjištěnou provozovatelem letiště, např. „RVR větší než 1500 m“, neměla by být považována za hlášenou hodnotu.
- (c) Za jakýchkoli jiných podmínek by měla být použita Tabulka 5.

**Tabulka 5: Převod hlášené meteorologické dohlednosti na RVR/CMV**

Návěstní prvky při přiblížení	RVR/CMV = hlášená meteorologická dohlednost x	
	Den	Noc
Přibližovací a dráhová návěstidla velké svítivosti	1,5	2,0
Jakákoliv instalace návěstidel jiná než výše	1,0	1,5
Bez návěstidel	1,0	neuplatňuje se

**GM6 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

## KATEGORIE LETADEL

- (a) Kategorie letadel by měly být založeny na indikované rychlosti na prahu dráhy ( $V_{AT}$ ), která je rovna pádové rychlosti ( $V_{SO}$ ) násobené koeficientem 1,3 nebo, pokud je publikována pádová rychlost při dosažení násobku 1g ( $V_{S1g}$ ), násobeno 1,23 v přistávací konfiguraci při maximální schválené přistávací hmotnosti. Pokud jsou k dispozici obě rychlosti,  $V_{SO}$  a  $V_{S1g}$ , měla by se použít vyšší výsledná  $V_{AT}$ .
- (b) Měly by být použity kategorie letadel uvedené v Tabulce 6.

**Tabulka 6: Kategorie letadel odpovídající hodnotám  $V_{AT}$** 

Kategorie letadla	$V_{AT}$
A	méně než 91 kt
B	91 až 120 kt
C	121 až 140 kt
D	141 až 165 kt
E	166 až 210 kt

**GM7 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

## KONEČNÉ PŘIBLÍŽENÍ STÁLÝM KLESÁNÍM (CDFA) – LETOUNY

- (a) Úvod
- (1) Řízený let do terénu (*Controlled Flight Into Terrain – CFIT*) je významné nebezpečí v letectví. K největšímu počtu leteckých nehod s CFIT dochází v úseku konečného přiblížení při nepřesných přístrojových přiblíženích; použití kritéria stabilizovaného přiblížení stálým klesáním s konstantní předem určenou vertikální dráhou je vnímáno jako významný přínos pro bezpečnost během provádění těchto přiblížení. Následující techniky jsou přijaty v co největší míře pro všechna přiblížení.
  - (2) Eliminace úseků vodorovného letu v MDA v blízkosti země během přiblížení a vyhýbání se významným změnám polohy a výkonu/tahu v blízkosti dráhy, které mohou narušit přiblížení, jsou vnímány jako možnosti významného omezení provozních rizik.
  - (3) Výraz konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) byl vybrán, aby pokryl techniku pro jakýkoliv druh NPA přiblížení.
  - (4) Výhodami CDFA jsou:
    - (i) technika zvyšující bezpečné provedení přiblížení s využitím standardních provozních postupů;
    - (ii) technika je podobná té, která je používána při provádění přiblížení se systémem ILS, včetně provádění nezdařeného přiblížení a souvisejícího manévru pro opakování okruhu;
    - (iii) poloha letounu může umožnit vhodnější získání vizuálních podnětů;
    - (iv) technika může snížit pracovní zatížení pilota;
    - (v) profil přiblížení je účinný z hlediska spotřeby paliva;
    - (vi) profil přiblížení dovoluje snížit úroveň hluku; a
    - (vii) technika dovoluje procedurální integraci s postupem přiblížením s vertikálním vedením (APV).
- (b) CDFA

- (1) Konečné přiblížení stálým klesáním je definováno v Příloze I k nařízení o letovém provozu.
- (2) Přiblížení je vhodné pro uplatnění techniky CDFA pouze pokud je let prováděn po nominálním vertikálním profilu; nominální vertikální profil nevytváří část vyhlášeného postupu přiblížení, ale postup může být proveden stálým klesáním. Informace o nominálním vertikálním profilu může být pilotovi publikována nebo zobrazena na přibližovací mapě vykreslením nominální sestupové roviny nebo doletu/vzdálenosti oproti výšce. Za přiblížení s nominálním vertikálním profilem jsou považována:
  - (i) NDB, NDB/DME;
  - (ii) VOR, VOR/DME;
  - (iii) LOC, LOC/DME;
  - (iv) VDF, SRA; a
  - (v) GNSS/LNAV.
- (3) Stabilizované přiblížení (SAP) je definováno v Příloze I k nařízení o letovém provozu.
  - (i) Vedení sestupové dráhy není jediné kritérium, pokud je prováděna technika CDFA. Řízení konfigurace a energie letounu je také rozhodující pro bezpečné provedení přiblížení.
  - (ii) Vedení dráhy letu předepsané výše jako jeden z požadavků pro provedení SAP by nemělo být zaměňováno s požadavky na dráhu letu pro použití techniky CDFA.
  - (iii) Požadavky na předem stanovenou sestupovou rovinu pro použití techniky CDFA jsou stanoveny:
    - (A) publikovanými informacemi o „nominální“ sestupové rovině, pokud má přiblížení nominální vertikální profil; a
    - (B) vyhlášeným úsekem konečného přiblížení o délce 3 NM a maximálně o délce 8 NM, je-li použita technika časování.
  - (iv) SAP nikdy nebude zahrnovat žádný úsek vodorovného letu v DA/H nebo MDA/H, podle toho co je vhodné. To zvyšuje bezpečnost okamžitým nařízením manévru pro okamžitý manévr nezdařeného přiblížení v DA/H nebo MDA/H.
  - (v) Přiblížení využívající techniku CDFA bude vždy provedeno jako stabilizované (SAP), protože je to požadavek pro uplatnění CDFA. Nicméně SAP nemusí být provedeno za využití techniky CDFA, například při vizuálním přiblížení.

#### **GM8 NCO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky**

##### **ODLETOVÉ POSTUPY Z LETIŠTĚ NA PEVNINĚ – VRTULNÍKY**

Základna oblačnosti a dohlednost by měly být takové, aby vrtulníku umožňovaly být v bodě rozhodnutí o vzletu (TDP) mimo oblačnost, a řídicímu pilotovi zůstat v dohledu povrchu, dokud nedosáhne minimální rychlosti pro let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů, jak je stanovena v AFM.

#### **AMC1 NCO.OP.111 Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I**

##### **NPA PROVÁDĚNÉ TECHNIKOU CDFA**

Při provádění nepřesného přístrojového přiblížení pomocí techniky CDFA by měl velící pilot zajistit, že při provádění nezdařeného přiblížení je zahájení průletu provedeno ve výšce DA/H nebo nad ní, aby se předešlo letu pod MDA/H.

**GM1 NCO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny**

## DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

- (a) Účelem tohoto poradenského materiálu je poskytnout pilotům doplňující informace ohledně použití provozních minim letiště v souvislosti s přiblíženími okruhem.
- (b) Provedení letu – všeobecně:
- (1) MDH a bezpečná výška nad překážkami (OCH) zahrnuté v postupu jsou vztaženy k výšce letiště nad mořem;
  - (2) MDA je vztažena k střední hladině moře; a
  - (3) Pro tento postup je použitelnou dohledností meteorologická dohlednost.
- (c) Přiblížení podle přístrojů následované vizuálním manévrováním (přiblížením okruhem) bez předepsaných tratí:
- (1) Je-li letoun v první fázi přiblížení podle přístrojů, před tím než je ustálena vizuální reference, ale není pod MDA/H – měl by letoun pokračovat v odpovídajícím postupu přiblížení podle přístrojů až do dosažení příslušného přístrojového MAPt.
  - (2) Na začátku fáze vodorovného letu v nebo nad MDA/H by měla být trať přiblížení podle přístrojů určená radionavigačními prostředky, RNAV, RNP nebo ILS, MLS nebo GLS udržována až do doby, kdy pilot:
    - (i) usoudí, že s největší pravděpodobností bude vizuální kontakt s dráhou zamýšleného přistání nebo okolím dráhy udržován během celého postupu přiblížení okruhem;
    - (ii) usoudí, že je letoun uvnitř prostoru pro přiblížení okruhem před jeho zahájením; a
    - (iii) je schopen určit polohu letounu ve vztahu k dráze zamýšleného přistání pomocí vhodných vnějších referencí.
  - (3) Je-li dosaženo vyhlášeného přístrojového MAPt a podmínky stanovené v bodu (c)(2) nemohou být pilotem potvrzeny, mělo by být provedeno nezdařené přiblížení v souladu s daným postupem přiblížení podle přístrojů.
  - (4) Poté co letoun opustí trať počátečního přiblížení podle přístrojů, měla by být fáze letu směřující od dráhy omezena na vhodnou vzdálenost, která je požadována pro vyrovnání letounu do konečného přiblížení. Takové manévrování by mělo být prováděno tak, aby bylo umožněno:
    - (i) dosáhnout letounem řízené a stabilizované sestupové dráhy na dráhu zamýšleného přistání; a
    - (ii) letounu zůstat uvnitř prostoru pro přiblížení okruhem takovým způsobem, že je vizuální kontakt s dráhou zamýšleného přistání nebo okolím dráhy udržován po celou dobu.
  - (5) Letové manévry by měly být prováděny v nadmořské výšce/výšce, která není nižší než MDA/H pro přiblížení okruhem.
  - (6) Sestup pod MDA/H by neměl být zahájen, dokud nebyl náležitě identifikován práh dráhy, která má být použita. Letoun by měl být v takové poloze, aby pokračoval s normální rychlostí klesání a přistál v rámci dotykové zóny.
- (d) Přiblížení podle přístrojů následované vizuálním manévrováním (přiblížením okruhem) s předepsanou tratí.
- (1) Letoun by měl dodržovat postup počátečního přiblížení podle přístrojů, dokud není dosaženo jednoho z následujících bodů:
    - (i) předepsaného bodu divergence (rozbíhání) k zahájení přiblížení okruhem po předepsané trati; nebo
    - (ii) MAPt.

- (2) Letoun by měl být ustálen na trať přiblížení podle přístrojů, určené radionavigačními prostředky, RNAV, RNP nebo ILS, MLS nebo GLS, ve vodorovném letu v nebo nad MDA/H v bodu divergence nebo pomocí manévru přiblížení okruhem.
  - (3) Je-li bodu divergence před tím, než je získána požadovaná vizuální reference, nezdařené přiblížení by mělo být zahájeno dřív, než je dosaženo MAPt a dokončeno v souladu s daným postupem přiblížení podle přístrojů.
  - (4) Jsou-li předepsané manévry přiblížení okruhem zahájeny ve vyhlášeném bodu divergence, měly by být navazující manévry prováděny tak, aby splnily vyhlášené směrování a výšky/nadmožské výšky.
  - (5) Pokud není stanoveno jinak, jakmile je letoun ustálen na požadované (požadovaných) trati (tratích), není nutné udržovat vyhlášenou vizuální referenci pokud:
    - (i) to není požadováno státem, ve kterém leží letiště; nebo
    - (ii) nebylo dosaženo MAPt pro přiblížení okruhem (je-li vyhlášen).
  - (6) Pokud má předepsaný postup přiblížení okruhem vyhlášen MAPt a požadovaná vizuální reference nebyla získána v tomto bodě, mělo by být provedeno nezdařené přiblížení v souladu s body (e)(2) a (e)(3).
  - (7) Navazující další klesání pod MDA/H by měl být zahájen, pouze pokud byla získána požadovaná vizuální reference.
  - (8) Pokud není postupem stanoveno jinak, konečné klesání by nemělo být z MDA/H zahájeno dokud nebyl náležitě identifikován práh dráhy zamýšleného přistání a letoun není v takové poloze, aby pokračoval s normální rychlostí klesání a přistál v rámci dotykové zóny.
- (e) Nezdařené přiblížení
- (1) Nezdařené přiblížení během postupu přiblížení podle přístrojů před přiblížením okruhem:
    - (i) je-li postup nezdařeného přiblížení požadován, když je letoun ustálen na trati pro přiblížení podle přístrojů definované radionavigačními prostředky; RNAV, RNP nebo ILS, MLS nebo GLS, a před tím, než je zahájeno přiblížení okruhem, mělo by následovat nezdařené přiblížení vyhlášené pro dané přiblížení podle přístrojů; nebo
    - (ii) je-li postup přiblížení podle přístrojů proveden pomocí ILS, MLS nebo prostřednictvím stabilizovaného přiblížení (SAp), měl by být použit MAPt spojený s postupem ILS, MLS bez sestupového majáku (postup GP-out) nebo SAp, co je použitelné.
  - (2) Je-li předepsané nezdařené přiblížení vyhlášeno pro přiblížení okruhem, upřednostňuje se před manévrováním popsáním níže.
  - (3) Je-li vizuální reference ztracena zatímco je prováděno přiblížení okruhem před přistáním poté, co se letoun odchýlil z tratě počátečního přiblížení podle přístrojů, mělo by následovat nezdařené přiblížení stanovené pro toto konkrétní přiblížení podle přístrojů. Očekává se, že pilot provede první stoupavou zatáčku ve směru dráhy zamýšleného přistání do polohy nad letištěm, kde pilot ustálí letoun ve stoupání do úseku nezdařeného přiblížení.
  - (4) Letoun by neměl opustit prostor vizuálního manévrování (přiblížení okruhem), který je chráněn před překážkami, pokud:
    - (i) pokud to není stanoveno příslušným postupem pro nezdařené přiblížení; nebo
    - (ii) není v minimální sektorové nadmožské výšce (MSA).
  - (5) Všechny zatáčky by měly být provedeny ve stejném směru a letoun by měl zůstat uvnitř chráněného prostoru pro přiblížení okruhem, zatímco stoupá buď:

- (i) do nadmořské výšky přidělené každému vyhlášenému postupu nezdařeného přiblížení při přiblížení okruhem, je-li to použitelné;
- (ii) do nadmořské výšky přidělené postupu nezdařenému přiblížení při počátečním přiblížení podle přístrojů;
- (iii) do MSA;
- (iv) do minimální vyčkávací výšky (MHA) použitelné pro přechod do vyčkávacího místa nebo fixu nebo pro pokračování ve stoupání do MSA; nebo
- (v) je směřován ATS.

Pokud je postup nezdařeného přiblížení zahájen mezi druhou a třetí zatáčkou okruhu, může být provedena „S“ zatáčka, aby došlo k vyrovnání letounu do dráhy nezdařeného přiblížení v počáteční fázi přiblížení podle přístrojů, za předpokladu, že letoun zůstane uvnitř chráněného prostoru pro přiblížení okruhem.

Velící pilot by měl být zodpovědný za zajištění bezpečné výšky nad terénem během výše stanovených manévru, zejména během nezdařeného přiblížení iniciovaném ATS.

- (6) Jelikož může být přiblížení okruhem dokončeno ve více než jednom směru, budou vyžadovány různé obrazce pro ustálení letounu na předepsaném kurzu nezdařeného přiblížení, který závisí na poloze v době, kdy dojde ke ztrátě vizuální reference. Zejména všechny zatáčky, je-li to omezeno, mají být provedeny v předepsaném směru, např. na západ/východ (za levou nebo pravou rukou), aby letoun zůstal uvnitř chráněného prostoru pro přiblížení okruhem.
- (7) Je-li postup nezdařeného přiblížení vyhlášen pro konkrétní dráhu, na kterou letoun provádí přiblížení okruhem a letoun zahájil manévr pro vyrovnání s dráhou, může být nezdařené přiblížení provedeno v tomto směru. Stanoviště ATS by mělo být informováno o záměru letět vyhlášený postup nezdařeného přiblížení pro tuto konkrétní dráhu.
- (8) Velící pilot by měl oznámit ATS, pokud zahájil jakýkoliv postup nezdařeného přiblížení, výšku/nadmořskou výšku do které letoun stoupá a polohu letounu ve směru v jakém letoun pokračuje a/nebo kurz v kterém je letoun ustálen.

### **AMC1 NCO.OP.130 Instruktaž cestujících**

#### **VŠEOBECNĚ**

- (a) S výjimkou kluzáků a balónů by měla instruktaž zahrnovat umístění a použití bezpečnostních pásů, a je-li to použitelné:
  - (1) nouzových východů;
  - (2) karet s pokyny pro cestující v případě nouze;
  - (3) záchranných vest;
  - (4) vybavení pro dodávku kyslíku;
  - (5) záchranných člunů; a
  - (6) dalšího nouzového vybavení pro použití jednotlivými cestujícími.
- (b) Instruktaž by měla rovněž zahrnovat umístění a obecný způsob použití hlavního nouzového vybavení na palubě určeného pro společné použití.

#### **KLUZÁKY**

- (c) Instruktaž by měla zahrnovat umístění a použití bezpečnostních pásů, a je-li to použitelné:
  - (1) nouzového otevření překrytu kabiny;
  - (2) použití padáku;

- (3) vybavení pro dodávku kyslíku;
- (4) karet s pokyny pro cestující v případě nouze; a
- (5) dalšího nouzového vybavení pro použití jednotlivým cestujícím.

#### BALÓNY

- (d) Cestujícím by měla být dána slovní instruktáž a předvedena bezpečnostní opatření takovým způsobem, aby byla informace snadno zapamatovatelná a během přistání a v případě nouzové situace reprodukována.
- (e) Instruktáž/předvedení by měly obsahovat následující:
  - (1) použití madel při přistání;
  - (2) použití vybavení pro dodávku kyslíku;
  - (3) další nouzové vybavení pro použití jednotlivými cestujícími, je-li to použitelné;
  - (4) nošení vhodného oděvu;
  - (5) předpisy ohledně kouření a použití přenosných elektronických zařízení;
  - (6) uložení zavazadel;
  - (7) důležitost setrvání v koši po celou dobu, zejména po přistání;
  - (8) pozice pro přistání, kterou zaujmout, aby se minimalizovaly následky nárazu po nouzovém přistání; a
  - (9) bezpečný přesun balónu na zemi po přistání.
- (f) Část nebo veškerá slovní instruktáž může být zajištěna navíc kartou s bezpečnostními pokyny, na níž obrázkové instrukce znázorňují správnou pozici při přistání.
- (g) Před vzletem by měla být správná pozice při přistání názorně předvedena.
- (h) Před zahájením přistávací fáze by měli být cestující požádáni, aby si vyzkoušeli správnou pozici při přistání.

#### **AMC1 NCO.OP.145 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují**

##### PROVOZNÍ POSTUPY

Pokud jsou na palubě cestující při plnění jiného paliva než je letecký benzín (AVGAS), palivo se širokým rozsahem destilačních teplot nebo směsi těchto druhů paliva, měla by být přijata následující opatření:

- (a) velící pilot by měl během plnění paliva s cestujícími na palubě zůstat na místě, což by mu umožnilo provádět nouzové postupy týkající se požární ochrany a hašení a zahájit a řídit evakuaci;
- (b) personál a cestující by měli být upozorněni, že bude probíhat plnění paliva;
- (c) cestující by měli být instruováni, aby si rozepli bezpečnostní pásy a nekouřili; a
- (d) plnění paliva by mělo být okamžitě zastaveno, jestliže se během jeho plnění zjistí uvnitř letounu přítomnost jeho výparů, nebo vyvstane jakékoliv jiné nebezpečí.

#### **AMC1 NCO.OP.150 Přeprava cestujících**

##### PŘEPRAVA DĚTÍ A OSOB S OMEZENOU POHYBLIVOSTÍ – BALÓNY

Velící pilot může vyloučit děti a osoby s omezenou pohyblivostí (PRM) z přepravy balónem, pokud:

- (a) jejich přítomnost může bránit:
  - (1) posádce v plnění jejich povinností;



- (2) přístupu k nouzovému vybavení;
  - (3) nouzové evakuaci balónu;
- a/nebo
- (b) tyto osoby:
    - (1) nejsou schopny zaujmout správnou zpevněnou pozici; nebo
    - (2) jsou menší, než vnitřní výška stěny balónového koše.

### **AMC1 NCO.OP.160 Meteorologické podmínky**

#### **POUŽITÍ LETIŠTNÍCH PŘEDPOVĚTÍ (TAF & TREND) – LETOUNY A VRTULNÍKY**

Kde je jako předpověď využita letištní předpověď (TAF) nebo pravidelná letištní zpráva (METAR) spolu s přistávací předpovědí (TREND) měla by být použita následující kritéria:

- (a) Od začátku doby platnosti TAF do doby platnosti prvního následujícího „FM...“ nebo „BECMG“ nebo, pokud není uvedeno žádné „FM...“ nebo „BECMG“, do konce platnosti TAF by měla platit předpověď převládajících meteorologických podmínek uvedená v úvodní části TAF.
- (b) Od času pozorování pro zprávu METAR do doby platnosti prvního následujícího „FM...“ nebo „BECMG“ nebo, pokud není uvedeno žádné „FM...“ nebo „BECMG“, do konce platnosti TREND by měla platit předpověď převládajících meteorologických podmínek uvedená v zprávě METAR.
- (c) Po FM (samostatně) nebo BECMG AT by měla platit jakákoli uvedená změna od okamžiku změny.
- (d) Po BECMG (samostatně), BECMG FM, BECMG TL, BECMG FM TL:
  - (1) v případě zhoršení by měla jakákoli uvedená změna platit od začátku změny; a
  - (2) v případě zlepšení by měla jakákoli uvedená změna platit od konce změny.
- (e) V době uvozené TEMPO (samostatně), TEMPO FM, TEMPO TL, TEMPO FM TL, PROB30/40 (samostatně):
  - (1) zhoršení související s dlouho trvajících podmínkami ve spojení s např. kouřem, mlhou, prachovou/písečnou vichřicí – měly by být použity trvalé srážky;
  - (2) zhoršení související s přechodnými podmínkami/přeháňkami ve spojení s krátkodobými jevy počasí, např. boufkami, přeháňkami, mohou být ignorovány; a
  - (3) na zlepšení by ve všech případech neměl být brán ohled.
- (f) V době uvozené PROB30/40 TEMPO:
  - (1) na zhoršení nemusí být brán zřetel; a
  - (2) zlepšení by neměl být brán ohled.

Poznámky: Zkratky použité v kontextu tohoto AMC jsou:

FM: od (from)

BECMG: změna (becoming)

AT: v (at)

TL: do (till)

TEMPO: dočasný (temporarily)

PROB: pravděpodobnost (probability)

**GM1 NCO.OP.160 Meteorologické podmínky**

## POKRAČOVÁNÍ V LETU – LETOUNY A VRTULNÍKY

V případě přeplánování za letu se pokračování v letu vztahuje k bodu, od něhož se použije revidovaný letový plán.

**GM2 NCO.OP.160 Meteorologické podmínky**

## ZHODNOCENÍ METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK – LETOUNY A VRTULNÍKY

Doporučuje se, aby velící pilot pečlivě vyhodnotil dostupné meteorologické informace související s navrhovaným letem, jako jsou použitelná pozemní pozorování, větry a teploty ve výšce, předpovědi TAF a oblastní předpovědi, informace AIRMET, informace SIGMET a hlášení pilotů. Konečné rozhodnutí zda, kdy a kam provést let zůstává na velícím pilotovi. Velící pilot by měl neustále přehodnocovat měnící se meteorologické podmínky.

**GM1 NCO.OP.170(b) Led a jiná znečištění – postupy za letu**

## ZNÁMÉ PODMÍNKY TVOŘENÍ NÁMRAZY

Znamé podmínky tvoření námrazy jsou podmínky, kdy je skutečná námraza vizuálně pozorována na letadle pilotem nebo zjištěna palubními senzory.

**AMC1 NCO.OP.176 Podmínky vzletu – balóny**

## ZAŘÍZENÍ V MÍSTĚ VZLETU

V místě vzletu balónu by měli být velícímu pilotovi k dispozici prostředky pro posouzení směru a rychlosti větru.

**AMC1 NCO.OP.205 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky**

## DÉLKA PŘISTÁNÍ/VHODNOST FATO

Určení délky přistání/vhodnosti FATO za letu by mělo být založeno na posledním dostupném meteorologickém hlášení.

**AMC1 NCO.OP.210 Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky**

## VIZUÁLNÍ REFERENCE PRO PŘIBLÍŽENÍ NPA, APV A CAT I

- (a) Ve výšce DH nebo MDH by měl pilot jasně vidět a rozeznávat nejméně jednu z vizuálních referencí uvedených níže:
- (1) prvky světelné přibližovací soustavy;
  - (2) práh dráhy;
  - (3) značení prahu dráhy;
  - (4) prahová návěstidla;
  - (5) prahová poznávací návěstidla;
  - (6) vizuální ukazatel sestupové roviny;
  - (7) dotykovou zónu nebo značení dotykové zóny;
  - (8) návěstidla dotykové zóny;

- (9) postranní návěstidla FATO/RWY; nebo
- (10) jiné vizuální reference uvedené v provozní příručce.

**GM1 NCO.OP.215 Provozní omezení – horkovzdušné balóny****VYHÝBÁNÍ SE PŘISTÁNÍ V NOCI**

Cílem pravidla je zajistit, že pokud balón vzlétá v noci, je na palubě dostatečná zásoba paliva pro přistání za podmínek VFR ve dne.

Riziko srážky s nadzemním vedením je značné a má zcela zásadní význam. Toto riziko výrazně narůstá během nočních letů za podmínek, kdy klesá množství světla a dohlednost a zvyšuje se tlak na to přistát. K bezpočtu incidentů došlo pozdě večer právě za takových podmínek a bylo možné se jim vyhnout, kdyby bylo plánováno dřívější přistání. Nočním přistáním je proto lepší se vyhnout přijetím příslušných opatření, včetně vyššího množství paliva a/nebo dodatečného bezpečnostního vybavení.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení****GM1 NCO.POL.105 Vážení**

## VŠEOBECNĚ

- (a) Nové letadlo, které bylo váženo v továrně, může být uvedeno do provozu bez převážení, pokud byly záznamy o hmotnosti a vyvážení (s výjimkou balónů) upraveny o změny nebo modifikace na letadle. Letadlo převáděné od jednoho provozovatele EU k jinému provozovateli EU nemusí být před převzetím k používání provozovatelem váženo, pokud lze hmotnost a vyvážení přesně stanovit výpočtem.
- (b) U letadel jiných než balóny by měla být hmotnost a poloha těžiště (CG) letadla přezkoumána, kdykoliv kumulativní změny provozní hmotnosti bez paliva překročí  $\pm 0,5$  % maximální přistávací hmotnosti, nebo u letounů, kdy kumulativní změna polohy těžiště překročí 0,5 % střední aerodynamické tětiny. To lze provést buď vážením letadla, nebo výpočtem. Pokud se v AFM vyžaduje provedení změn záznamu o hmotnosti a poloze CG pod těmito prahovými hodnotami, nebo zaznamenání změn v jakémkoli případě a informování velícího pilota, měly by být hmotnost a poloha CG přezkoumány podle tohoto požadavku a informace předána velícímu pilotovi.
- (c) Prvotní prázdná hmotnost balónu je prázdná hmotnost balónu určená vážením provedeným výrobcem balónu před jeho prvním uvedením do provozu.
- (d) Hmotnost balónu by měla být přezkoumána, kdykoli kumulativní změny prázdné hmotnosti balónu v důsledku modifikací nebo oprav překročí  $\pm 10$  % prvotní prázdné hmotnosti. To může být provedeno vážením balónu nebo výpočtem.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení****Oddíl 1 – Letouny****GM1 NCO.IDE.A.100(a) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Příslušné požadavky na letovou způsobilost pro schvalování přístrojů a vybavení požadovaných touto Částí jsou následující:

- (a) Nařízení (EU) č. 748/2012<sup>1</sup> pro letouny zapsané v rejstříku státu EU; a
- (b) Požadavky na letovou způsobilost státu zápisu do rejstříku v případě letounů zapsaných do rejstříku mimo EU.

**GM1 NCO.IDE.A.100(b) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Funkce jiných než zastavěných přístrojů a vybavení požadovaných touto Hlavou, a které nepotřebují schválení, jak je uvedeno v bodě NCO.IDE.A.100(b), by měla být ověřena oproti uznávaným průmyslovým normám příslušným pro zamýšlený účel. Provozovatel je odpovědný za zajištění údržby těchto přístrojů a vybavení.

**GM1 NCO.IDE.A.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ**

- (a) Ustanovení tohoto odstavce nevyjímá jakýkoli zastavěný přístroj nebo položku vybavení z plnění příslušných požadavků na letovou způsobilost. V tomto případě by měla být zástavba schválena, jak je požadováno příslušnými požadavky na letovou způsobilost, a měla by vyhovovat příslušným předpisům letové způsobilosti.
- (b) Porucha doplňkových jiných než zastavěných přístrojů a vybavení, které nejsou vyžadovány touto Částí nebo příslušnými požadavky na letovou způsobilost nebo jakýmkoliv příslušnými požadavky pro vzdušný prostor, by neměla mít nepříznivý vliv na letovou způsobilost a/nebo bezpečnost provozu letounu. Příklady mohou být následující:
  - (1) přenosné elektronické letové informační zařízení (*electronic flight bag*; EFB);
  - (2) přenosná elektronická zařízení přepravovaná členy posádky; a
  - (3) jiné než zastavěné vybavení pro zábavu cestujících.

**GM1 NCO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky****POJISTKY**

Záložní elektrickou pojistkou se myslí vyměnitelná pojistka v prostoru letové posádky, ne automatický jistič nebo jističe v prostorech elektroinstalace.

<sup>1</sup> Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.08.2012, s. 1).

**AMC1 NCO.IDE.A.120&NCO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE**

- (a) Požadavky na jednotlivé vybavení mohou být splněny prostřednictvím kombinací přístrojů, integrovaných letových systémů nebo kombinací parametrů na elektronických zobrazovačích. Informací takto dostupných každému požadovanému pilotovi by nemělo být méně než těch, které jsou vyžadovány příslušnými provozními požadavky, a během typové certifikace letounu pro zamýšlený druh provozu by měla být schválena rovnocenná bezpečnost zástavby.
- (b) Požadavky na prostředky pro měření a zobrazování zatáček a skluzu, letové polohy a stabilizovaného kurzu letounu mohou být splněny pomocí kombinací přístrojů nebo integrovaných systémů povelového řízení letu pod podmínkou, že je zachována ochrana proti celkové poruše, spjaté s třemi samostatnými přístroji.

**AMC2 NCO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****MÍSTNÍ LETY**

Pro lety, jejichž délka nepřekračuje 60 minut, se stejným letištěm vzletu a přistání a které zůstávají v okruhu 50 NM od tohoto letiště, rovnocenným prostředkem vyhovění NCO.IDE.A.120 (b)(1)(i), (b)(1)(ii) může být:

- (a) zatáčkoměr se sklonoměrem;
- (b) koordinátor zatáčky; nebo
- (c) ukazatel polohy spolu s ukazatelem skluzu.

**GM1 NCO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****INDIKACE SKLUZU**

Letouny by měly být vybaveny prostředkem pro měření a zobrazování skluzu.

**GM1 NCO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****ALTERNATIVNÍ ZDROJ STATICKÉHO TLAKU**

Letouny by měly být vybaveny alternativním zdrojem statického tlaku.

**AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(1)&NCO.IDE.A.125(a)(1) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU**

Prostředkem měření a zobrazování magnetického směru by měl být magnetický kompas nebo rovnocenný prostředek.

**AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(2)&NCO.IDE.A.125(a)(2) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU**

Prostředkem měřícím a zobrazujícím čas v hodinách, minutách a sekundách mohou být náramkové hodinky umožňující stejné funkce.

**AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(3)&NCO.IDE.A.125(a)(3) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY**

Přístroj měřící a zobrazující tlakovou nadmořskou výšku by měl být citlivého druhu, cejchovaný ve stopách (ft), s nastavením podstupnice cejchovaným v hektopascálech/milibarech, nastavitelným na jakýkoliv barometrický tlak, který by byl pravděpodobně nastaven během letu.

**GM1 NCO.IDE.A.125(a)(3) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****VÝŠKOMĚRY**

Výškoměry s čítačem s válečkovým nebo ručičkovým ukazatelem nebo rovnocenným zobrazením jsou u letounů provozovaných ve výšce nad 10 000 ft považovány za méně náchylné k nesprávné interpretaci.

**AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(4)&NCO.IDE.A.125(a)(4) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU**

- (a) Přístroj ukazující rychlost letu by měl být cejchován v uzlech (kt).
- (b) V případě letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) pod 2 000 kg je přijatelné cejchování v kilometrech [za hodinu (kph)] nebo v mílich za hodinu (mph), pokud jsou tyto jednotky použity v AFM.

[Rozhodnutí č. 2015/004/R; 31.01.2015]

**AMC1 NCO.IDE.A.120(c)&NCO.IDE.A.125(c) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK ZABRAŇUJÍCÍ NESPRÁVNÉ ČINNOSTI V DŮSLEDKU KONDENZACE NEBO NÁMRAZY**

Prostředek, který zabraňuje nesprávné činnosti systému měření rychlosti letu ať v důsledku kondenzace, nebo námrazy, by měl být vyhřívaná Pitotova trubice nebo rovnocenný prostředek.

**AMC1 NCO.IDE.A.125(a)(9) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK ZOBRAZOVÁNÍ TEPLoty VENKOVNÍHO VZDUCHU**

- (a) Prostředek zobrazující teplotu venkovního vzduchu by měl být cejchován ve stupních Celsia.
- (b) V případě letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) pod 2 000 kg je přijatelné cejchování ve stupních Fahrenheita, pokud jsou tyto jednotky použity v AFM.



- (c) Prostředek zobrazující teplotu venkovního vzduchu může být ukazatel teploty vzduchu, který poskytuje indikace, které jsou převoditelné na teplotu venkovního vzduchu.

#### **AMC1 NCO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)**

##### **VÝSTRAHA NA NADMĚRNOU ODCHYLKU SMĚREM DOLŮ OD SESTUPOVÉ ROVINY U TAWS TŘÍDY A**

Požadavek poskytnout letové posádce výstrahu na nadměrnou odchylku směrem dolů od sestupové roviny u TAWS třídy A by se měl vztahovat na všechny sestupové roviny konečného přiblížení s úhlovým vedením pomocí vertikální navigace (VNAV), ať už je zajišťováno prostřednictvím systému přesných přibližovacích majáků (ILS), mikrovláknového přistávacího systému (MLS), postupu přiblížení s vertikálním vedením systému s družicovým rozšířením (SBAS APV (přiblížení s výkonností směrového majáku s vertikálním vedením (LPV)), systému s pozemním rozšířením (GBAS (GPS přistávací systém, GLS) nebo jiných systémů poskytujících podobné vedení. Stejný požadavek by se neměl vztahovat na systémy poskytující vertikální vedení založené na barometrické VNAV.

#### **GM1 NCO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)**

##### **PŘIJATELNÝ STANDARD PRO TAWS**

Přijatelným standardem pro TAWS třídy A a třídy B může být příslušný evropský technický normalizační příkaz (ETSO) vydaný Agenturou nebo rovnocenný standard.

#### **AMC1 NCO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky**

##### **VŠEOBECNĚ**

- (a) Systém palubního telefonu letové posádky by neměl být ručního typu.
- (b) Náhlavní souprava se skládá z komunikačního zařízení, které zahrnuje dvě sluchátka pro příjem a mikrofon pro vysílání zvukových signálů do komunikačního systému letounu. Aby vyhovovaly požadavkům minimální výkonnosti, měly by sluchátka a mikrofon odpovídat charakteristikám komunikačního systému a prostředí pilotního prostoru. Náhlavní souprava by měla být dostatečně nastavitelná, aby se dala přizpůsobit hlavě pilota. Raménkové mikrofony náhlavní soupravy by měly být typu potlačujícího okolní hluk.
- (c) Pokud je zamýšleno používání sluchátek potlačujících okolní hluk, měl by provozovatel zajistit, že sluchátka neztlumí jakékoliv zvukové výstrahy nebo zvuky nezbytné pro upozornění letové posádky na věci související s bezpečným provozem letounu.

#### **GM1 NCO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky**

##### **NÁHLAVNÍ SOUPRAVA**

Pojem „náhlavní souprava“ zahrnuje jakoukoliv leteckou přilbu zahrnující v sobě sluchátka a mikrofon, kterou má na sobě člen letové posádky.

#### **AMC1 NCO.IDE.A.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení**

##### **DĚTSKÁ ZÁDRŽNÁ ZAŘÍZENÍ (CRD – CHILD RESTRAINT DEVICE)**

- (a) CRD je považováno za přijatelné, pokud:
- (1) je „doplňujícím dětským pásem“ vyrobeným podle stejné metody a ze stejného materiálu jako schválené bezpečnostní pásy; nebo
  - (2) vyhovuje bodu (b).

- (b) Za předpokladu, že CRD může být vhodně zastavěno na příslušné sedadlo v letadle, jsou za přijatelná považována následující CRD:
- (1) CRD schválená pro použití v letadle příslušným úřadem na základě technického standardu a podle toho příslušně označená.
  - (2) CRD schválená pro použití v motorových vozidlech podle standardu UN ECE R 44, -03 nebo pozdějších sérií amendmentů.
  - (3) CRD schválená pro použití v motorových vozidlech a letadlech podle kanadských standardů CMVSS 213/213.1.
  - (4) CRD schválená pro použití v motorových vozidlech a letadlech podle standardů USA FMVSS č. 213 a vyrobená podle těchto standardů ke dni 26. února 1985 nebo později. CRD schválená v USA vyrobená po tomto datu by měla být opatřena následujícími štítky s červenými písmeny:
    - (i) „THIS CHILD RESTRAINT SYSTEM CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS (TOTO DĚTSKÉ ZÁDRŽNÉ ZAŘÍZENÍ SE SHODUJE SE VŠEMI POUŽITELNÝMI FEDERÁLNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI STANDARDY PRO MOTOROVÁ VOZIDLA)“; a
    - (ii) „THIS RESTRAINT IS CERTIFIED FOR USE IN MOTOR VEHICLES AND AIRCRAFT (TOTO DĚTSKÉ ZÁDRŽNÉ ZAŘÍZENÍ JE SCHVÁLENO PRO POUŽITÍ V MOTOROVÝCH VOZIDLECH A LETADLECH)“;
  - (5) CRD způsobilá pro použití v letadlech podle německého standardu „*Qualification Procedure for Child Restraint Systems for Use in Aircraft*“ (TÜV Doc.: TÜV/958-01/2001); a
  - (6) Zařízení schválená pro použití v osobních vozidlech, vyrobená a zkoušená podle standardů rovnocenných těm uvedeným výše. Zařízení by mělo být označeno související značkou způsobilosti, která uvádí název organizace osvědčující způsobilost a specifické identifikační číslo, související s dotčeným projektem osvědčení způsobilosti. Organizace osvědčující způsobilost by měla být kvalifikovaná a nezávislá organizace, která je přijatelná pro příslušný úřad.
- (c) Umístění
- (1) CRD obrácená ve směru letu mohou být umístěna jak na sedadlech cestujících obrácených ve směru letu, tak na sedadlech obrácených proti směru letu, ale pouze pokud jsou upevněna ve stejném směru jako sedadlo cestujícího, na kterém jsou umístěna. CRD obrácená proti směru letu by měla být umístěna pouze na sedadlech cestujících obrácených ve směru letu. CRD nesmí být umístěno v oblasti dosahu airbagu, pokud není zřejmé, že airbag je deaktivován, nebo nemůže být prokázáno, že airbag nemá žádný negativní vliv.
  - (2) Malé dítě v CRD by mělo být umístěno tak blízko k východu na úrovni paluby, jak je to proveditelné.
  - (3) Malé dítě v CRD by nemělo překážet při evakuaci jakýchkoliv cestujících.
- (d) Zástavba
- (1) CRD mohou být zastavěna pouze na vhodném sedadle v letadle pomocí druhu upevňovacího zařízení pro tento účel schváleného nebo způsobilého. Např. CRD, která mohou být upevněna pouze tříbodovým bezpečnostním pásem (v současnosti nejvíce dostupná CRD pro nemluvířata obrácená proti směru letu), by neměla být upevněna do sedadla v letounu pouze pomocí jednoduchého upínacího pásu; CRD navržené pro upevnění na sedadlo osobního automobilu pouze prostřednictvím pevných třmenů s dolním ukotvením (systém ISO FIX nebo rovnocenný systém používaný v USA) by mělo být použito pouze na sedadlech v letounech, která jsou vybavena takovým upevňovacím zařízením a neměla by být upevněna jednoduchým upínacím pásem sedadla v letounu. Způsob upevnění by měl být jasně popsán v pokynech výrobce, přiložených u každého CRD.

- (2) Všechny bezpečnostní pokyny a pokyny pro zástavbu by měly být důkladně splněny dospělou osobou zodpovědnou za doprovod malého dítěte.
  - (3) Jestliže má být CRD obrácené ve směru letu s pevným zádovým opěradlem upevněno jednoduchým upínacím pásem, mělo by být CRD upevněno, když je zádové opěradlo sedadla pro cestující, na kterém je umístěno, ve sklopené poloze. Potom má být zádové opěradlo vráceno do svislé polohy. Tento postup zajišťuje lepší utažení CRD na sedadle v letadle, pokud je sedadlo v letadle sklopné.
  - (4) Spona bezpečnostního pásu pro dospělé by měla být snadno přístupná jak pro otevření, tak pro zavření a měla by být po utažení uprostřed bezpečnostního pásu (ne vychýlená).
  - (5) Zádržná zařízení obrácená ve směru letu s vestavěnými vícebodovými pásy nesmí být zastavěna tak, že je bezpečnostní pás pro dospělé upevněn přes malé dítě.
- (e) Provoz
- (1) Každé CRD by mělo zůstat bezpečně upevněno na sedadle pro cestující během všech fází letu, ledaže je správně uloženo, když se nepoužívá.
  - (2) V případě, že je možné CRD sklopit, mělo by být za všech okolností, kdy je požadováno, aby byla zádržná zařízení pro cestující používána, ve svislé poloze.

#### **AMC2 NCO.IDE.A.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení**

##### **ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU**

Za zádržné systémy vyhovující požadavkům pro zádržné systémy pro horní část trupu jsou považovány následující systémy:

- (a) Bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem;
- (b) Zádržný systém s bezpečnostním pásem a dvěma ramenními popruhy, které je možné použít nezávisle;
- (c) Zádržný systém s bezpečnostním pásem, dvěma ramenními popruhy a dalšími popruhy, které je možné použít nezávisle.

##### **BEZPEČNOSTNÍ PÁS**

Bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem (tříbodový) je považován za vyhovující požadavkům pro bezpečnostní pásy (dvoubodové).

#### **AMC1 NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci**

##### **OBSAH SOUPRAV PRVNÍ POMOCI**

- (a) Soupravy první pomoci (*first-aid kit*; FAK) by měly být vybaveny vhodnými a dostatečnými léky a nástroji. Nicméně tyto soupravy by měly být provozovatelem pozměněny podle charakteru provozu (rozsah provozu, délka letu, počet a demografické složení cestujících atd.).
- (b) FAK by měla obsahovat následující:
  - (1) obvazy (různé velikosti);
  - (2) obvazové materiály na popáleniny (nespecifikovány);
  - (3) obvazové materiály na rány (velké a malé);
  - (4) náplasti (různé velikosti);
  - (5) prostředky pro dezinfekci ran;
  - (6) bezpečné nůžky;

- (7) jednorázové rukavice.

### **AMC2 NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci**

#### UDRŽOVÁNÍ SOUPRAVY PRVNÍ POMOCI

Aby nedošlo k jejímu zastarání, měla by být souprava první pomoci:

- (a) pravidelně kontrolována, aby se v možné míře potvrdilo, že je její obsah udržován ve stavu nezbytném pro jeho zamýšlené použití;
- (b) doplňována v pravidelných intervalech v souladu s pokyny uvedenými na jejích etiketách, nebo jak to vyžadují okolnosti; a
- (c) po použití za letu doplněna při první příležitosti, kde jsou náhradní položky dostupné.

### **AMC1 NCO.IDE.A.150 Doplnková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou**

#### URČENÍ MNOŽSTVÍ KYSLÍKU

- (a) Při určování množství zásoby kyslíku pro letěné tratě se předpokládá, že letoun bude klesat v souladu s nouzovými postupy stanovenými v AFM, aniž by byla překročena provozní omezení, do letové nadmořské výšky, která umožní bezpečné dokončení letu (tj. letové nadmořské výšky zajišťující dostatečnou bezpečnou výšku nad terénem, navigační přesnost, vyhnutí se nebezpečnému počasí, atd.).
- (b) Množství zásoby kyslíku by mělo být určeno na základě kabinové nadmořské výšky, délky trvání letu a na základě předpokladu, že k poruše přetlakování kabiny dojde v tlakové nadmořské výšce nebo bodě letu, které jsou z pohledu potřeby kyslíku nejkritičtější.
- (c) Po poruše přetlakování kabiny by měla být tlaková nadmořská výška v kabině považována za stejnou, jako je tlaková nadmořská výška letounu, pokud nelze příslušnému úřadu prokázat, že žádná pravděpodobná porucha kabinového nebo přetlakového systému nebude mít za následek tlakovou nadmořskou výšku v kabině srovnatelnou s tlakovou nadmořskou výškou letounu. Za těchto podmínek může být jako základ pro určení doplňkové dodávky kyslíku použita prokázaná maximální tlaková nadmořská výška v kabině.

### **AMC1 NCO.IDE.A.155 Doplnková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny**

#### URČENÍ MNOŽSTVÍ KYSLÍKU

- (a) Při určování množství zásoby kyslíku pro letěné tratě se předpokládá, že letoun bude létat v letové nadmořské výšce, která umožní bezpečné dokončení letu (tj. letové nadmořské výšky zajišťující dostatečnou bezpečnou výšku nad terénem, navigační přesnost, vyhnutí se nebezpečnému počasí, atd.).
- (b) Množství zásoby kyslíku by mělo být určeno na základě kabinové nadmořské výšky a délky trvání letu.

### **AMC1 NCO.IDE.A.165 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla**

#### ZNAČENÍ – BARVY A ROHOVÉ ZNAČKY

- (a) Barva značení by měla být červená nebo žlutá a v případě potřeby s bílým obrysem, aby kontrastovala s pozadím.
- (b) Pokud jsou rohové značky od sebe více než 2 m, měly by být mezi ně vloženy čáry 9 cm x 3 cm tak, aby mezi sousedními značkami nebyla mezera větší než 2 m.

**AMC1 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)****BATERIE**

- (a) Všechny baterie používané v ELT nebo PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud bylo vybavení používáno v součtu více než 1 hodinu nebo v následujících případech:
- (1) baterie navržené speciálně pro používání v ELT, a které mají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí) před koncem jejich doby používání v souladu s instrukcemi údržby použitelnými pro ELT.
  - (2) standardní baterie vyrobené v souladu s daným standardem průmyslu, a které nemají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být, pokud jsou používány v ELT, vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.
  - (3) Všechny baterie používané v PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.
  - (4) kritéria doby používání (nebo dobu používání po dobití) baterie uvedené v bodech (1) a (2) se nevztahují na baterie (jako jsou baterie aktivované vodou), na které předpokládaná doba skladování nemá v podstatě vliv.
- (b) Nové expirační datum výměny (nebo dobití) baterie by mělo být čitelně vyznačeno zvenku vybavení.

**AMC2 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)****TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE**

- (a) Maják ELT požadovaný tímto ustanovením by měl být jeden z následujících:
- (1) Automatický pevný ELT (ELT(AF)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla a je navržen tak, aby pomohl týmům pátrání a záchrany (SAR) při určení polohy místa havárie.
  - (2) Automatický přenosný ELT (ELT(AP)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla před havárií, ale který lze snadno z letadla vyjmout po havárii. Plní funkci ELT během sledu havárie. Pokud ELT(AP) nepoužívá integrovanou anténu, může být odpojena anténa zastavěná na letadle a ELT připojen k pomocné anténě (uložené na pouzdru ELT). ELT může být uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu. Tento typ ELT je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie nebo přeživší osoby (přeživších osob).
  - (3) ELT samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)). ELT, který je pevně upevněn k letadlu před havárií a který je automaticky vymrštěn ven, uveden do pracovní polohy a aktivován při nárazu a v některých případech také pomocí hydrostatických senzorů. Manuální uvedení do pracovní polohy je také možné. Tento typ ELT by měl ve vodě plavat a je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie.
  - (4) Záchranný ELT (ELT(S)). ELT, který lze vyjmout z letadla, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti přeživší osobou. ELT(S) může být uveden do činnosti ručně nebo automaticky (např. aktivací vodou). Měl by být navržen tak, aby byl uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu.
- (b) Aby bylo minimalizováno možné poškození v případě nárazu při havárii, měl by být automatický ELT pevně upevněn ke konstrukci letadla, co možná nejvíce vzadu, a s jeho anténou a spojeními uspořádanými tak, aby se maximalizovala pravděpodobnost vyslání signálu po havárii.

- (c) Jakýkoliv ELT na palubě by měl pracovat v souladu s příslušnými požadavky Přílohy 10 ICAO, Svazku III, a měl by být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchrany nebo jiné jmenované agentury.

### **AMC3 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)**

#### TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB

- (a) Osobní polohový maják (PLB) by měl mít zastavěný přijímač GNSS s číslem typového COSPAS-SARSAT. Avšak zařízení s číslem COSPAS-SARSAT série 700 jsou z tohoto vyloučena, protože tato série čísel určuje majáky zvláštního použití, které nesplňují veškeré technické požadavky a všechny zkoušky specifikované COSPAS-SARSAT.
- (b) Každý PLB na palubě by měl být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchrany nebo jiné jmenované agentury.

### **AMC4 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)**

#### INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB

Pokud má PLB u sebe cestující, měl by být před letem velícím pilotem instruován o jeho vlastnostech a použití.

### **GM1 NCO.IDE.A.170 Polohový maják nehody (ELT)**

#### TERMINOLOGIE

- (a) „ELT“ je obecný výraz popisující vybavení, které vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech a v závislosti na použití může být aktivován nárazem nebo manuálně.
- (b) PLB je nouzový maják jiný než ELT, který vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech, je samostatný, přenosný a manuálně aktivován přeživší osobou.

### **AMC1 NCO.IDE.A.175 Let nad vodou**

#### DOSTUPNOST ZÁCHRANNÝCH VEST

Záchranná vesta by měla být dostupná ze sedadla nebo lůžka osoby, pro kterou je určena, se zapnutým bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem.

#### PROSTŘEDEK ELEKTRICKÉHO OSVĚTLENÍ ZÁCHRANNÉ VESTY

Každá záchranná vesta nebo rovnocenné plovací zařízení pro jednotlivce by mělo být vybaveno prostředkem elektrického osvětlení s cílem zjednodušit určení polohy osob.

#### HODNOCENÍ RIZIKA

- (a) Při hodnocení rizika by měl velící pilot založit své rozhodnutí, jde-li o proveditelnost, na prováděcích pravidlech a AMC použitelných pro daný provoz letounu.
- (b) Velící pilot by měl při určování rizika zohlednit následující provozní prostředí a jeho podmínky:
- (1) stav moře;
  - (2) teplotu moře a vzduchu;
  - (3) vzdálenost od pevniny vhodné k provedení nouzového přistání; a
  - (4) dostupnost složek pátrání a záchrany.

**GM1 NCO.IDE.A.175 Let nad vodou**

## ČALOUNĚNÍ SEDADEL

Čalounění sedadel se nepovažují za plovací zařízení.

**AMC1 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití**

## VŠEOBECNĚ

- (a) Letouny provozované nad pevninskými oblastmi, v kterých by mohlo být pátrání a záchrana zvláště obtížné, by měly být vybaveny:
- (1) signalizačním vybavením, které vysílá tísňové signály;
  - (2) alespoň jedním ELT(S) nebo PLB, které má u sebe velící pilot nebo cestující; a
  - (3) dalším vybavením pro přežití, které odpovídá přelétávané trati a počtu osob na palubě.
- (b) Další vybavení pro přežití uvedené v bodě (a)(3) nemusí být na palubě, pokud letoun zůstává od oblasti, kde nejsou pátrání a záchrana zvláště obtížné, ve vzdálenosti, která odpovídá:
- (1) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) u letounů schopných pokračovat v letu na letiště v případě poruchy kritického motoru (motorů) v kterémkoli bodě podél trati nebo plánovaných tratí na náhradní letiště; nebo
  - (2) 30 minutám cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny.

**AMC2 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití**

## DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ

- (a) Na palubě by mělo být následující další vybavení pro přežití, je-li požadováno:
- (1) 500 ml vody pro každé 4 osoby na palubě, nebo jejich část;
  - (2) jeden nůž;
  - (3) vybavení pro první pomoc; a
  - (4) jeden soubor kódů vzduch/země;
- (b) Je-li kterákoliv položka shora uvedeného seznamu již na palubě letounu v souladu s jiným předpisem, není nutné ji brát dvakrát.

**GM1 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití**

## SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ

Signalizační vybavení k vydávání tísňových signálů je popsáno v Příloze 2 ICAO, Pravidla létání.

**GM2 NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití**

## OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ

Slovní spojení „oblasti, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné“ by mělo být v tomto kontextu vykládáno ve významu:

- (a) oblasti takto označené úřadem odpovědným za řízení pátrání a záchran; nebo
- (b) oblasti, které jsou z velké části neobydlené a pro které:

- (1) úřad uvedený v bodě (a) nezveřejnil jakoukoliv informaci, která by potvrzovala, zda by pátrání a záchrana byly, nebo nebyly zvláště obtížné; a
- (2) úřad uvedený v bodě (a) neoznačil, z politických důvodů, oblasti jako zvláště obtížné z pohledu pátrání a záchrany.

### **GM1 NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikační vybavení**

#### **POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU**

U letounů provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu zahrnují požadavky příslušného vzdušného prostoru legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).

### **AMC1 NCO.IDE.A.195 Navigační vybavení**

#### **NAVIGACE S REFERENCÍ PODLE VIDITELNÝCH ORIENTAČNÍCH BODŮ NA ZEMI**

Když mohou letouny za viditelnosti země pokračovat podle letového plánu ATS pomocí navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů na zemi, není pro vyhovění bodu NCO.IDE.A.195 (a)(1) potřeba žádné další vybavení.

### **AMC1 NCO.IDE.A.200 Odpovídač**

#### **VŠEOBECNĚ**

- (a) Odpovídače sekundárního radaru (SSR) letounů provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu by měly splňovat veškerou použitelnou legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).
- (b) Pokud není legislativa jednotného evropského nebe (*Single European Sky*) použitelná, měly by být odpovídače SSR provozovány v souladu s příslušnými ustanoveními Přílohy 10 ICAO, Svazku IV.

ZÁMĚRNĚ NEPUŽITO



**Oddíl 2 – Vrtulníky****GM1 NCO.IDE.H.100(a) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Příslušné požadavky na letovou způsobilost pro schvalování přístrojů a vybavení požadovaných touto Částí jsou následující:

- (a) Nařízení (EU) č. 748/2012 pro vrtulníky zapsané v rejstříku státu EU; a
- (b) Požadavky na letovou způsobilost státu zápisu do rejstříku v případě letounů zapsaných do rejstříku mimo EU.

**GM1 NCO.IDE.H.100(b) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Funkce jiných než zastavěných přístrojů a vybavení požadovaných touto Hlavou, a které nepotřebují schválení, jak je uvedeno v bodě NCO.IDE.H.100(b), by měla být ověřena oproti uznávaným průmyslovým normám příslušným pro zamýšlený účel. Provozovatel je odpovědný za zajištění údržby těchto přístrojů a vybavení.

**GM1 NCO.IDE.H.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ**

- (a) Ustanovení tohoto odstavce nevyjímá jakýkoli zastavěný přístroj nebo položku vybavení z plnění příslušných požadavků na letovou způsobilost. V tomto případě by měla být zástavba schválena, jak je požadováno příslušnými požadavky na letovou způsobilost, a měla by vyhovovat příslušným předpisům letové způsobilosti.
- (b) Porucha doplňkových jiných než zastavěných přístrojů a vybavení, které nejsou vyžadovány touto Částí nebo příslušnými požadavky na letovou způsobilost nebo jakýmkoliv příslušnými požadavky pro vzdušný prostor, by neměla mít nepříznivý vliv na letovou způsobilost a/nebo bezpečnost provozu vrtulníku. Příklady mohou být následující:
  - (1) přenosné elektronické letové informační zařízení (*electronic flight bag*; EFB);
  - (2) přenosná elektronická zařízení přepravovaná členy posádky; a
  - (3) jiné než zastavěné vybavení pro zábavu cestujících.

**AMC1 NCO.IDE.H.115 Provozní světla****PŘÍSTÁVACÍ SVĚTLO**

Přístávací reflektor by měl být směrovatelný, alespoň ve vertikální rovině, nebo případně doplněn dalším pevným světlem nebo světly umístěnými tak, aby poskytovaly široké osvětlení.

**AMC1 NCO.IDE.H.120&NCO.IDE.H.125 Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE**

- (a) Požadavky na jednotlivé vybavení mohou být splněny prostřednictvím kombinací přístrojů, integrovaných letových systémů nebo kombinací parametrů na elektronických zobrazovačích.

Informací takto dostupných každému požadovanému pilotovi by nemělo být méně než těch, které jsou vyžadovány příslušnými provozními požadavky, a během typové certifikace vrtulníku pro zamýšlený druh provozu by měla být schválena rovnocenná bezpečnost zástavby.

- (b) Požadavky na prostředky pro měření a zobrazování zatáček a skluzu, letové polohy a stabilizovaného kurzu vrtulníku mohou být splněny pomocí kombinací přístrojů nebo integrovaných systémů povelového řízení letu pod podmínkou, že je zachována ochrana proti celkové poruše, spřažené s třemi samostatnými přístroji.

**AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(1)&NCO.IDE.H.125(a)(1) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

**PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU**

Prostředkem měření a zobrazování magnetického směru by měl být magnetický kompas nebo rovnocenný prostředek.

**AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(2)&NCO.IDE.H.125(a)(2) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

**PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU**

Prostředkem měřícím a zobrazujícím čas v hodinách, minutách a sekundách mohou být náramkové hodinky umožňující stejné funkce.

**AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(3)&NCO.IDE.H.125(a)(3) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

**CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY**

Přístroj měřící a zobrazující tlakovou nadmořskou výšku by měl být citlivého druhu, cejchovaný ve stopách (ft), s nastavením podstupnice cejchovaným v hektopascálech/milibarech, nastavitelným na jakýkoliv barometrický tlak, který by byl pravděpodobně nastaven během letu.

**GM1 NCO.IDE.H.125(a)(3) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

**VÝŠKOMĚRY**

Výškoměry s čítačem s válečkovým nebo ručičkovým ukazatelem nebo rovnocenným zobrazením jsou u letounů provozovaných ve výšce nad 10 000 ft považovány za méně náchylné k nesprávné interpretaci.

**AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(4)&NCO.IDE.H.125(a)(4) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

**CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU**

- (a) Přístroj ukazující rychlost letu by měl být cejchován v uzlech (kt).
- (b) V případě vrtulníků s MCTOM pod 2 000 kg je přijatelné cejchování v kilometrech [za hodinu (kph)] nebo v mílích za hodinu (mph), pokud jsou tyto jednotky použity v AFM.

[Rozhodnutí č. 2015/004/R; 31.01.2015]

**AMC1 NCO.IDE.H.120(a)(5) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****SKLUZ**

Prostředkem měření a zobrazování skluzu může být pro provoz podle VFR indikátor skluzu (*slip string*).

**AMC1 NCO.IDE.H.120(b)(1)(iii)&NCO.IDE.H.125(a)(8) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****STABILIZOVANÝ KURZ**

U letů podle VFR by měl být stabilizovaný kurz získán pomocí gyroskopického ukazatele kurzu, zatímco u letů podle IFR by ho mělo být docíleno prostřednictvím gyroskopického ukazatele magnetického kurzu.

**AMC1 NCO.IDE.H.120(c)&NCO.IDE.H.125(c) Provoz podle pravidel VFR & provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK ZABRAŇUJÍCÍ NESPRÁVNÉ ČINNOSTI V DŮSLEDKU KONDENZACE NEBO NÁMRAZY**

Prostředek, který zabraňuje nesprávné činnosti systému měření rychlosti letu ať v důsledku kondenzace, nebo námrazy, by měl být vyhřívána Pitotova trubice nebo rovnocenný prostředek.

**AMC1 NCO.IDE.H.125(a)(9) Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK ZOBRAZOVÁNÍ TEPLoty VENKOVNÍHO VZDUCHU**

- (a) Prostředek zobrazující teplotu venkovního vzduchu by měl být cejchován ve stupních Celsia.
- (b) V případě vrtulníků s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) pod 2 000 kg je přijatelné cejchování ve stupních Fahrenheita, pokud jsou tyto jednotky použity v AFM
- (c) Prostředek zobrazující teplotu venkovního vzduchu může být ukazatel teploty vzduchu, který poskytuje indikace, které jsou převoditelné na teplotu venkovního vzduchu.

**AMC1 NCO.IDE.H.135 Systém palubního telefonu letové posádky****VŠEOBECNĚ**

- (a) Systém palubního telefonu letové posádky by neměl být ručního typu.
- (b) Náhlavní souprava se skládá z komunikačního zařízení, které zahrnuje dvě sluchátka pro příjem a mikrofon pro vysílání zvukových signálů do komunikačního systému vrtulníku. Aby vyhovovaly požadavkům minimální výkonnosti, měly by sluchátka a mikrofon odpovídat charakteristikám komunikačního systému a prostředí pilotního prostoru. Náhlavní souprava by měla být dostatečně nastavitelná, aby se dala přizpůsobit hlavě pilota. Raménkové mikrofony náhlavní soupravy by měly být typu potlačujícího okolní hluk.
- (c) Pokud je zamýšleno používání sluchátek potlačujících okolní hluk, měl by provozovatel zajistit, že sluchátka neztlumí jakékoliv zvukové výstrahy nebo zvuky nezbytné pro upozornění letové posádky na věci související s bezpečným provozem vrtulníku.

**GM1 NCO.IDE.H.135 Systém palubního telefonu letové posádky****NÁHLAVNÍ SOUPRAVA**

Pojem „náhlavní souprava“ zahrnuje jakoukoliv leteckou přilbu zahrnující v sobě sluchátka a mikrofon, kterou má na sobě člen letové posádky.

**AMC1 NCO.IDE.H.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení****DĚTSKÁ ZÁDRŽNÁ ZAŘÍZENÍ (CRD – CHILD RESTRAINT DEVICE)**

- (a) CRD je považováno za přijatelné, pokud:
- (1) je „doplňujícím dětským pásem“ vyrobeným podle stejné metody a ze stejného materiálu jako schválené bezpečnostní pásy; nebo
  - (2) vyhovuje bodu (b).
- (b) Za předpokladu, že CRD může být vhodně zastavěno na příslušné sedadlo ve vrtulníku, jsou za přijatelná považována následující CRD:
- (1) CRD schválená pro použití v letadle příslušným úřadem na základě technického standardu a podle toho příslušně označená.
  - (2) CRD schválená pro použití v motorových vozidlech podle standardu UN ECE R 44, -03 nebo pozdějších sérií amendmentů.
  - (3) CRD schválená pro použití v motorových vozidlech a letadlech podle kanadských standardů CMVSS 213/213.1.
  - (4) CRD schválená pro použití v motorových vozidlech a letadlech podle standardů USA FMVSS č. 213 a vyrobená podle těchto standardů ke dni 26. února 1985 nebo později. CRD schválená v USA vyrobená po tomto datu by měla být opatřena následujícími štítky s červenými písmeny:
    - (i) „THIS CHILD RESTRAINT SYSTEM CONFORMS TO ALL APPLICABLE FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS (TOTO DĚTSKÉ ZÁDRŽNÉ ZAŘÍZENÍ SE SHODUJE SE VŠEMI POUŽITELNÝMI FEDERÁLNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI STANDARDY PRO MOTOROVÁ VOZIDLA)“; a
    - (ii) „THIS RESTRAINT IS CERTIFIED FOR USE IN MOTOR VEHICLES AND AIRCRAFT (TOTO DĚTSKÉ ZÁDRŽNÉ ZAŘÍZENÍ JE SCHVÁLENO PRO POUŽITÍ V MOTOROVÝCH VOZIDLECH A LETADLECH)“;
  - (5) CRD způsobilá pro použití v letadlech podle německého standardu „*Qualification Procedure for Child Restraint Systems for Use in Aircraft*“ (TÜV Doc.: TÜV/958-01/2001); a
  - (6) Zařízení schválená pro použití v osobních vozidlech, vyrobená a zkoušená podle standardů rovnocenných těm uvedeným výše. Zařízení by mělo být označeno související značkou způsobilosti, která uvádí název organizace osvědčující způsobilost a specifické identifikační číslo, související s dotčeným projektem osvědčení způsobilosti. Organizace osvědčující způsobilost by měla být kvalifikovaná a nezávislá organizace, která je přijatelná pro příslušný úřad.
- (c) Umístění
- (1) CRD obrácená ve směru letu mohou být umístěna jak na sedadlech cestujících obrácených ve směru letu, tak na sedadlech obrácených proti směru letu, ale pouze pokud jsou upevněna ve stejném směru jako sedadlo cestujícího, na kterém jsou umístěna. CRD obrácená proti směru letu by měla být umístěna pouze na sedadlech cestujících obrácených ve směru letu. CRD nesmí být umístěno v oblasti dosahu airbagu, pokud není zřejmé, že airbag je deaktivován, nebo nemůže být prokázáno, že airbag nemá žádný negativní vliv.

- (2) Malé dítě v CRD by mělo být umístěno tak blízko k východu na úrovni paluby, jak je to proveditelné.
  - (3) Malé dítě v CRD by nemělo překážet při evakuaci jakýchkoliv cestujících.
- (d) Zástavba
- (1) CRD mohou být zastavěna pouze na vhodném sedadle ve vrtulníku pomocí druhu upevňovacího zařízení pro tento účel schváleného nebo způsobilého. Např. CRD, která mohou být upevněna pouze tříbodovým bezpečnostním pásem (v současnosti nejvíce dostupná CRD pro nemluvněta obrácená proti směru letu), by neměla být upevněna do sedadla ve vrtulníku pouze pomocí jednoduchého upínacího pásu; CRD navržené pro upevnění na sedadlo osobního automobilu pouze prostřednictvím pevných třmenů s dolním ukotvením (systém ISO FIX nebo rovnocenný systém používaný v USA) by mělo být použito pouze na sedadlech ve vrtulnicích, která jsou vybavena takovým upevňovacím zařízením a neměla by být upevněna jednoduchým upínacím pásem sedadla v letounu. Způsob upevnění by měl být jasně popsán v pokynech výrobce, přiložených u každého CRD.
  - (2) Všechny bezpečnostní pokyny a pokyny pro zástavbu by měly být důkladně splněny dospělou osobou zodpovědnou za doprovod malého dítěte.
  - (3) Jestliže má být CRD obrácené ve směru letu s pevným zádočným opěradlem upevněno jednoduchým upínacím pásem, mělo by být CRD upevněno, když je zádočné opěradlo sedadla pro cestující, na kterém je umístěno, ve sklopené poloze. Potom má být zádočné opěradlo vráceno do svislé polohy. Tento postup zajišťuje lepší utažení CRD na sedadle v letadle, pokud je sedadlo v letadle sklopné.
  - (4) Spona bezpečnostního pásu pro dospělé by měla být snadno přístupná jak pro otevření, tak pro zavření a měla by být po utažení uprostřed bezpečnostního pásu (ne vychýlená).
  - (5) Zádržná zařízení obrácená ve směru letu s vestavěnými vícebodovými pásy nesmí být zastavěna tak, že je bezpečnostní pás pro dospělé upevněn přes malé dítě.
- (e) Provoz
- (1) Každé CRD by mělo zůstat bezpečně upevněno na sedadle pro cestující během všech fází letu, ledaže je správně uloženo, když se nepoužívá.
  - (2) V případě, že je možné CRD sklopit, mělo by být za všech okolností, kdy je požadováno, aby byla zádržná zařízení pro cestující používána, ve svislé poloze.

## **AMC2 NCO.IDE.H.140 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení**

### **ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU**

Za zádržné systémy vyhovující požadavkům pro zádržné systémy pro horní část trupu jsou považovány následující systémy:

- (a) Bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem;
- (b) Zádržný systém s bezpečnostním pásem a dvěma ramenními popruhy, které je možné použít nezávisle;
- (c) Zádržný systém s bezpečnostním pásem, dvěma ramenními popruhy a dalšími popruhy, které je možné použít nezávisle.

### **BEZPEČNOSTNÍ PÁS**

Bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem (tříbodový) je považován za vyhovující požadavkům pro bezpečnostní pásy (dvoubodové).

**AMC1 NCO.IDE.H.145 Souprava první pomoci**

## OBSAH SOUPRAV PRVNÍ POMOCI

- (a) Soupravy první pomoci (*first-aid kit*; FAK) by měly být vybaveny vhodnými a dostatečnými léky a nástroji. Nicméně tyto soupravy by měly být provozovatelem pozměněny podle charakteru provozu (rozsah provozu, délka letu, počet a demografické složení cestujících atd.).
- (b) FAK by měla obsahovat následující:
  - (1) obvazy (různé velikosti);
  - (2) obvazové materiály na popáleniny (nespecifikovány);
  - (3) obvazové materiály na rány (velké a malé);
  - (4) náplasti (různé velikosti);
  - (5) prostředky pro dezinfekci ran;
  - (6) bezpečné nůžky;
  - (7) jednorázové rukavice.

**AMC2 NCO.IDE.H.145 Souprava první pomoci**

## UDRŽOVÁNÍ SOUPRAVY PRVNÍ POMOCI

Aby nedošlo k jejímu zastarání, měla by být souprava první pomoci:

- (a) pravidelně kontrolována, aby se v možné míře potvrdilo, že je její obsah udržován ve stavu nezbytném pro jeho zamýšlené použití;
- (b) doplňována v pravidelných intervalech v souladu s pokyny uvedenými na jejích etiketách, nebo jak to vyžadují okolnosti; a
- (c) po použití za letu doplněna při první příležitosti, kde jsou náhradní položky dostupné.

**AMC1 NCO.IDE.H.155 Doplnková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny**

## URČENÍ MNOŽSTVÍ KYSLÍKU

Množství zásoby kyslíku by mělo být určeno na základě letové nadmořské výšky a délky trvání letu, v souladu s provozními postupy, včetně nouzových postupů stanovených pro každý provoz a létané tratě, jak je stanoveno v AFM.

**AMC1 NCO.IDE.H.165 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku**

## ZNAČENÍ – BARVY A ROHOVÉ ZNAČKY

- (a) Barva značení by měla být červená nebo žlutá a v případě potřeby s bílým obrysem, aby kontrastovala s pozadím.
- (b) Pokud jsou rohové značky od sebe více než 2 m, měly by být mezi ně vloženy čáry 9 cm x 3 cm tak, aby mezi sousedními značkami nebyla mezera větší než 2 m.

**AMC1 NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)****BATERIE**

- (a) Všechny baterie používané v ELT nebo PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud bylo vybavení používáno v součtu více než 1 hodinu nebo v následujících případech:
- (1) baterie navržené speciálně pro používání v ELT, a které mají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí) před koncem jejich doby používání v souladu s instrukcemi údržby použitelnými pro ELT.
  - (2) standardní baterie vyrobené v souladu s daným standardem průmyslu, a které nemají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být, pokud jsou používány v ELT, vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.
  - (3) Všechny baterie používané v PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.
  - (4) kritéria doby používání (nebo dobu používání po dobití) baterie uvedené v bodech (1) a (2) se nevztahují na baterie (jako jsou baterie aktivované vodou), na které předpokládaná doba skladování nemá v podstatě vliv.
- (b) Nové expirační datum výměny (nebo dobití) baterie by mělo být čitelně vyznačeno zvenku vybavení.

**AMC2 NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)****TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE**

- (a) Maják ELT požadovaný tímto ustanovením by měl být jeden z následujících:
- (1) Automatický pevný ELT (ELT(AF)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla a je navržen tak, aby pomohl týmům pátrání a záchrany (SAR) při určení polohy místa havárie.
  - (2) Automatický přenosný ELT (ELT(AP)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla před havárií, ale který lze snadno z letadla vyjmout po havárii. Plní funkci ELT během sledu havárie. Pokud ELT(AP) nepoužívá integrovanou anténu, může být odpojována anténa zastavěná na letadle a ELT připojen k pomocné anténě (uložené na pouzdru ELT). ELT může být uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu. Tento typ ELT je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie nebo přeživší osoby (přeživších osob).
  - (3) ELT samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)). ELT, který je pevně upevněn k letadlu před havárií a který je automaticky vymrštěn ven, uveden do pracovní polohy a aktivován při nárazu a v některých případech také pomocí hydrostatických senzorů. Manuální uvedení do pracovní polohy je také možné. Tento typ ELT by měl ve vodě plavat a je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie.
  - (4) Záchranný ELT (ELT(S)). ELT, který lze vyjmout z letadla, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti přeživší osobou. ELT(S) může být uveden do činnosti ručně nebo automaticky (např. aktivací vodou). Měl by být navržen tak, aby byl uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu.
- (b) Aby bylo minimalizováno možné poškození v případě nárazu při havárii, měl by být automatický ELT pevně upevněn ke konstrukci letadla, co možná nejvíce vzadu, a s jeho anténou a spojeními uspořádanými tak, aby se maximalizovala pravděpodobnost vyslání signálu po havárii.

- (c) Jakýkoliv ELT na palubě by měl pracovat v souladu s příslušnými požadavky Přílohy 10 ICAO, Svazku III, a měl by být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchrany nebo jiné jmenované agentury.

### **AMC3 NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)**

#### TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB

- (a) Osobní polohový maják (PLB) by měl mít zastavěný přijímač GNSS s číslem typového COSPAS-SARSAT. Avšak zařízení s číslem COSPAS-SARSAT série 700 jsou z tohoto vyloučena, protože tato série čísel určuje majáky zvláštního použití, které nesplňují veškeré technické požadavky a všechny zkoušky specifikované COSPAS-SARSAT.
- (b) Každý PLB na palubě by měl být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchrany nebo jiné jmenované agentury.

### **AMC4 NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)**

#### INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB

Pokud má PLB u sebe cestující, měl by být před letem velícím pilotem instruován o jeho vlastnostech a použití.

### **GM1 NCO.IDE.H.170 Polohový maják nehody (ELT)**

#### TERMINOLOGIE

- (a) „ELT“ je obecný výraz popisující vybavení, které vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech a v závislosti na použití může být aktivován nárazem nebo manuálně.
- (b) PLB je nouzový maják jiný než ELT, který vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech, je samostatný, přenosný a manuálně aktivován přeživší osobou.

### **AMC1 NCO.IDE.H.175 Let nad vodou**

#### DOSTUPNOST ZÁCHRANNÝCH VEST

Záchranná vesta by měla být dostupná ze sedadla nebo lůžka osoby, pro kterou je určena, se zapnutým bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem.

#### HODNOCENÍ RIZIKA

- (a) Při hodnocení rizika by měl velící pilot založit své rozhodnutí, jde-li o proveditelnost, na prováděcích pravidlech a AMC použitelných pro daný provoz vrtulníku.
- (b) Velící pilot by měl při určování rizika zohlednit následující provozní prostředí a jeho podmínky:
- (1) stav moře;
  - (2) teplotu moře a vzduchu;
  - (3) vzdálenost od pevniny vhodná k provedení nouzového přistání; a
  - (4) dostupnost složek pátrání a záchrany.

### **GM1 NCO.IDE.H.175 Let nad vodou**

#### ČALOUNĚNÍ SEDADEL

Čalounění sedadel se nepovažují za plovací zařízení.



**AMC1 NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití**

## VŠEOBECNĚ

Vrtulníky provozované nad oblastmi, v kterých by mohlo být pátrání a záchrana zvláště obtížné, by měly být vybaveny:

- (a) signalizačním vybavením, které vysílá tísňové signály;
- (b) alespoň jedním ELT(S) nebo PLB, které má u sebe velící pilot nebo cestující; a
- (c) dalším vybavením pro přežití, které odpovídá přelétávané trati a počtu osob na palubě.

**AMC2 NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití**

## DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ

- (a) Na palubě by mělo být následující další vybavení pro přežití, je-li požadováno:
  - (1) 500 ml vody pro každé 4 osoby na palubě, nebo jejich část;
  - (2) jeden nůž;
  - (3) vybavení pro první pomoc; a
  - (4) jeden soubor kódů vzduch/země;
- (b) Je-li kterákoliv položka shora uvedeného seznamu již na palubě vrtulníku v souladu s jiným předpisem, není nutné ji brát dvakrát.

**GM1 NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití**

## SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ

Signalizační vybavení k vydávání tísňových signálů je popsáno v Příloze 2 ICAO, Pravidla létání.

**GM2 NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití**

## OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ

Slovní spojení „oblasti, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné“ by mělo být v tomto kontextu vykládáno ve významu:

- (a) oblasti takto označené úřadem odpovědným za řízení pátrání a záchrany; nebo
- (b) oblasti, které jsou z velké části neobydlené a pro které:
  - (1) úřad uvedený v bodě (a) nezveřejnil jakoukoliv informaci, která by potvrzovala, zda by pátrání a záchrana byly, nebo nebyly zvláště obtížné; a
  - (2) úřad uvedený v bodě (a) neoznačil, z politických důvodů, oblasti jako zvláště obtížné z pohledu pátrání a záchrany.

**AMC1 NCO.IDE.H.185 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě**

## VYBAVENÍ PRO NOUZOVÉ PŘISTÁNÍ NA VODĚ

Stejná kritéria bodu AMC1 NCC.IDE.H.231 by měla platit, pokud jde o nouzové vybavení pro přistání na vodě.

**AMC1 NCO.IDE.H.195 Navigační vybavení**

## NAVIGACE S REFERENCÍ PODLE VIDITELNÝCH ORIENTAČNÍCH BODŮ NA ZEMI

Když mohou vrtulníky za viditelnosti země pokračovat podle letového plánu ATS pomocí navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů na zemi, není pro vyhovění bodu NCO.IDE.H.195 (a)(1) potřeba žádné další vybavení.

**GM1 NCO.IDE.H.195 Navigační vybavení**

## POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU

U vrtulníků provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu zahrnují požadavky příslušného vzdušného prostoru legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).

**AMC1 NCO.IDE.H.200 Odpovídač**

## VŠEOBECNĚ

- (a) Odpovídače sekundárního radaru (SSR) vrtulníků provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu by měly splňovat veškerou použitelnou legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).
- (b) Pokud není legislativa jednotného evropského nebe (*Single European Sky*) použitelná, měly by být odpovídače SSR provozovány v souladu s příslušnými ustanoveními Přílohy 10 ICAO, Svazku IV.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**Oddíl 3 – Kluzáky****GM1 NCO.IDE.S.100(a) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Příslušné požadavky na letovou způsobilost pro schvalování přístrojů a vybavení požadovaných touto Částí jsou následující:

- (a) Nařízení (EU) č. 748/2012<sup>1</sup> pro kluzáky zapsané v rejstříku státu EU; a
- (b) Požadavky na letovou způsobilost státu zápisu do rejstříku v případě kluzáků zapsaných do rejstříku mimo EU.

**GM1 NCO.IDE.S.100(b) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Funkce jiných než zastavěných přístrojů a vybavení požadovaných touto Hlavou, a které nepotřebují schválení, jak je uvedeno v bodě NCO.IDE.S.100(b), by měla být ověřena oproti uznávaným průmyslovým normám příslušným pro zamýšlený účel. Provozovatel je odpovědný za zajištění údržby těchto přístrojů a vybavení.

**GM1 NCO.IDE.S.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ**

- (a) Ustanovení tohoto odstavce nevyjímá jakýkoli zastavěný přístroj nebo položku vybavení z plnění příslušných požadavků na letovou způsobilost. V tomto případě by měla být zástavba schválena, jak je požadováno příslušnými požadavky na letovou způsobilost, a měla by vyhovovat příslušným předpisům letové způsobilosti.
- (b) Porucha doplňkových jiných než zastavěných přístrojů a vybavení, které nejsou vyžadovány touto Částí nebo příslušnými požadavky na letovou způsobilost nebo jakýmkoliv příslušnými požadavky pro vzdušný prostor, by neměla mít nepříznivý vliv na letovou způsobilost a/nebo bezpečnost provozu kluzáku. Příkladem mohou být přenosná elektronická zařízení přepravovaná členy posádky nebo cestujícími.

**AMC1 NCO.IDE.S.115&NCO.IDE.S.120 Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje****INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE**

- (a) Požadavky na jednotlivé vybavení mohou být splněny prostřednictvím kombinací přístrojů, integrovaných letových systémů nebo kombinací parametrů na elektronických zobrazovačích. Informací takto dostupných každému požadovanému pilotovi by nemělo být méně než těch, které jsou vyžadovány příslušnými provozními požadavky, a během typové certifikace kluzáku pro zamýšlený druh provozu by měla být schválena rovnocenná bezpečnost zástavby.
- (b) Požadavky na prostředky pro měření a zobrazování zatáček a skluzu a letové polohy kluzáku mohou být splněny pomocí kombinací přístrojů nebo integrovaných systémů povelového řízení letu pod podmínkou, že je zachována ochrana proti celkové poruše, spřažené s třemi samostatnými přístroji.

<sup>1</sup> Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.08.2012, s. 1).

**AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(1)&NCO.IDE.S.120(a) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU**

Prostředkem měření a zobrazování magnetického směru by měl být magnetický kompas nebo rovnocenný prostředek.

**AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(2)&NCO.IDE.S.120(b) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU**

Prostředkem měřícím a zobrazujícím čas v hodinách, minutách a sekundách mohou být náramkové hodinky umožňující stejné funkce.

**AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(3)&NCO.IDE.S.120(c) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje****CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY**

- (a) Přístroj měřící a zobrazující tlakovou nadmořskou výšku by měl být citlivého druhu, cejchovaný ve stopách (ft), s nastavením podstupnice cejchovaným v hektopascálech/milibarech, nastavitelným na jakýkoliv barometrický tlak, který by byl pravděpodobně nastaven během letu.
- (b) Rovněž je přijatelné cejchování v metrech (m).

**AMC1 NCO.IDE.S.115(a)(4)&NCO.IDE.S.120(d) Provoz podle pravidel VFR & let v oblačnosti – letové a navigační přístroje****CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU**

- (a) Přístroj ukazující rychlost letu by měl být cejchován v uzlech (kt).
- (b) Rovněž je přijatelné cejchování v kilometrech [za hodinu (kph)]nebo v mílích za hodinu (mph).  
[Rozhodnutí č. 2015/004/R; 31.01.2015]

**AMC1 NCO.IDE.S.115(b)(2) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje****INDIKACE SKLUZU**

Prostředkem měřícím a zobrazujícím skluz může být pro provoz podle VFR indikátor skluzu (*yaw string*).

**GM1 NCO.IDE.S.115(b) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje****PODMÍNKY, KDY KLUZÁK NENÍ MOŽNÉ UDRŽET V ŽÁDOUCÍ LETOVÉ DRÁZE, ANIŽ BY BYL ODKÁZÁN NA JEDEN NEBO VÍCE DODATEČNÝCH PŘÍSTROJŮ**

Kluzáky provozované v podmínkách, kdy kluzák není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, se rozumí stav, který probíhá ještě podle VFR (za VMC), přestože zde neexistují žádné vnější reference, jako přirozený horizont nebo pobřežní linie, které by umožňovaly udržování polohy. Takové podmínky mohou nastat nad vodou, pouští nebo oblastmi pokrytými sněhem, kde nelze rozlišit mezi barvou povrchu a oblohy, a tudíž není k dispozici žádná vnější reference. Let v oblačnosti není považován za jednu z těchto podmínek.

**AMC1 NCO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy****ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU**

- (a) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu by měl mít čtyři kotvící body a zahrnovat ramenní popruhy (dva kotvící body) a bezpečnostní pás (dva kotvící body), které lze použít samostatně.
- (b) Zádržný systém s pěti kotvícími body je považován za vyhovující požadavkům pro bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu se čtyřmi kotvícími body.

**AMC1 NCO.IDE.S.135 Let nad vodou****PROSTŘEDEK ELEKTRICKÉHO OSVĚTLENÍ ZÁCHRANNÉ VESTY**

Každá záchranná vesta nebo rovnocenné plovací zařízení pro jednotlivce by mělo být vybaveno prostředkem elektrického osvětlení s cílem zjednodušit určení polohy osob.

**HODNOCENÍ RIZIKA**

- (a) Při hodnocení rizika by měl velcí pilot založit své rozhodnutí, jde-li o proveditelnost, na prováděcích pravidlech a AMC použitelných pro daný provoz kluzáku.
- (b) Velcí pilot by měl při určování rizika zohlednit následující provozní prostředí a jeho podmínky:
  - (1) stav moře;
  - (2) teplotu moře a vzduchu;
  - (3) vzdálenost od pevniny vhodné k provedení nouzového přistání; a
  - (4) dostupnost složek pátrání a záchrany.

**GM1 NCO.IDE.S.135(a) Let nad vodou****ČALOUNĚNÍ SEDADEL**

Čalounění sedadel se nepovažují za plovací zařízení.

**AMC1 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou****BATERIE**

- (a) Všechny baterie používané v ELT nebo PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud bylo vybavení používáno v součtu více než 1 hodinu nebo v následujících případech:
  - (1) baterie navržené speciálně pro používání v ELT, a které mají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí) před koncem jejich doby používání v souladu s instrukcemi údržby použitelnými pro ELT.
  - (2) standardní baterie vyrobené v souladu s daným standardem průmyslu, a které nemají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být, pokud jsou používány v ELT, vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.
  - (3) Všechny baterie používané v PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.

- (4) kritéria doby používání (nebo dobu používání po dobití) baterie uvedené v bodech (1) a (2) se nevztahují na baterie (jako jsou baterie aktivované vodou), na které předpokládaná doba skladování nemá v podstatě vliv.
- (b) Nové expirační datum výměny (nebo dobití) baterie by mělo být čitelně vyznačeno zvenku vybavení.

### **AMC2 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou**

#### **TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE**

- (a) Maják ELT požadovaný tímto ustanovením by měl být jeden z následujících:
- (1) Automatický pevný ELT (ELT(AF)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla a je navržen tak, aby pomohl týmům pátrání a záchran (SAR) při určení polohy místa havárie.
  - (2) Automatický přenosný ELT (ELT(AP)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla před havárií, ale který lze snadno z letadla vyjmout po havárii. Plní funkci ELT během sledu havárie. Pokud ELT(AP) nepoužívá integrovanou anténu, může být odpojována anténa zastavěná na letadle a ELT připojen k pomocné anténě (uložené na pouzdru ELT). ELT může být uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu. Tento typ ELT je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie nebo přeživší osoby (přeživších osob).
  - (3) ELT samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)). ELT, který je pevně upevněn k letadlu před havárií a který je automaticky vyvržen ven, uveden do pracovní polohy a aktivován při nárazu a v některých případech také pomocí hydrostatických senzorů. Manuální uvedení do pracovní polohy je také možné. Tento typ ELT by měl ve vodě plavat a je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie.
  - (4) Záchranný ELT (ELT(S)). ELT, který lze vyjmout z letadla, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti přeživší osobou. ELT(S) může být uveden do činnosti ručně nebo automaticky (např. aktivací vodou). Měl by být navržen tak, aby byl uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu.
- (b) Aby bylo minimalizováno možné poškození v případě nárazu při havárii, měl by být automatický ELT pevně upevněn ke konstrukci letadla, co možná nejvíce vzadu, a s jeho anténou a spojeními uspořádanými tak, aby se maximalizovala pravděpodobnost vyslání signálu po havárii.
- (c) Jakýkoliv ELT na palubě by měl pracovat v souladu s příslušnými požadavky Přílohy 10 ICAO, Svazku III, a měl by být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchran nebo jiné jmenované agentury.

### **AMC3 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou**

#### **TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB**

- (a) Osobní polohový maják (PLB) by měl mít zastavěný přijímač GNSS s číslem typového COSPAS-SARSAT. Avšak zařízení s číslem COSPAS-SARSAT série 700 jsou z tohoto vyloučena, protože tato série čísel určuje majáky zvláštního použití, které nesplňují veškeré technické požadavky a všechny zkoušky specifikované COSPAS-SARSAT.
- (b) Každý PLB na palubě by měl být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchran nebo jiné jmenované agentury.

**AMC4 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou**

## INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB

Pokud má PLB u sebe cestující, měl by být před letem velícím pilotem instruován, co se týče jeho vlastností a použití.

**GM1 NCO.IDE.S.135(b) Let nad vodou**

## TERMINOLOGIE

- (a) „ELT“ je obecný výraz popisující vybavení, které vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech a v závislosti na použití může být aktivován nárazem nebo manuálně.
- (b) PLB je nouzový maják jiný než ELT, který vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech, je samostatný, přenosný a manuálně aktivován přeživší osobou.

**AMC1 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití**

## VŠEOBECNĚ

Kluzáky provozované nad oblastmi, v kterých by mohlo být pátrání a záchrana zvláště obtížné, by měly být vybaveny:

- (a) signalizačním vybavením, které vysílá tísňové signály;
- (b) alespoň jedním ELT(S) nebo PLB; a
- (c) dalším vybavením pro přežití, které odpovídá přelétávané trati a počtu osob na palubě.

**AMC2 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití**

## DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ

- (a) Na palubě by mělo být následující další vybavení pro přežití, je-li požadováno:
  - (1) 500 ml vody pro každé 4 osoby na palubě, nebo jejich část;
  - (2) jeden nůž;
  - (3) vybavení pro první pomoc; a
  - (4) jeden soubor kódů vzduch/země;
- (b) Je-li kterákoliv položka shora uvedeného seznamu již na palubě kluzáku v souladu s jiným předpisem, není nutné ji brát dvakrát.

**GM1 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití**

## SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ

Signalizační vybavení k vydávání tísňových signálů je popsáno v Příloze 2 ICAO, Pravidla létání.

**GM2 NCO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití**

## OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ

Slovní spojení „oblasti, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné“ by mělo být v tomto kontextu vykládáno ve významu:

- (a) oblasti takto označené úřadem odpovědným za řízení pátrání a záchrany; nebo
-

- (b) oblasti, které jsou z velké části neobydlené a pro které:
  - (1) úřad uvedený v bodě (a) nezveřejnil jakoukoliv informaci, která by potvrzovala, zda by pátrání a záchrana byly, nebo nebyly zvláště obtížné; a
  - (2) úřad uvedený v bodě (a) neoznačil, z politických důvodů, oblasti jako zvláště obtížné z pohledu pátrání a záchran.

### **GM1 NCO.IDE.S.150 Navigační vybavení**

#### **POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU**

U kluzáků provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu zahrnují požadavky příslušného vzdušného prostoru legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).

### **AMC1 NCO.IDE.S.155 Odpovídač**

#### **VŠEOBECNĚ**

- (a) Odpovídače sekundárního radaru (SSR) kluzáků provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu by měly splňovat veškerou použitelnou legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).
- (b) Pokud není legislativa jednotného evropského nebe (*Single European Sky*) použitelná, měly by být odpovídače SSR provozovány v souladu s příslušnými ustanoveními Přílohy 10 ICAO, Svazku IV.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



**Oddíl 4 – Balóny****GM1 NCO.IDE.B.100(a) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****PŘÍSLUŠNÉ POŽADAVKY NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Příslušné požadavky na letovou způsobilost pro schvalování přístrojů a vybavení požadovaných touto Částí jsou následující:

- (a) Nařízení (EU) č. 748/2012<sup>1</sup> pro balóny zapsané v rejstříku státu EU; a
- (b) Požadavky na letovou způsobilost státu zápisu do rejstříku v případě balónů zapsaných do rejstříku mimo EU.

**GM1 NCO.IDE.B.100(b) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****POŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST**

Funkce jiných než zastavěných přístrojů a vybavení požadovaných touto Hlavou, a které nepotřebují schválení, jak je uvedeno v bodě NCO.IDE.B.100(b), by měla být ověřena oproti uznávaným průmyslovým normám příslušným pro zamýšlený účel. Provozovatel je odpovědný za zajištění údržby těchto přístrojů a vybavení.

**GM1 NCO.IDE.B.100(c) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení****NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ, KTERÉ NEVYŽADUJÍ SCHVÁLENÍ PODLE PŘÍSLUŠNÝCH POŽADAVKŮ NA LETOVOU ZPŮSOBILOST, ALE JSOU ZA LETU NA PALUBĚ**

- (a) Ustanovení tohoto odstavce nevyjímá jakýkoli zastavěný přístroj nebo položku vybavení z plnění příslušných požadavků na letovou způsobilost. V tomto případě by měla být zástavba schválena, jak je požadováno příslušnými požadavky na letovou způsobilost, a měla by vyhovovat příslušným předpisům letové způsobilosti.
- (b) Porucha doplňkových jiných než zastavěných přístrojů a vybavení, které nejsou vyžadovány touto Částí nebo příslušnými požadavky na letovou způsobilost nebo jakýmikoliv příslušnými požadavky pro vzdušný prostor, by neměla mít nepříznivý vliv na letovou způsobilost a/nebo bezpečnost provozu balónu. Příkladem mohou být přenosná elektronická zařízení přepravovaná členy posádky nebo cestujícími.

**AMC1 NCO.IDE.B.110 Provozní světla****PROTISRÁŽKOVÁ SVĚTLA**

Přijatelným způsobem průkazu je protisrážkové světlo požadované pro volné balóny s pilotem na palubě certifikované pro lety VFR v noci v souladu s CS 31HB/GB.

**OSVĚTLENÍ PŘÍSTROJŮ A VYBAVENÍ**

Prostředkem poskytujícím dostatečné osvětlení přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz balónu, může být samostatná přenosná svítidla.

<sup>1</sup> Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.08.2012, s. 1).

**AMC1 NCO.IDE.B.115(a) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK ZOBRAZOVÁNÍ SMĚRU SNOSU**

Směr snosu může být určen pomocí mapy a vizuálních orientačních bodů.

**AMC1 NCO.IDE.B.115(b)(1) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU**

Prostředkem měřícím a zobrazujícím čas v hodinách, minutách a sekundách mohou být náramkové hodinky schopné stejné funkce.

**GM1 NCO.IDE.B.115(b)(2) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ VERTIKÁLNÍ RYCHLOSTI**

Potřeba zajištění ukazatele vertikální rychlosti závisí na konstrukci balónu. Některé tvary obalu mají vysoký odpor a nebudou z tohoto důvodu schopny vyvinout vysokou rychlost stoupání/klesání. Takové balóny obvykle nevyžadují ukazatel vertikální rychlosti. Štíhlejší tvary balónů, například balóny se zvláštním tvarem, mohou být značně nižší odpor. Jejich rychlost stoupání/klesání je obvykle omezena určitou hodnotou, která zajistí udržitelnost ovladatelnosti balónu. Aby byly takové balóny schopny zůstat v mezích stanovených AFM, je u nich vyžadován ukazatel vertikální rychlosti.

**GM1 NCO.IDE.B.115(b)(3) Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení****PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY**

Prostředek měření a zobrazování tlakové nadmořské výšky je nutný, pokud je vyžadován službou ATC nebo nařízením (EU) č. 923/2012 nebo pokud je nutné kontrolovat nadmořskou výšku při letech, kdy je využíván kyslík nebo pokud omezení uvedená v AFM vyžadují omezit nadmořskou výšku a/nebo svislou rychlost stoupání/klesání.

**AMC1 NCO.IDE.B.120 Souprava první pomoci****OBSAH SOUPRAV PRVNÍ POMOCI**

- (a) Soupravy první pomoci by měly být vybaveny vhodnými a dostatečnými léky a nástroji. Nicméně tyto soupravy by měly být provozovatelem doplněny podle charakteru provozu (rozsah provozu, délka letu, počet a demografické složení cestujících atd.).
- (b) Souprava první pomoci by měla obsahovat následující:
  - (1) obvazy (různé velikosti);
  - (2) obvazové materiály na popáleniny (velké a malé);
  - (3) obvazové materiály na rány (velké a malé);
  - (4) náplasti (různé velikosti);
  - (5) prostředky pro dezinfekci ran;
  - (6) bezpečné nůžky; a
  - (7) jednorázové rukavice.

**AMC2 NCO.IDE.B.120 Souprava první pomoci**

## UDRŽOVÁNÍ SOUPRAV PRVNÍ POMOCI

Aby nedošlo k jejich zastarání, měly by být soupravy první pomoci:

- (a) pravidelně kontrolovány, aby se v možné míře potvrdilo, že je jejich obsah udržován ve stavu nezbytném pro jeho zamýšlené použití;
- (b) doplňovány v pravidelných intervalech v souladu s pokyny uvedenými na jejich etiketách, nebo jak to vyžadují okolnosti; a
- (c) po použití za letu doplněny při první příležitosti, kde jsou náhradní položky dostupné.

**AMC1 NCO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje**

## CERTIFIKAČNÍ SPECIFIKACE

Použitelnými certifikačními specifikacemi pro horkovzdušné balóny by měly být CS-31HB nebo rovnocenný dokument.

**AMC1 NCO.IDE.B.130 Let nad vodou**

## PROSTŘEDKY PRO OSVĚTLENÍ ZÁCHRANNÝCH VEST

Každá záchranná vesta nebo rovnocenné samostatné plovací zařízení by měly být vybaveny prostředky elektrického osvětlení, které by usnadnily určení polohy osob.

## HODNOCENÍ RIZIKA

- (a) Při hodnocení rizika by měl velící pilot založit své rozhodnutí, jde-li o proveditelnost, na prováděcích pravidlech a AMC použitelných pro daný provoz balónu.
- (b) Velící pilot by měl při určování rizika zohlednit následující provozní prostředí a jeho podmínky:
  - (1) stav moře;
  - (2) teplotu moře a vzduchu;
  - (3) vzdálenost od pevniny vhodné k provedení nouzového přistání; a
  - (4) dostupnost složek pátrání a záchrany.

**AMC1 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou**

## BATERIE

- (a) Všechny baterie používané v polohových majácích nehody (ELT) nebo osobních polohových majácích (PLB) by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud bylo vybavení používáno v součtu více než 1 hodinu nebo v následujících případech:
  - (1) baterie navržené speciálně pro používání v ELT, a které mají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí) před koncem jejich doby používání v souladu s instrukcemi údržby použitelnými pro ELT.
  - (2) standardní baterie vyrobené v souladu s daným standardem průmyslu, a které nemají osvědčení o uvolnění do provozu (formulář 1 EASA nebo rovnocenný dokument) by měly být, pokud jsou používány v ELT, vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.
  - (3) všechny baterie používané v PLB by měly být vyměněny (nebo dobity, pokud je baterie dobíjecí), pokud vypršelo 50 % jejich doby používání (nebo v případě

dobíjecích baterií 50 % doby používání po dobití), jak bylo stanoveno výrobcem baterie.

- (4) kritéria doby používání (nebo dobu používání po dobití) baterie uvedené v bodech (1), (2) a (3) se nevztahují na baterie (jako jsou baterie aktivované vodou), na které předpokládaná doba skladování nemá v podstatě vliv.
- (b) Nové expirační datum výměny (nebo dobití) baterie by mělo být čitelně vyznačeno zvenku vybavení.

### **AMC2 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou**

#### TYPY MAJÁKŮ ELT A OBECNÉ TECHNICKÉ SPECIFIKACE

- (a) Maják ELT požadovaný tímto ustanovením by měl být jeden z následujících:
- (1) Automatický pevný ELT (ELT(AF)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla a je navržen tak, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie.
  - (2) Automatický přenosný ELT (ELT(AP)). ELT uváděný do činnosti automaticky, který je pevně zabudovaný do letadla před havárií, ale který lze snadno z letadla vyjmout po havárii. Plní funkci ELT během sledu havárie. Pokud ELT nepoužívá integrovanou anténu, může být odpojena anténa zastavěná na letadle a ELT připojen k pomocné anténě (uložené na pouzdrů ELT). ELT může být uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu. Tento typ ELT je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie nebo přeživší osoby (přeživších osob).
  - (3) ELT samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)). ELT, který je pevně upevněn k letadlu před havárií a který je automaticky vyvržen ven, uveden do pracovní polohy a aktivován při nárazu a v některých případech také pomocí hydrostatických senzorů. Manuální uvedení do pracovní polohy je také možné. Tento typ ELT by měl ve vodě plavat a je určen k tomu, aby pomohl týmům SAR při určení polohy místa havárie.
  - (4) Záchranný ELT (ELT(S)). ELT, který lze vyjmout z vrtulníku, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti přeživší osobou. ELT(S) může být uveden do činnosti ručně nebo automaticky (např. aktivací vodou). Měl by být navržen tak, aby byl uvázán k přeživší osobě nebo k záchrannému člunu.
- (b) Aby bylo minimalizováno možné poškození v případě nárazu při havárii, měl by být automatický ELT pevně upevněn ke konstrukci letadla, co možná nejvíce vzadu, a s jeho anténou a spojeními uspořádanými tak, aby se maximalizovala pravděpodobnost vyslání signálu po havárii.
- (c) Jakýkoliv ELT na palubě by měl pracovat v souladu s příslušnými požadavky Přílohy 10 ICAO, Svazku III, a měl by být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchrany nebo jiné jmenované agentury.

### **AMC3 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou**

#### TECHNICKÉ SPECIFIKACE PLB

- (a) Osobní polohový maják (PLB) by měl mít zastavěný přijímač GNSS s číslem typového COSPAS-SARSAT. Avšak zařízení s číslem COSPAS-SARSAT série 700 jsou z tohoto vyloučena, protože tato série čísel určuje majáky zvláštního použití, které nesplňují veškeré technické požadavky a všechny zkoušky specifikované COSPAS-SARSAT.
- (b) Každý PLB na palubě by měl být registrován u národní agentury odpovědné za zahájení pátrání a záchrany nebo jiné jmenované agentury.

**AMC4 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou**

## INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB

Pokud má PLB u sebe cestující, měl by být před letem velícím pilotem instruován o jeho vlastnostech a použití.

**GM1 NCO.IDE.B.130(b) Let nad vodou**

## TERMINOLOGIE

- (a) „ELT“ je obecný výraz popisující vybavení, které vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech a v závislosti na použití může být aktivován nárazem nebo manuálně.
- (b) PLB je nouzový maják jiný než ELT, který vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech, je samostatný, přenosný a manuálně aktivován přeživší osobou.

**GM1 NCO.IDE.B.130(d) Vybavení pro přežití**

## SIGNALIZAČNÍ VYBAVENÍ

Signalizační vybavení k vydávání tísňových signálů je popsáno v Příloze 2 ICAO, Pravidla létání.

**AMC1 NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití**

## VŠEOBECNĚ

Balóny provozované nad oblastmi, v kterých by mohlo být pátrání a záchrana zvláště obtížné, by měly být vybaveny:

- (a) signalizačním vybavením, které vysílá tísňové signály;
- (b) alespoň jedním ELT(S) nebo PLB; a
- (c) dalším vybavením pro přežití, které odpovídá přelétávané trati a počtu osob na palubě.

**AMC2 NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití**

## DALŠÍ VYBAVENÍ PRO PŘEŽITÍ

- (a) Na palubě by mělo být následující další vybavení pro přežití, je-li požadováno:
  - (1) 500 ml vody pro každé 4 osoby na palubě, nebo jejich část;
  - (2) jeden nůž;
  - (3) vybavení pro první pomoc; a
  - (4) jeden soubor kódů vzduch/země;
- (b) Je-li kterákoliv položka shora uvedeného seznamu již na palubě balónu v souladu s jiným předpisem, není nutné ji brát dvakrát.

**GM1 NCO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití**

## OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠTĚ OBTÍŽNÉ

Slovní spojení „oblasti, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné“ by mělo být v tomto kontextu vykládáno ve významu:

- (a) oblasti takto označené úřadem odpovědným za řízení pátrání a záchrany; nebo
-

- (b) oblasti, které jsou z velké části neobydlené a pro které:
- (1) úřad uvedený v bodě (a) nezveřejnil jakoukoliv informaci, která by potvrzovala, zda by pátrání a záchrana byly, nebo nebyly zvláště obtížné; a
  - (2) úřad uvedený v bodě (a) neoznačil, z politických důvodů, oblasti jako zvláště obtížné z pohledu pátrání a záchrany.

#### **AMC1 NCO.IDE.B.140(b)(3) Různé vybavení**

##### HASICÍ DEKA

Hasicí deka by měla splňovat normu EN 1869 nebo rovnocennou normu. Velikost by měla být alespoň 1,5 x 2 m. Menší velikost se nedoporučuje, jelikož by nemusela postačovat pro zakrytí zdroje vzniku propanového ohně.

#### **AMC1 NCO.IDE.B.140 (c)(1) Různé vybavení**

##### NŮŽ

Nůž, zahnutý nůž nebo rovnocenný prostředek by měl být schopen přeřezat každé řídicí nebo ovládací lano, které je přístupné velcímu pilotovi nebo členu letové posádky z koše.

#### **GM1 NCO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení**

##### POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU

U balónů provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu zahrnují požadavky příslušného vzdušného prostoru legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).

#### **AMC1 NCO.IDE.B.150 Odpovídač**

##### VŠEOBECNĚ

- (a) Odpovídače sekundárního radaru (SSR) balónů provozovaných pod vedením evropského řízení letového provozu by měly splňovat veškerou použitelnou legislativu jednotného evropského nebe (*Single European Sky*).
- (b) Pokud není legislativa jednotného evropského nebe (*Single European Sky*) použitelná, měly by být odpovídače SSR provozovány v souladu s příslušnými ustanoveními Přílohy 10 ICAO, Svazku IV.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## Hlava E – Zvláštní požadavky

### Oddíl 1 – Obecná ustanovení

#### AMC1 NCO.SPEC.100 Oblast působnosti

##### KRITÉRIA

Velící pilot by měl při určování, zda daná činnost spadá do oblasti zvláštního provozu, zvážit následující kritéria:

- (a) letadlo se při plnění úkolu pohybuje v blízkosti povrchu;
- (b) provádí neobvyklé obraty;
- (c) ke splnění úkolu je potřeba speciální vybavení, které ovlivňuje říditelnost letadla;
- (d) z letadla jsou během letu vypouštěny látky, přičemž jsou tyto látky buď škodlivé, nebo ovlivňují říditelnost letadla;
- (e) je zvedán nebo vlečen externí náklad nebo zboží; nebo
- (f) v průběhu letu do letadla nastupují nebo z něj vystupují osoby.

#### GM1 NCO.SPEC.100 Oblast působnosti

##### SEZNAM ZVLÁŠTNÍCH PROVOZŮ

- (a) Zvláštní provoz zahrnují následující činnosti:
  - (1) lety vrtulníků s vnějším nákladem;
  - (2) průzkumné lety vrtulníků;
  - (3) lety s vnějším lidským nákladem;
  - (4) lety s padákovými seskoky a seskoky volným pádem (skydiving);
  - (5) zemědělské lety;
  - (6) lety pro letecké snímkování;
  - (7) vlečení kluzáků;
  - (8) reklamní lety;
  - (9) kalibrační lety;
  - (10) letecké stavební práce včetně montáže elektrického vedení, ořezu stromů (*clearing saw operation*);
  - (11) práce při úniku ropy;
  - (12) práce při odstřelu lavin;
  - (13) zeměměřičské práce, včetně letecké fotogrammetrie, činnosti při regulaci znečišťujících látek;
  - (14) lety pro mediální zpravodajství, televizní a filmové lety;
  - (15) lety při hromadných společenských akcích, včetně ukázek létání a soutěžních letů;
  - (16) akrobatické lety;
  - (17) lety pro pastevecké účely a záchranu zvířat, veterinární lety se shazováním očkovacích látek;
  - (18) pohřební obřady na moři;



- (19) vědecko-výzkumné lety (kromě těch, na něž se vztahuje Příloha II nařízení (ES) č. 216/2008); a
  - (20) umělé vyvolávání srážek.
- (b) U ostatních provozů může velící pilot k určení, zda činnost spadá do oblasti zvláštních provozů, použít kritéria v AMC1 NCO.SPEC.100.

### **GM1 NCO.SPEC.105 Kontrolní seznam**

#### **VYTVÁŘENÍ KONTROLNÍCH SEZNAMŮ**

Při vytváření kontrolního seznamu by měl velící pilot vzít patřičně do úvahy alespoň následující položky:

- (a) povahu a složitost činnosti:
  - (1) povahu letu a míru vystavení riziku, např. nízká výška;
  - (2) složitost činnosti s ohledem na nezbytné dovednosti a úroveň zkušeností pilota, pozemní podporu, bezpečnostní vybavení a individuální ochranné pomůcky;
  - (3) provozní prostředí a geografická oblast, např. hustě osídlené nehostinné prostředí, horské oblasti, oblasti moře nebo oblasti pouště;
  - (4) výsledek posouzení a vyhodnocení rizika;
- (b) letadlo a vybavení:
  - (1) měla by být uvedena kategorie letadla, která má být pro danou činnost použita, např. vrtulník/letoun, jednomotorový/vícemotorový;
  - (2) mělo by být uvedeno veškeré vybavení potřebné pro danou činnost;
- (c) členové posádky:
  - (1) složení posádky;
  - (2) požadavky na minimální praxi a výcvik posádky; a
  - (3) požadavky na nedávnou praxi;
- (d) specializovaní odborníci:
  - (1) popis funkce (funkcí) specializovaných odborníků;
  - (2) požadavky na minimální praxi a výcvik posádky; a
  - (3) požadavky na nedávnou praxi;
  - (4) instruktáž;
- (e) výkonnost letadla:

tato kapitola by měla podrobně uvádět požadavky na výkonnost, které mají být použity, aby byla zajištěna dostatečná rezerva výkonu;
- (f) normální a nouzové postupy:
  - (1) provozní postupy pro letovou posádku, včetně koordinace se specializovanými odborníky;
  - (2) pozemní postupy pro specializované odborníky;
- (g) pozemní vybavení:

tato kapitola by měla podrobně popisovat povahu, počet a umístění pozemního vybavení požadovaného pro danou činnost;
- (h) záznamy:

mělo by být určeno, které záznamy specifické pro tyto lety mají být uchovávány, jako jsou podrobnosti o úkolu, poznávací značka letadla, velící pilot, doby letu, počasí a jakékoli

poznámky, včetně záznamů o událostech ovlivňujících bezpečnost letu nebo bezpečnost osob nebo majetku na zemi.

## GM2 NCO.SPEC.105 Kontrolní seznam

### VZOROVÉ FORMULÁŘE

Následující příklady představují vzory, které by měly být při tvorbě kontrolních seznamů používány.

(a) Vzorový formulář A – Hodnocení rizika (RA) (*risk assessment*)

Datum: RA ze dne	Odpovědná osoba:
Účel:	
Druh provozu a stručný popis:	
Zúčastněné osoby, pracovní skupina:	
Podmínky, předpoklady a zjednodušení:	
Použité údaje:	
Popis analytické metody:	
Vnější souvislosti:	
Regulatorní požadavky <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oprávnění/schválení</li> <li>• Podmínky vnějšího prostředí (dohlednost, vítr, turbulence, kontrast, světlo, elevace, atd.; pokud není zřejmé z kontrolních seznamů)</li> <li>• Zainteresované osoby a jejich možné zájmy</li> </ul>	
Vnitřní souvislosti:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Typ(y) letadla</li> <li>• Personál a kvalifikace</li> <li>• Kombinace/podobnost s jiným provozem/SOP</li> <li>• Jiné RA použité/vzaté do úvahy/připojené</li> </ul>	
Existující bariéry a pohotovostní připravenost:	
Monitorování a následné činnosti:	
Popis rizika:	
Posouzení rizika:	
Závěry:	

(b) Vzorový formulář B – Určení nebezpečí (HI) (*hazard identification*)

Datum: HI ze dne

Odpovědná osoba:

Fáze provozu	Ref. č. nebezpečí	Nebezpečí / nehodová událost	Příčina / hrozba	Současné úpravy/ opatření (TM)	Další požadovaná úprava	Ref.č. TM	Poznámka

*Ref. číslo nebezpečí: Jedinečné číslo pro nebezpečí, např. pro použití v databázi.*

*Ref. číslo TM (treatment measure): Jedinečné číslo metody úpravy.*

## (c) Vzorový formulář C – Zmírňující opatření

Datum: RA ze dne

Odpovědná osoba:

Fáze provozu	Ref. č. nebezpečí	Nebezpečí / nehodová událost	Současné úpravy- opatření (TM)/ regulace	L	C	Ref.č. TM	Další požadovaná úprava

*Ref. číslo nebezpečí: Jedinečné číslo pro nebezpečí, např. pro použití v databázi.*

Ref. číslo TM (treatment measure): Jedinečné číslo metody úpravy.

L: Pravděpodobnost

C: Následek

(d) Vzorová evidence A – Evidence rizik

Ref.	Provoz / Postup	Ref.	Nehodová událost	Úpravy/ regulace	L	C	Monitorování

L: Pravděpodobnost

C: Následek

### AMC1 NCO.SPEC.125 Bezpečnostní instruktáž

#### SPECIALIZOVANÍ ODBORNÍCI

- (a) Bezpečnostní instruktáže by měly zajistit, že specializovaní odborníci jsou obeznámeni se všemi aspekty provozu, včetně svých odpovědností.
- (b) Tyto instruktáže by měly podle vhodnosti obsahovat:
- (1) chování na zemi a za letu, včetně nouzových postupů;
  - (2) postupy pro nastupování na palubu a vystupování;
  - (3) postupy nakládání a vykládání letadla;
  - (4) použití dveří za normálního a nouzového provozu;
  - (5) použití komunikačního vybavení a ručních signálů;
  - (6) opatření v případě přistání na svahu; a
  - (7) navíc k položkám uvedeným v bodech (b)(1) až (b)(6) před vzletem:
    - (i) umístění nouzových východů;
    - (ii) omezení ohledně kouření;
    - (iii) omezení ohledně používání přenosného elektronického vybavení; a
    - (iv) ukládání náradí a příručních zavazadel.
- (c) Instruktáže mohou být provedeny slovní prezentací nebo vydáním příslušných postupů a instrukcí psanou formou. Před zahájením letu by mělo být potvrzeno jejich pochopení.

**GM1 NCO.SPEC.175(c) Výkonnostní a provozní kritéria – vrtulníky**

## VŠEOBECNĚ

- (a) I když povrch umožňuje visení s přízemním efektem (HIGE), pravděpodobnost přítomnosti např. prachu nebo zvířeného sněhu si může vyžádat provedení visení mimo působení přízemního efektu (HOGE).
- (b) Větrné podmínky na některých místech, zejména sestupné proudy v horských oblastech, si mohou vyžadovat snížení hmotnosti vrtulníku s cílem zajistit, že bude za převládajících podmínek v provozním místě možné dosáhnout visení mimo působení přízemního efektu.

**Oddíl 2 – Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO)****GM1 NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolní seznam**

## REFERENCE

Následující odkazy na AMC a GM Přílohy VIII (Části-SPO) poskytují další návod pro tvorbu kontrolních seznamů.

- (a) AMC1 SPO.SPEC.HESLO.100 poskytuje obecný rámec pro tvorbu standardních provozních postupů (SOP) pro provoz HESLO. Toto AMC lze považovat za praxí osvědčený příklad, jak vytvořit kontrolní seznam pro provoz HESLO.
- (b) GM1 SPO.SPEC.HESLO.100 poskytuje poradenský materiál týkající se vstupního výcviku pilota pro provoz HESLO typu 1, 2, 3, 4 a 5.

**Oddíl 3 – Lety s vnějším lidským nákladem (HEC)****GM1 NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolní seznam**

## REFERENCE

AMC1 SPO.SPEC.HEC.100 Přílohy VIII (Část-SPO) poskytuje obecný rámec pro tvorbu SOP pro provoz HEC. Toto AMC lze považovat za praxí osvědčený příklad, jak vytvořit kontrolní seznam pro provoz HEC.