Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 965/2012

ze dne 5. října 2012,

kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

(Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Nařízení Komise (EU) č. 800/2013 ze dne 14. srpna 2013	L 227	1	24.8.2013
►M2	Nařízení Komise (EU) č. 71/2014 ze dne 27. ledna 2014	L 23	27	28.1.2014
►M3	Nařízení Komise (EU) č. 83/2014 ze dne 29. ledna 2014	L 28	17	31.1.2014
►M4	Nařízení Komise (EU) č. 379/2014 ze dne 7. dubna 2014	L 123	1	24.4.2014
►M5	Nařízení Komise (EU) 2015/140 ze dne 29. ledna 2015	L 24	5	30.1.2015
►M6	Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015	L 106	18	24.4.2015
►M7	Nařízení Komise (EU) 2015/1329 ze dne 31. července 2015	L 206	21	1.8.2015
►M8	Nařízení Komise (EU) 2015/2338 ze dne 11. prosince 2015	L 330	1	16.12.2015
►M9	Nařízení Komise (EU) 2016/1199 ze dne 22. července 2016	L 198	13	23.7.2016
►M10	Nařízení Komise (EU) 2017/363 ze dne 1. března 2017	L 55	1	2.3.2017
►M11	Nařízení Komise (EU) 2018/394 ze dne 13. března 2018	L 71	1	14.3.2018
►M12	Nařízení Komise (EU) 2018/1042 ze dne 23. července 2018	L 188	3	25.7.2018
►M13	změněné prováděcí nařízením Komise (EU) 2020/745 ze dne 4. června 2020	L 176	11	5.6.2020
►M14	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1975 ze dne 14. prosince 2018	L 326	53	20.12.2018
►M15	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1384 ze dne 24. července 2019	L 228	106	4.9.2019
►M16	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1387 ze dne 1. srpna 2019	L 229	1	5.9.2019
►M17	změněné prováděcí nařízením Komise (EU) 2020/1176 ze dne 7. srpna 2020	L 259	10	10.8.2020
►M18	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/2036 ze dne 9. prosince 2020	L 416	24	11.12.2020
►M19	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1062 ze dne 28. června 2021	L 229	3	29.6.2021
►M20	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1296 ze dne 4. srpna 2021	L 282	5	5.8.2021
►M21	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2237 ze dne 15. prosince 2021	L 450	21	16.12.2021
►M22	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/414 ze dne 11. března 2022	L 85	4	14.3.2022

►**M23**	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/790 ze dne 19. května 2022	L 141	13	20.5.2022

Opraveno:

►**C1** Oprava, Úř. věst. L 86, 31.3.2017, s. 18 (800/2013)
►**C2** Oprava, Úř. věst. L 264, 13.10.2017, s. 25 (800/2013)
►**C3** Oprava, Úř. věst. L 264, 13.10.2017, s. 25 (2015/140)
►**C4** Oprava, Úř. věst. L 276, 26.10.2017, s. 78 (965/2012)
►**C5** Oprava, Úř. věst. L 276, 26.10.2017, s. 79 (83/2014)
►**C6** Oprava, Úř. věst. L 230, 6.9.2019, s. 10 (2019/1384)

▼B

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 965/2012

ze dne 5. října 2012,

kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

▼M4

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

▼M14

1. Toto nařízení stanoví podrobná pravidla pro letový provoz letounů a vrtulníků, včetně prohlídek letadel provozovatelů na odbavovací ploše pod bezpečnostním dozorem jiného státu, když přistávají na letištích nacházejících se na území, na něž se vztahují ustanovení Smluv.

2. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení osvědčení provozovatelů letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139, vyjma balonů a kluzáků, kteří jsou zapojeni do provozu v obchodní letecké dopravě, práv a povinností držitelů osvědčení, jakož i podmínek, za nichž je provoz v zájmu bezpečnosti zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám.

3. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek a postupů pro prohlášení provozovatelů zapojených do zvláštního obchodního provozu letounů a vrtulníků nebo do neobchodního provozu složitých motorových letadel, včetně zvláštního neobchodního provozu složitých motorových letadel, o jejich způsobilosti a dostupnosti prostředků k plnění povinností spojených s provozem letadla, a pro dozor nad těmito provozovateli.

▼M4

4. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek, za nichž určitý vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz podléhá v zájmu bezpečnosti povolení, a podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení těchto povolení.

5. Toto nařízení se nevztahuje na letový provoz spadající do působnosti čl. 1 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M11

6. Ustanovení tohoto nařízení se nepoužijí na letový provoz vzducholodí.

▼M14

7. Ustanovení tohoto nařízení se nepoužijí na letový provoz balonů a kluzáků. Nicméně na letecký provoz jiných než upoutaných plynových balonů a kluzáků se použijí požadavky týkající se dozoru uvedené v článku 3.

▼B

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

▼M14

1) „letounem“ motorové letadlo s pevnými křídly, těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho křídla;

1a) „vrtulníkem“ letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;

1b) „balonem“ letadlo s posádkou, které je lehčí než vzduch, není poháněné motorem a udržuje se v letu buď pomocí plynu lehčího než vzduch, nebo pomocí palubního hořáku, včetně plynových balonů, horkovzdušných balonů, kombinovaných balonů a, přestože jsou poháněné motorem, horkovzdušných vzducholodí;

1c) „kluzákem“ letadlo těžší než vzduch, které je schopno letu působením aerodynamických sil na jeho nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru;

1d) „obchodním provozem“ jakýkoliv provoz letounu za úplatu nebo jinou protihodnotu, jenž je přístupný veřejnosti, nebo pokud není přístupný veřejnosti, jenž je prováděn na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, přičemž zákazník nemá nad provozovatelem kontrolu;

1e) „upoutaným plynovým balonem“ plynový balon s upoutávacím systémem, který balon poutá k pevnému bodu po celou dobu provozu;

▼B

2) „letouny třídy výkonnosti B“ letouny poháněné vrtulovými motory s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující devět nebo méně a maximální vzletovou hmotností 5 700 kg nebo méně;

3) „místem veřejného zájmu (PIS)“ místo používané výhradně pro provoz ve veřejném zájmu;

4) „provozem v 1. třídě výkonnosti“ provoz, kdy je v případě poruchy kritického motoru vrtulník schopen přistát v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo bezpečně pokračovat v letu do vhodného prostoru přistání v závislosti na tom, kdy dojde k poruše;

▼M1

5) „navigací založenou na výkonnosti (PBN)“ letecká navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na trati letových provozních služeb (ATS), podle postupu přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru;

▼M3

6) „provozem aerotaxi“ pro účely omezení doby letové služby a služby nepravidelný provoz na objednávku v obchodní letecké dopravě prováděný letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo méně;

▼M15

7) „zvláštním provozem“ jakýkoliv provoz jiný než provoz v obchodní letecké dopravě, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama, kontrolní lety po údržbě;

▼M4

8) „vysoce rizikovým zvláštním obchodním provozem“ jakýkoli zvláštní obchodní provoz letadla prováděný nad územím, kde by v případě nouzové situace pravděpodobně došlo k ohrožení bezpečnosti třetích stran na zemi, případně jakýkoli zvláštní obchodní provoz letadla, který podle příslušného úřadu v místě, kde takový provoz probíhá, vzhledem ke své zvláštní povaze a k místním podmínkám, v nichž probíhá, představuje vysoké riziko, zejména pro třetí strany na zemi;

▼M14

9) „seznamovacím letem“ jakýkoli krátký let provozovaný za úplatu či jinou protihodnotu provozovaný organizací pro výcvik uvedenou v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ([1]) nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik;

▼M4

10) „soutěžním letem“ jakýkoliv let, kdy je letadlo použito při leteckém závodě nebo soutěži, jakož i při přípravě na letecký závod nebo soutěž či k letu na místo konání závodu nebo soutěže a zpět;

11) „leteckým veřejným vystoupením“ jakákoliv letecká činnost úmyslně prováděná jako letová ukázka nebo jako součást zábavního programu v rámci oznámené akce pro veřejnost, včetně použití letadla pro přípravu na letecké veřejné vystoupení a k letu na místo konání oznámené akce a zpět.

▼B

Doplňující definice pro účely příloh II až ►M4 VIII ◄ jsou stanoveny v příloze I.

Článek 3

Způsobilost k dozoru

1. Členské státy jmenují jeden nebo více subjektů příslušným úřadem, jemuž jsou v daném členském státě uděleny nezbytné pravomoci a přidělena odpovědnost v oblasti osvědčování osob a organizací, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcí pravidla, a v oblasti dozoru nad těmito osobami a organizacemi.

▼M11

Systémy správy a řízení příslušných orgánů členských států a agentury musí splňovat požadavky uvedené v příloze II.

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

▼B

2. Pokud členský stát jmenuje příslušným úřadem více než jeden subjekt:

a) musí být oblasti působnosti jednotlivých příslušných úřadů jasně vymezeny z hlediska odpovědnosti a zeměpisného omezení a

b) mezi těmito subjekty musí být v rámci jejich příslušných pravomocí stanovena koordinace pro zajištění účinného dozoru nad všemi organizacemi a osobami, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcí pravidla.

3. Členské státy zajistí, aby příslušný úřad či úřady měly nezbytnou způsobilost k zajištění dozoru nad všemi osobami a organizacemi, na něž se vztahuje jejich program dozoru, včetně dostatečných zdrojů ke splnění požadavků tohoto nařízení.

4. Členské státy zajistí, aby personál příslušného úřadu neprováděl dozorovou činnost v případě, kdy existuje důkaz o tom, že by mohla přímo nebo nepřímo vést ke střetu zájmů, zejména pokud jde o zájmy rodinné nebo finanční.

5. Personál, jejž příslušný úřad pověří plněním úkolů spojených s osvědčováním a/nebo dozorem, je zmocněn k provádění alespoň těchto úkolů:

a) zkoumání záznamů, údajů, postupů a jakéhokoli jiného materiálu, který je pro plnění úkolů spojených s osvědčováním a/nebo dozorem relevantní;

b) pořizování kopií těchto záznamů, údajů, postupů a jiných materiálů nebo výpisů z nich;

c) požadování ústního vysvětlení na místě;

d) vstupování do příslušných prostor, provozních míst nebo dopravních prostředků;

e) provádění auditů, šetření, posudků, kontrol, včetně prohlídek na odbavovací ploše a neohlášených kontrol;

f) přijímání nebo případně iniciování donucovacích opatření.

6. Úkoly uvedené v odstavci 5 se plní v souladu s právními předpisy příslušného členského státu.

▼M12

Článek 4

Prohlídky na odbavovací ploše

1. Prohlídky na odbavovací ploše u letadel provozovatelů pod bezpečnostním dozorem jiného členského státu nebo třetí země se provádějí v souladu s hlavou RAMP přílohy II.

2. Členské státy zajistí, aby testování členů letové posádky a palubních průvodčích na přítomnost alkoholu probíhalo u provozovatelů, kteří jsou pod jejich vlastním dozorem, jakož i u provozovatelů, kteří jsou pod dozorem jiného členského státu nebo třetí země. Uvedené testování provádí inspektoři pro prohlídky na odbavovací ploše v rámci programu prohlídek na odbavovací ploše podle hlavy RAMP přílohy II.

▼M12

3. Odchylně od odstavce 2 mohou členské státy zajistit, aby testování členů letové posádky a palubních průvodčích na přítomnost alkoholu prováděli jiní oprávnění úředníci a mimo rámec programu prohlídek na odbavovací ploše podle hlavy RAMP přílohy II za předpokladu, že takové testování plní stejné cíle a řídí se stejnými zásadami jako testy prováděné v rámci hlavy RAMP přílohy II. Výsledky takových testů na přítomnost alkoholu se zahrnou do centralizované databáze v souladu s čl. ARO.RAMP.145 písm. b).

4. Členské státy mohou provést další testování na přítomnost jiných psychoaktivních látek než alkoholu. V takovém případě členský stát informuje Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví („agenturu“) a Komisi.

▼B

Článek 5

Letový provoz

▼M14

1. Provozovatelé provozují letoun nebo vrtulník pouze pro účely provozu v obchodní letecké dopravě (dále jen „CAT“), jak je uvedeno v přílohách III a IV.

▼M4

1a. Provozovatelé letounů třídy výkonnosti B nebo nesložitých vrtulníků v CAT začínající a končící let na tomtéž letišti / provozním místě musí splňovat příslušná ustanovení příloh III a IV.

▼B

2. Provozovatelé ►M1 ——————— ◄ musí splňovat příslušná ustanovení přílohy V při provozování:

a) letounů a vrtulníků používaných k:

i) provozu s navigací založenou na výkonnosti (PBN),

ii) provozu v souladu se specifikacemi minimální navigační výkonnosti (MNPS),

iii) provozu ve vzdušném prostoru se sníženými minimy vertikálního rozstupu (RVSM),

▼M21

iv) provozu za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provozu s provozními zápočty;

▼M14

b) letounů a vrtulníků používaných k dopravě nebezpečného zboží (DG);

▼B

c) dvoumotorových letounů používaných k provozu se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) v obchodní letecké dopravě;

d) vrtulníků používaných k provozu v obchodní letecké dopravě s pomocí systémů snímání nočního vidění (NVIS);

e) vrtulníků používaných k provozu s vrtulníkovým jeřábem (HHO) v obchodní letecké dopravě; ►M9 ——————— ◄

f) vrtulníků používaných k provozu vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS) v obchodní letecké dopravě a

▼M9

g) vrtulníků používaných k provozu v pobřežních vodách.

▼M4

3. Provozovatelé složitých motorových letounů a vrtulníků zabývající se neobchodním provozem prokazují svou způsobilost a prostředky k plnění svých povinností spojených s provozem letadel a provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v přílohách III a VI. Při zvláštním neobchodním provozu tito provozovatelé provozují svá letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v přílohách III a VIII.

▼M14

4. Provozovatelé jiných než složitých motorových letounů a vrtulníků zabývající se neobchodním provozem, včetně zvláštního neobchodního provozu, provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

5. Organizace pro výcvik uvedené v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě, provozují při provádění letového výcviku ve směru na území, v rámci území nebo ve směru z území Unie:

a) složité motorové letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VI;

b) jiné letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

6. Provozovatelé provozují letoun nebo vrtulník pouze pro účely zvláštního provozu v obchodní letecké dopravě v souladu s požadavky uvedenými v přílohách III a VIII.

▼M4

7. Lety uskutečňované bezprostředně před zvláštním provozem, během něho nebo bezprostředně po něm a s tímto provozem přímo spojené se provozují v souladu s odstavci 3, 4 a případně 6. ►M5 Kromě členů posádky nesmí být na palubě letadla přepravovány jiné osoby, než které jsou nezbytné pro účel letu. ◄

▼B

Článek 6

Odchylky

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Odchylně od čl. 5 odst. 1 jsou letadla uvedená v čl. 4 odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008, pokud jde o letouny, provozována podle podmínek stanovených v rozhodnutí Komise K(2009) 7633 ze dne 14. října 2009, jsou-li používána pro účely provozu v CAT. ◄ Veškeré změny provozu, které mají vliv na podmínky, jež toto nařízení stanoví, se před provedením změny oznamují Komisi a Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“).

Členský stát, jemuž není rozhodnutí K(2009) 7633 určeno a který má v úmyslu odchylky stanovené tímto rozhodnutím využít, svůj úmysl oznámí před provedením odchylky Komisi a agentuře. Komise a agentura posoudí, nakolik se změna nebo úmysl využít odchylky odklání od podmínek rozhodnutí K(2009) 7633 nebo má vliv na počáteční posouzení bezpečnosti, jež bylo v souvislosti s uvedeným rozhodnutím provedeno. Pokud z posudku vyplyne, že změna nebo úmysl využít odchylky počátečnímu posouzení bezpečnosti provedenému v rámci rozhodnutí K(2009) 7633 neodpovídá, příslušný členský stát předloží novou žádost o odchylku v souladu s čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M14

3. Odchylně od článku 5 tohoto nařízení, aniž je dotčen čl. 18 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) 2018/1139 a hlava P přílohy I nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ([1]) týkající se povolení k letu, jsou následující lety provozovány podle požadavků uvedených ve vnitrostátních právních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo, v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, podle vnitrostátních právních předpisů místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen:

a) lety související se zavedením nebo změnou typu letounu nebo vrtulníku prováděné konstrukční nebo výrobní organizací v oblasti působnosti jejich práv;

▼M15

b) lety, při nichž nejsou přepravováni cestující ani náklad a kdy je letoun nebo vrtulník přelétáván za účelem renovace, opravy, kontrol, dodání, vývozu nebo pro podobné účely, pokud letadlo není uvedeno v osvědčení leteckého provozovatele nebo prohlášení.

▼M9

4. Aniž je dotčen článek 5, mohou členské státy do 30. června 2018 nadále požadovat zvláštní schválení/oprávnění a stanovit dodatečné požadavky v souvislosti s provozními postupy, vybavením a kvalifikací a výcvikem posádky pro provoz vrtulníků v pobřežních vodách v CAT v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy. Dodatečné požadavky uplatňované na tato zvláštní schválení/oprávnění oznámí členské státy Komisi a agentuře. Uvedené požadavky nesmějí být méně přísné než požadavky příloh III a IV.

▼M14

4a. Odchylně od čl. 5 odst. 1 a 6 lze v souladu s přílohou VII s jinými než složitými motorovými letouny a vrtulníky provádět tyto lety:

▼M4

a) lety, náklady na něž nesou společně soukromé osoby, za podmínky, že přímé náklady nesou společně všechny osoby na palubě včetně pilota a počet osob nesoucích přímé náklady není vyšší než šest;

b) soutěžní lety nebo letecká veřejná vystoupení za podmínky, že odměna nebo jiná protihodnota za takové lety odpovídá pouze výši náhrady přímých nákladů a přiměřeného příspěvku na úhradu ročních nákladů a ceně, jejíž hodnota nepřevyšuje částku stanovenou příslušným úřadem;

▼M14

c) seznamovací lety, výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedená v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.

([1]) 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, 21.8.2012, s. 1).

▼M10

5. Do data 2. září 2017 se výjimky povolené před datem 22. března 2017 v souladu s čl. 8 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3922/91, podle čl. 6 odst. 5 nařízení (EU) č. 965/2012, použitelné před datem 22. března 2017, považují za schválení podle čl. CAT.POL.A.300 písm. a) přílohy IV (část CAT). Po datu 2. září 2017 již uvedené výjimky nejsou pro provoz jednomotorových letounů platné.

Je-li mezi datem 22. března 2017 a datem 2. září 2017 plánována změna provozu uvedených letounů, která má vliv na podmínky, jež tyto výjimky stanoví, oznámí se tato plánovaná změna před provedením Komisi a agentuře. Komise a agentura navrhovanou změnu posoudí v souladu s čl. 14 odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008.

▼B

6. Stávající provoz vrtulníků na místo veřejného zájmu (PIS) a z tohoto místa lze provádět odchylně od článku CAT.POL.H.225 přílohy IV, pokud velikost místa PIS, okolí překážky nebo vrtulník neumožňuje soulad s požadavky na provoz v 1. třídě výkonnosti. Tento provoz se provádí za podmínek stanovených členskými státy. Členské státy uplatňované podmínky oznámí Komisi a agentuře.

▼M9

_____

8. Odchylně od první věty čl. 5 odst. 3 provozují provozovatelé složitých motorových letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, vybavených turbovrtulovým motorem, kteří působí v neobchodním provozu, tato letadla pouze v souladu s přílohou VII.

9. Odchylně od čl. 5 odst. 5 písm. a) provozují organizace pro výcvik při leteckém výcviku ve složitých motorových letounech s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, vybavených turbovrtulovým motorem, tato letadla pouze v souladu s přílohou VII.

▼B

Článek 7

Osvědčení leteckého provozovatele

1. Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) vydaná členským státem provozovatelům letounů v CAT v souladu s nařízením (EHS) č. 3922/91 před datem použití tohoto nařízení se považují za vydaná v souladu s tímto nařízením.

Avšak nejpozději 28. října 2014:

a) provozovatelé upraví svůj systém řízení, programy výcviku, postupy a příručky tak, aby byly v souladu s příslušnými přílohami III, IV a V;

b) se AOC nahradí osvědčeními vydanými v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

▼B

2. AOC vydaná členským státem provozovatelům vrtulníků v CAT před datem použití tohoto nařízení se převedou na AOC, která odpovídají tomuto nařízení, v souladu s hlášením o převodu vypracovaným členským státem, který AOC vydal, a to po konzultaci s agenturou.

V hlášení o převodu jsou uvedeny:

a) vnitrostátní požadavky, na jejichž základě byla AOC vydána;

b) oblast působnosti práv, která byla provozovatelům udělena;

c) rozdíly mezi vnitrostátními požadavky, na jejichž základě byla AOC vydána, a požadavky příloh III, IV a V spolu s uvedením toho, jak a kdy budou provozovatelé požádáni o zajištění úplného souladu s těmito přílohami.

Hlášení o převodu obsahuje kopie všech dokladů nezbytných k prokázání náležitostí stanovených v písmenech a) až c), včetně kopií příslušných vnitrostátních požadavků a postupů.

▼M11

Článek 8

Omezení doby letové služby

1. Na provoz letounů v CAT se vztahují požadavky hlavy FTL přílohy III.

2. Odchylně od odstavce 1 se provoz aerotaxi, záchranné služby a provoz jednopilotních letounů v CAT provádí v souladu požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech, na které odkazuje čl. 8 odst. 4 nařízení (EHS) č. 3922/91, a v souladu s hlavou Q přílohy III tohoto nařízení.

3. Odchylně od odstavce 1, provoz vrtulníků v CAT a provoz kluzáků v CAT musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti.

4. Neobchodní provoz složitých motorových letounů a vrtulníků, včetně zvláštního neobchodního provozu, jakož i zvláštní obchodní provoz letounů, vrtulníků a kluzáků musí být, co se týče omezení doby letové služby, v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo, v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, v souladu s vnitrostátními právními předpisy místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.

▼M2

Článek 9

Seznamy minimálního vybavení

Seznamy minimálního vybavení (MEL) schválené před datem použitelnosti tohoto nařízení ve státě provozovatele, popř. ve státě zápisu letadla do rejstříku, jsou považovány za schválené v souladu s tímto nařízením a smějí být provozovatelem, který schválení obdržel, i nadále používány.

▼M2

Po vstupu tohoto nařízení v platnost musí být každá změna seznamu minimálního vybavení podle prvního pododstavce, pro který je v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 ([1]) stanoven základní seznam minimálního vybavení (MMEL) jako součást údajů provozní vhodnosti, provedena v souladu s bodem ORO.MLR.105 oddílu 2 přílohy III tohoto nařízení, a to co nejdříve, avšak nejpozději do 18. prosince 2017 nebo do dvou let od schválení údajů provozní vhodnosti, podle toho, co nastane později.

Jakákoli změna seznamu minimálního vybavení podle prvního pododstavce, pro který nebyl stanoven základní seznam minimálního vybavení jako součást údajů provozní vhodnosti, musí být i nadále provedena v souladu se základním seznamem minimálního vybavení přijatým státem provozovatele, případně státem zápisu do rejstříku.

Článek 9a

Výcvik letových posádek a palubních průvodčích

Provozovatelé zajistí, aby stávající členové letové posádky a palubní průvodčí, kteří dokončili výcvik v souladu s hlavami FC a CC přílohy III, jenž nezahrnoval stanovené povinné prvky příslušných údajů provozní vhodnosti, prošli výcvikem, který bude tyto povinné prvky zahrnovat, a to nejpozději do 18. prosince 2017 nebo do dvou let od schválení údajů provozní vhodnosti, podle toho, co nastane později.

▼M16

Článek 9aa

Požadavky na letovou posádku pro kontrolní lety po údržbě

Pilotovi, který přede dnem 25. září 2019 působil jako velící pilot při kontrolním letu po údržbě, který je v souladu s definicí v článku SPO.SPEC.MCF.100 přílohy VIII kategorizován jako kontrolní let po údržbě úrovně A, se udělí zápočet pro účely dodržení čl. SPO.SPEC.MCF.115 písm. a) bodu 1 uvedené přílohy. V takovém případě provozovatel zajistí, aby byl velící pilot informován o veškerých zjištěných rozdílech mezi provozními postupy stanovenými přede dnem 25. září 2019 a povinnostmi stanovenými v oddíle 5 hlavy E přílohy VIII tohoto nařízení, včetně těch, které jsou odvozeny od souvisejících postupů stanovených provozovatelem.

▼M12

Článek 9b

Přezkum

1. Agentura provádí průběžný přezkum účinnosti ustanovení týkajících se omezení doby letové služby a služby a požadavků na dobu odpočinku v přílohách II a III. Do 18. února 2019 vypracuje agentura první zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

([1]) Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1.

▼M12

Tento přezkum využívá vědeckých odborných poznatků a je založen na provozních údajích shromažďovaných za pomoci členských států dlouhodobě ode dne, od kterého se toto nařízení použije.

Při přezkumu se posoudí dopad na pozornost posádek letadel alespoň v následujících situacích:

a) služba delší než 13 hodin v nejpříznivějším období dne;

b) služba delší než 10 hodin v méně příznivém období dne;

c) služba delší než 11 hodin pro členy posádky v neznámém stavu aklimatizace;

d) služby zahrnující vysoký počet úseků letu (více než 6);

e) služby jako pohotovost či letová záloha, po kterých následuje letová služba, a

f) rušivé rozvrhy.

2. ►M20 Agentura provádí průběžný přezkum účinnosti ustanovení týkajících se podpůrných programů, psychologického posouzení členů letové posádky a systematického a náhodného testování členů letové posádky a palubních průvodčích na přítomnost psychoaktivních látek k zajištění jejich zdravotní způsobilosti, uvedených v přílohách II a IV. První zprávu o výsledcích tohoto přezkumu vypracuje agentura do 14. srpna 2023.

Tento přezkum využívá příslušných odborných poznatků a je založen na údajích shromažďovaných dlouhodobě za pomoci členských států a agentury. ◄

▼M9

Článek 10

Vstup v platnost

►M14 ——————— ◄ Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

▼M14

Použije se ode dne 28. října 2012.

———————

▼B

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA I

▼M4

Definice pojmů použitých v přílohách II až VIII

▼B

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

1. „Použitelnou délkou přerušeného vzletu (ASDA)“ se rozumí použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud takovou dojezdovou dráhu vyhlásil za použitelnou stát, v němž se nachází letiště, a pokud má nosnost odpovídající hmotnosti letounu za převládajících provozních podmínek.

2. „Přijatelnými způsoby průkazu (AMC)“ se rozumějí agenturou přijaté nezávazné standardy, které ukazují, jakým způsobem má být prokazován soulad s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly.

3. „Kontrolním seznamem pro přejímku“ se rozumí doklad napomáhající při provádění kontroly vnějšího vzhledu balení nebezpečného zboží a s ním souvisejících dokladů pro určení, zda byly splněny všechny příslušné požadavky.

4. „Přiměřeným letištěm“ se rozumí letiště, na kterém může být letadlo provozováno při respektování použitelných výkonnostních požadavků a vlastností dráhy.

5. Pro účely klasifikace cestujících se rozumí:

   a) „dospělou osobou“ osoba ve věku dvanáct let a více;

   b) „dítětem/dětmi“ osoby ve věku dvou let a více, avšak mladší dvanácti let;

   c) „malým dítětem“ osoba ve věku do dvou let.

▼M14

_____

▼M21

6. „Provozními minimy letiště“ se rozumí hranice použitelnosti letiště pro:

   a) vzlet vyjádřený dráhovou dohledností (RVR) a/nebo dohledností a v případě potřeby výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy;

   b) přistání s využitím 2D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo RVR, minimální nadmořskou výškou/výškou pro klesání (MDA/H) a v případě potřeby výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy;

   c) přistání s využitím 3D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo RVR a výškou/nadmořskou výškou rozhodnutí (DA/H) odpovídající typu a/nebo kategorii provozu.

▼B

7. „Letem s využitím systémů snímání nočního vidění (NVIS)“ se rozumí v případě provozu s využitím systémů snímání nočního vidění (NVIS) ta část letu, která je provedena v noci podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), kdy členové posádky používají prostředky pro noční vidění (NVG).

8. „Letadlem“ se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí je v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

▼M8

8a. „Sledováním letadel“ se rozumí pozemní proces, který vede a ve standardizovaných intervalech aktualizuje záznam čtyřrozměrné polohy jednotlivého letadla za letu.

▼M8

8b. „Systémem sledování letadel“ se rozumí systém, který je založen na sledování letadel za účelem zjištění mimořádného chování za letu a spuštění poplachu.

▼M20

8c. „Náhradním letištěm“ se rozumí dostačující letiště, na které letadlo může pokračovat, když pokračování na letiště zamýšleného přistání nebo přistání na tomto letišti není možné nebo žádoucí, na kterém jsou k dispozici potřebné služby a zařízení, na kterém mohou být splněny požadavky na výkonnost letadla a které je v provozu v předpokládané době použití; mezi „náhradní letiště“ patří tato:

a) „náhradní letiště pro vzlet“: náhradní letiště, na kterém by letadlo bylo schopné přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, kdy není možné použít letiště vzletu;

b) „náhradní letiště na trati“ (ERA): náhradní letiště, na kterém by letadlo bylo schopné přistát, jestliže je na trati nutné provést odklonění letu;

c) „palivovým/energetickým náhradním letištěm na trati“ se rozumí letiště ERA, které je požadováno ve fázi plánování pro použití ve výpočtu paliva/energie;

d) „náhradní letiště určení“: náhradní letiště, na kterém by letadlo bylo schopné přistát, jestliže přistání na letišti zamýšleného přistání není možné nebo žádoucí.

▼B

9. „Alternativními způsoby průkazu“ se rozumějí ty způsoby, které nabízejí alternativní možnost ke stávajícím přijatelným způsobům průkazu nebo nové způsoby prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly, pro něž agentura dosud nepřijala související přijatelné způsoby průkazu.

10. „Ochranou proti námraze“ se v případě pozemních postupů rozumí postup, který poskytuje ochranu proti tvorbě námrazy nebo ledu a hromadění sněhu na ošetřených plochách letadla po omezenou dobu (doba působení).

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „Palubním průvodčím“ se rozumí přiměřeně kvalifikovaný člen posádky, který není členem letové ani technické posádky a který je provozovatelem pověřen plněním povinností v zájmu bezpečnosti cestujících a letu za provozu.

▼M21

_____

▼M15

17. „Kategorií A v případě vrtulníků“ se rozumí vícemotorový vrtulník konstruovaný s charakteristikami oddělení motorů a systémů, které jsou přesně vymezeny v příslušné certifikační specifikaci, a schopný provozu za použití údajů o vzletu a přistání založených na koncepci poruchy kritického motoru, což zajišťuje přiměřený stanovený prostor na povrchu a přiměřenou výkonnost pro bezpečné pokračování letu nebo bezpečné přerušení vzletu v případě poruchy motoru.

▼B

►M1 18. ◄ „Kategorií B v případě vrtulníků“ se rozumí jednomotorový nebo vícemotorový vrtulník, který nevyhovuje všem standardům kategorie A. Vrtulníky kategorie B nemají zajištěnu schopnost pokračovat bezpečně v letu v případě poruchy motoru a předpokládá se neplánované přistání.

▼M21

18a. „Výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy“ se rozumí výška základny nejnižší vrstvy oblačnosti nad zemí nebo nad vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývající více než polovinu oblohy.

▼B

►M1 19. ◄ „Certifikačními specifikacemi (CS)“ se rozumějí technické standardy přijaté agenturou, které uvádějí způsoby průkazu souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly a které může organizace použít pro účely certifikace.

▼M21

20. „Přiblížením okruhem“ se rozumí fáze letu za viditelnosti pro přiblížení okruhem.

20a. „Letem s přiblížením okruhem“ se rozumí let s přiblížením podle přístrojů typu A pro přivedení letadla do polohy vhodné pro přistání na dráze/ploše konečného přiblížení a vzletu (FATO), která není vhodně umístěna pro přímé přiblížení.

▼B

►M1 21. ◄ „Předpolím“ se rozumí pravoúhlá plocha na zemi nebo na vodě, vymezená pod dohledem příslušného úřadu a vybraná nebo upravená jako použitelná plocha, nad níž může letoun provést část svého počátečního stoupání do předepsané výšky.

►M1 22. ◄ „Základnou oblačnosti“ se rozumí výška základny nejnižší pozorované nebo předvídané části oblačnosti v okrsku letiště nebo provozního místa nebo ve specifikované oblasti provozu, která se normálně udává nad výškou letiště nad mořem nebo v případě provozu v pobřežních vodách nad střední hladinou moře.

▼M16

22a. „Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR)“ se rozumí letový zapisovač chráněný před nárazem, který využívá kombinaci mikrofonů a dalších zvukových a digitálních vstupů za účelem shromažďování a záznamu zvukového prostředí prostoru letové posádky a komunikace, jíž jsou členové letové posádky příjemci či původci, a mezi členy letové posádky navzájem.

▼B

►M1 23. ◄ „Společným označováním linek“ se rozumí dohoda, podle které může provozovatel uvést kód své letecké společnosti u letu jiného provozovatele a prodávat a vystavovat letenky pro tento let.

▼M18

23a. „Kvalifikovaností“ se rozumí rozměr lidské výkonnosti, který se používá ke spolehlivému předpovídání úspěšné pracovní výkonnosti a který se projevuje a pozoruje skrze chování, jež mobilizuje příslušné znalosti, dovednosti a postoje k provádění činností nebo úkolů za stanovených podmínek.

23b. „Výcvikem založeným na kvalifikovanosti“ se rozumí programy posuzování a výcviku, které se vyznačují zaměřením na výkonnost, důrazem na normy výkonnosti a jejich měření a vývoj výcviku podle stanovených výkonnostních norem.

▼M18

23c. „Rámcem kvalifikovanosti“ se rozumí úplný soubor určených kompetencí, které jsou rozvíjeny, nacvičovány a posuzovány v rámci výcvikového programu provozovatele založeného na důkazech s využitím scénářů, jež jsou relevantní pro provoz a které jsou dostatečně široké na to, aby pilota připravily na předvídané i nepředvídané hrozby a chyby.

▼B

►M1 24. ◄ „Hustě osídleným prostorem“ se rozumí prostor, který je ve velkoměstě, městě nebo osadě používán převážně k bydlení, obchodním činnostem nebo rekreaci.

▼M16

25. „Znečištěnou dráhou“ se rozumí dráha, jejíž plocha je z velké části (ať už v izolovaných oblastech, či nikoliv) v mezích používané délky a šířky pokryta jednou nebo více látkami uvedenými v rámci deskriptorů stavu povrchu dráhy.

▼M20

26. „Palivem/energií pro nepředvídané okolnosti“ se rozumí palivo/energie požadované ke kompenzaci nepředvídaných vlivů, které by mohly ovlivnit spotřebu paliva pro let na letiště určení.

▼M21

27. „Konečným přiblížením stálým klesáním (CDFA)“ se rozumí technika odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení pro let v úseku konečného přiblížení (FAS) postupem nepřesného přístrojového přiblížení (NPA) stálým klesáním bez podrovnání z nadmořské výšky/výšky v nadmořské výšce fixu konečného přiblížení nebo nad ní:

a) pro lety s přímým přiblížením až do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem přistávací dráhy nebo do bodu, v němž je započat manévr podrovnání, nebo

b) pro lety s přiblížením okruhem do dosažení výšky MDA/H nebo nadmořské výšky/výšky pro manévr letu za viditelnosti.

▼B

►M1 28. ◄ „Převedenou meteorologickou dohledností (CMV)“ se rozumí hodnota odpovídající dráhové dohlednosti (RVR), která je odvozena z nahlášené meteorologické dohlednosti.

►M1 29. ◄ „Členem posádky“ se rozumí osoba, která je provozovatelem pověřena plněním úkolů na palubě letadla.

►M1 30. ◄ „Kritickou fází letu“ se v případě letounů rozumí rozjezd, dráha letu při vzletu, konečné přiblížení, nezdařené přiblížení, přistání, včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velícího pilota nebo velitele letadla.

▼B

►M1 31. ◄ „Kritickou fází letu“ se v případě vrtulníků rozumí pojíždění, visení, vzlet, konečné přiblížení, nezdařené přiblížení, přistání a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velícího pilota nebo velitele letadla.

▼M20

31a. „Současným palivovým/energetickým programem“ se rozumí schválený palivový/energetický program, který provozovatel v současné době používá.

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „Nebezpečným zbožím (DG)“ se rozumějí předměty nebo látky, které mohou ohrožovat zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny v seznamu nebezpečného zboží v Technických instrukcích nebo které jsou takto podle těchto instrukcí klasifikovány.

►M1 34. ◄ „Nehodou s nebezpečným zbožím“ se rozumí událost spojená s leteckou dopravou a vztahující se k letecké dopravě nebezpečného zboží, která má za následek smrtelné nebo těžké zranění osoby nebo velké škody na majetku.

►M1 35. ◄ „Incidentem s nebezpečným zbožím“ se rozumí:

a) jiná událost než nehoda s nebezpečným zbožím spojená s leteckou dopravou a vztahující se k letecké dopravě nebezpečného zboží, k níž nemusí nutně dojít na palubě letadla a která má za následek zranění osoby, škodu na majetku, požár, rozbití, rozlití, únik kapaliny nebo záření či jiný důkaz, že nebyla zachována neporušenost obalu;

b) jakákoliv událost vztahující se k dopravě nebezpečného zboží, která vážně ohrozí letadlo nebo osoby na palubě.

▼M21

35a. „Nadmořskou výškou rozhodnutí (DA) nebo výškou rozhodnutí (DH)“ se rozumí stanovená nadmořská výška nebo výška pro let s 3D přiblížením podle přístrojů, při níž je nutno zahájit postup nezdařeného přiblížení, pokud nebyla stanovena požadovaná vizuální reference pro pokračování v přiblížení.

▼B

►M1 36. ◄ „Odmrazováním“ se v případě pozemních postupů rozumí postup, při kterém jsou z letadla odstraněny námraza, led, sníh nebo rozbředlý sníh tak, aby bylo zajištěno, že jeho plochy nejsou znečištěné.

►M1 37. ◄ „Definovaným bodem po vzletu (DPATO)“ se rozumí bod ve fázi vzletu a počátečního stoupání, před kterým není zabezpečena schopnost vrtulníku pokračovat bezpečně v letu při vysazení kritického motoru a může být nezbytné provést vynucené přistání.

▼B

►M1 38. ◄ „Definovaným bodem před přistáním (DPBL)“ se rozumí bod ve fázi přiblížení a přistání, za kterým není zabezpečena schopnost vrtulníku pokračovat bezpečně v letu s nepracujícím kritickým motorem a může být nezbytné provést vynucené přistání.

►M1 39. ◄ „Vzdáleností DR (zákresovou vzdáleností)“ se rozumí vodorovná vzdálenost, kterou vrtulník ulétl od konce použitelné délky vzletu.

▼M4

40. „Dohodou o nájmu/pronájmu bez posádky“ se rozumí dohoda mezi podniky, podle níž je letadlo provozováno na základě osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nájemce nebo, v případě obchodního provozu s výjimkou obchodní letecké dopravy (CAT), na odpovědnost nájemce.

▼B

►M1 41. ◄ „Provozní hmotností bez paliva“ se rozumí celková hmotnost letadla připraveného k danému druhu provozu vyjma použitelné zásoby paliva a provozního nákladu.

▼M16

42. „Suchou dráhou“ se rozumí dráha bez viditelné vlhkosti na povrchu, která není znečištěná v oblasti zamýšlené k používání.

▼M14

42a. „Aplikací EFB“ se rozumí softwarová aplikace, která je nainstalována na hostingové platformě EFB, jež zastává jednu nebo více specifických provozních funkcí, jež podporují letový provoz.

42b. „Hostingovou platformou EFB“ se rozumí hardwarové vybavení, v němž je uložena výpočetní kapacita a základní software, včetně operačního systému a input/output softwaru.

42c. „Systémem EFB“ se rozumí hardwarové vybavení (včetně baterií, propojovacích zařízení, vstupních/výstupních součástí) a software (včetně databází a operačního systému) potřebné k podpoře zamýšlené aplikace (zamýšlených aplikací) EFB.

▼M18

42d. „Modulem EBT“ se rozumí kombinace výcvikových lekcí v kvalifikovaném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace v rámci tříletého období opakovacího výcviku a hodnocení.

▼M1

43. „Letadly ELA1“ se rozumí tato evropská lehká letadla s posádkou:

a) letoun s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 1 200 kg nebo menší, který není klasifikován jako složité motorové letadlo;

b) kluzák nebo motorový kluzák s MTOM rovnou 1 200 kg nebo menší;

c) balon s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m^3 pro horkovzdušné balony, 1 050 m^3 pro plynové balony a 300 m^3 pro upoutané plynové balony.

▼M1

44. „Letadly ELA2“ se rozumí tato evropská lehká letadla s posádkou:

a) letoun s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 2 000 kg nebo menší, který není klasifikován jako složité motorové letadlo;

b) kluzák nebo motorový kluzák s MTOM rovnou 2 000 kg nebo menší;

c) balon;

d) velmi lehké rotorové letadlo s maximální vzletovou hmotností (MTOM) rovnou 600 kg nebo menší, s jednoduchou konstrukcí, navržené pro maximálně dvě osoby, které není poháněno turbínou a/nebo proudovými motory; provoz je omezen pouze na VFR provoz za dne.

▼M14

44a. „Elektronickou letovou aktovkou (electronic flight bag, EFB)“ se rozumí elektronický informační systém sestávající z vybavení a aplikací pro letovou posádku, jenž umožňuje uchovávat, aktualizovat, zobrazovat a zpracovávat funkce EFB na podporu letového provozu či letové služby.

▼B

►M1 45. ◄ „Vyvýšenou plochou konečného přiblížení a vzletu (vyvýšenou FATO)“ se rozumí plocha konečného přiblížení a vzletu, která je nejméně 3 m nad okolním povrchem.

▼M15

45a. „Nouzovým východem“ se rozumí zastavěný východ určený pro opuštění letadla, který umožňuje nejúčinnější evakuaci kabiny a pilotního prostoru během příslušné doby a zahrnuje dveře na úrovni podlahy, okenní východ či jakýkoli jiný druh východu, například poklop v pilotním prostoru a východ z ocasní části letadla.

▼M20

_____

▼M21

46. „Systémem pro zlepšení letové viditelnosti (EFVS)“ se rozumí elektronický prostředek, který poskytuje letové posádce zobrazení topografie vnější scény (přírodní nebo člověkem vytvořené prvky místa nebo oblasti, zejména tak, aby byla zobrazena jejich relativní poloha a nadmořská výška) v reálném čase pomocí snímačů či zlepšené zobrazení topografie vnější scény pomocí obrazových snímačů; systém EFVS je začleněn do palubního systému navádění a je poskytován pomocí průhledového zobrazovače nebo ekvivalentního zobrazovacího systému; pokud je systém EFVS certifikován v souladu s platnými požadavky na letovou způsobilost a provozovatel je držitelem potřebného zvláštního oprávnění (je-li vyžadováno), lze ho použít pro provoz se systémem EFVS a může umožňovat provoz s provozními zápočty.

46a. „Provozem se systémem EFVS“ se rozumí provoz, při kterém podmínky viditelnosti vyžadují použití systému EFVS namísto přirozeného vidění za účelem provedení přiblížení nebo přistání, určení požadovaných vizuálních referencí nebo provedení dojezdu.

46b. „Provozem se systémem EFVS 200“ se rozumí provoz s provozním zápočtem, kdy podmínky viditelnosti vyžadují použití systému EFVS až do 200 ft nad FATO nebo nad prahem přistávací dráhy. Od tohoto bodu do přistání se používá přirozené vidění. RVR není menší než 550 m.

▼M21

47. „Systémem pro zlepšení viditelnosti (EVS)“ se rozumí elektronický prostředek, který poskytuje letové posádce v reálném čase zobrazení skutečné topografie vnější scény (přírodní nebo člověkem vytvořené prvky místa nebo oblasti, zejména tak, aby byla zobrazena jejich relativní poloha a nadmořská výška) pomocí obrazových snímačů.

▼M18

47a. „Zápisem“ se rozumí administrativní úkon provedený provozovatelem, jímž se pilot stává účastníkem jeho programu EBT.

47b. „Zapsaným pilotem“ se rozumí pilot, který se účastní programu opakovacího výcviku EBT.

47c. „Rovnocenností přiblížení“ se rozumí veškerá přiblížení, která kladou dodatečné nároky na odborně způsobilou posádku bez ohledu na to, zda se používají v modulech EBT, či nikoli.

47d. „Rovnocenností selhání“ se rozumí veškerá selhání, která kladou značné nároky na odborně způsobilou posádku bez ohledu na to, zda se používají v modulech EBT, či nikoli.

47e. „Fází hodnocení“ se rozumí jedna z fází modulu EBT, jež je traťově orientovaným letovým scénářem reprezentativním pro prostředí provozovatele, během něhož nastane jedna nebo více událostí za účelem vyhodnocení klíčových prvků vymezeného rámce kvalifikovanosti.

47f. „Výcvikem založeným na důkazech (EBT)“ se rozumí posuzování a výcvik založený na provozních údajích, které se vyznačují rozvojem a posuzováním celkové schopnosti pilota v řadě kompetencí (rámec kvalifikovanosti) spíše než měřením výkonnosti v jednotlivých událostech nebo manévrech.

▼B

►M1 48. ◄ „Plochou konečného přiblížení a vzletu (FATO)“ se rozumí vymezená plocha, nad níž se dokončuje konečná fáze přibližovacího manévru vrtulníku do visení nebo přistání a z níž se zahajuje manévr vzletu. V případě použití pro provoz vrtulníků 1. třídy výkonnosti tato plocha zahrnuje prostor přerušeného vzletu.

▼M15

48a. „Členem letové posádky“ se rozumí člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený během doby letové služby povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla.

▼M21

48b. „Úsekem konečného přiblížení (FAS)“ se rozumí úsek postupu přiblížení podle přístrojů (IAP), při němž je provedeno vyrovnání do osy dráhy a klesání na přistání.

▼B

►M1 49. ◄ „Sledováním letových údajů (FDM)“ se rozumí aktivnější a beztrestné využití digitálních letových údajů z běžného provozu pro zlepšení bezpečnosti letectví.

▼M15

49a. „Referentem pro letový provoz“ nebo „letovým dispečerem“ se rozumí osoba určená provozovatelem k výkonu řízení letového provozu a dozoru nad letovým provozem, s odpovídající kvalifikací, která podporuje velícího pilota, informuje jej nebo mu pomáhá, nebo vykonává obě tyto činnosti, při bezpečném provádění letu.

▼M16

49b. „Zapisovačem letových údajů (FDR)“ se rozumí letový zapisovač chráněný před nárazem, který využívá kombinaci zdrojů údajů ke shromažďování a záznamu parametrů vztahujících se ke stavu a výkonnosti letadla.

49c. „Letovým zapisovačem“ se rozumí jakýkoli typ zapisovače instalovaného v letadle za účelem usnadnění šetření nehod nebo incidentů.

▼M20

49d. „Sledováním letu“ se rozumí zaznamenávání zpráv o odletech a příletech provozním personálem v reálném čase s cílem ověřit, že let je provozován a že přiletěl na letiště určení nebo náhradní letiště.

49e. „Monitorováním letu“ se kromě požadavků stanovených pro let rozumí toto:

a) provozní monitorování letů vhodně kvalifikovaným personálem provozního řízení od odletu během všech fází letu;

b) sdělování všech dostupných a relevantních informací týkajících se bezpečnosti mezi personálem provozního řízení na zemi a letovou posádkou a

c) kritická pomoc letové posádce v případě nouzových nebo bezpečnostních problémů za letu nebo na žádost letové posádky.

▼B

►M1 50. ◄ „Zařízením pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD)“ se rozumí výcvikové zařízení, kterým je:

a) v případě letounů úplný letový simulátor (FFS), letové výcvikové zařízení (FTD), trenažér letových a navigačních postupů (FNPT) nebo základní přístrojové výcvikové zařízení (BITD);

b) v případě vrtulníků úplný letový simulátor (FFS), letové výcvikové zařízení (FTD) nebo trenažér letových a navigačních postupů (FNPT).

▼M20

50a. „Dobou letu“ se rozumí:

a) u letounů celková doba od chvíle, kdy se dá letoun poprvé do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposledy zastaví na konci tohoto letu;

b) u vrtulníků celková doba mezi okamžikem, kdy se listy rotoru vrtulníku začnou otáčet s cílem vzletět, do okamžiku, kdy vrtulník naposledy zastaví na konci tohoto letu a listy rotoru se zastaví.

50b. „Letovou hlídkou“ se vedle všech prvků definovaných u „monitorování letu“ rozumí aktivní sledování letu vhodně kvalifikovaným personálem provozního řízení ve všech fázích letu pro ověření, že let sleduje předepsanou trať bez neplánovaných odchylek a odklonů od trati nebo zpoždění.

———————

▼B

►M1 52. ◄ „Systémem pro přistání GBAS (GLS)“ se rozumí systém pro přiblížení a přistání, který využívá rozšířené informace globálního družicového navigačního systému s pozemním rozšířením (GNSS/GBAS) k poskytování vedení letadlu na základě jeho příčné a vertikální polohy GNSS. Pro jeho rovinu konečného přiblížení využívá jako referenci geometrickou nadmořskou výšku.

▼M21

52a. „Průletem“ se rozumí přechod z letu s přiblížením na stabilizované stoupání. Ten zahrnuje manévry prováděné na minimální výšce pro klesání (MDA/H) nebo na výšce rozhodnutí (DA/H) nebo nad těmito výškami, případně pod výškou DA/H (přerušené přistání).

▼B

►M1 53. ◄ „Pozemním personálem záchranné služby“ se rozumí pozemní personál záchranné služby (např. policisté, hasiči atd.) zapojený do vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), jehož úkoly mají jakýkoli vztah k provozu vrtulníku.

►M1 54. ◄ „Zákazem letu“ se rozumí formální zákaz, kterým je letadlu zakázán vzlet, a přijetí takových opatření, která jsou nezbytná pro jeho zadržení.

▼M21

55. „Systémem přistání s vedením pomocí průhledového zobrazovače (HUDLS)“ se rozumí celkový palubní systém, který pilotovi poskytuje vedení pomocí průhledového zobrazovače s cílem umožnit pilotovi buď ovládat letoun, nebo sledovat autopilota během vzletu (pokud je to relevantní), přiblížení a přistání (a případného počátečního stoupání) nebo průletu. Zahrnuje všechny senzory, počítače, napájecí zdroje, signalizace a ovládací prvky.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „Členem posádky pro provoz s vrtulníkovým jeřábem (HHO)“ se rozumí člen technické posádky pověřený povinnostmi vztahujícími se k obsluze jeřábu.

►M1 59. ◄ „Helidekem“ se rozumí plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO) umístěná na plovoucí nebo pevné konstrukci na moři.

►M1 60. ◄ „Členem posádky HEMS“ se rozumí člen technické posádky učený pro let HEMS k poskytování zdravotní pomoci osobám na palubě vrtulníku a pomáhající pilotovi během úkolu.

►M1 61. ◄ „Letem HEMS“ se rozumí let vrtulníku prováděný podle oprávnění HEMS, jehož účelem je usnadnit zdravotnickou pomoc v nouzi, kdy je okamžitá a rychlá doprava nezbytná pro přepravu:

a) zdravotnického personálu;

b) zdravotnického materiálu (vybavení, krve, orgánů, léků) nebo

c) nemocných nebo zraněných osob a dalších přímo dotčených osob.

►M1 62. ◄ „Provozní základnou HEMS“ se rozumí letiště, na němž mohou členové posádky HEMS a vrtulníky pro provoz HEMS držet pohotovost.

▼B

►M1 63. ◄ „Provozním místem HEMS“ se rozumí místo vybrané velitelem letadla při provádění letu HEMS pro provoz s vrtulníkovým jeřábem, přistání a vzlet.

►M1 64. ◄ „Letem HHO“ se rozumí let vrtulníku prováděný podle oprávnění HHO, jehož účelem je usnadnit přepravu osob nebo nákladu prostřednictvím vrtulníkového jeřábu.

►M1 65. ◄ „Letem HHO v pobřežních vodách“ se rozumí let vrtulníku prováděný podle oprávnění HHO, jehož účelem je usnadnit přepravu osob nebo nákladu prostřednictvím vrtulníkového jeřábu z plavidla nebo objektu na moři nebo na něj či na samotné moře.

►M1 66. ◄ „Cestujícím HHO“ se rozumí osoba, která je přepravována prostřednictvím vrtulníkového jeřábu.

►M1 67. ◄ „Místem HHO“ se rozumí určená oblast, ve které vrtulník vykonává přepravu za pomoci jeřábu.

►M1 68. ◄ „Dobou působení (HoT)“ se rozumí odhadovaná doba, po kterou protinámrazová kapalina zabrání vytvoření ledu nebo námrazy nebo hromadění sněhu na chráněných (ošetřených) plochách letounu.

▼M9

69. „Nehostinným prostředím“ se rozumí:

a) oblast, ve které:

i) nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, protože povrch je nevhodný, nebo

ii) osoby na palubě vrtulníku nemohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly, nebo

iii) odezva/schopnost pátrání a záchrany není zajištěna v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí), nebo

iv) ohrožení osob nebo majetku na zemi je nepřijatelné;

b) v každém případě tyto oblasti:

i) při provozu nad vodními plochami oblasti volného moře položené severně od 45. stupně severní šířky a jižně od 45. stupně jižní šířky, ledaže je některá část označena za nehostinnou úřadem státu, nad jehož teritoriálními vodami se provoz odehrává, a

ii) části hustě osídlené oblasti bez odpovídajících ploch pro bezpečné vynucené přistání.

▼M14

69a. „Rozhraním člověk/stroj“ se rozumí prvek určitých zařízení, který umožňuje zpracovávat interakce mezi člověkem a strojem. Rozhraní sestává z hardwaru a softwaru umožňujícího, aby vstupy uživatele byly interpretovány a zpracovány stroji nebo systémy, které uživateli poskytnou požadované výsledky.

▼M18

69b. „Instruktáží na sedadle“ se rozumí technika používaná ve fázi výcviku manévrů nebo ve fázi výcviku na základě scénáře, kdy instruktoři mohou:

a) poskytovat jednoduché pokyny jednomu pilotovi nebo

▼M18

b) provádět předem stanovené nácviky na sedadle pilota jako řídící pilot (PF) nebo monitorující pilot (PM) za účelem:

1) předvedení technik a/nebo

2) aktivování druhého pilota k zásahu nebo interakci.

69c. „Souladem mezi instruktory“ se rozumí konzistentnost nebo stabilita bodového hodnocení mezi různými instruktory EBT, jež udává bodové (nebo bodová) hodnocení (skóre) toho, kolik homogenity nebo konsensu existuje v kvalifikacích vydávaných instruktory (hodnotiteli).

▼M21

69d. „Přiblížením podle přístrojů“ se rozumí přiblížení a přistání s použitím nástrojů pro navigační vedení letadla na základě postupu přiblížení podle přístrojů (IAP). Existují dva způsoby provádění přiblížení podle přístrojů:

a) dvojrozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového navigačního vedení a

b) trojrozměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního navigačního vedení.

69e. „Postupem přiblížení podle přístrojů (IAP)“ se rozumí řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu před překážkami při letu od fixu počátečního přiblížení nebo případně od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání, nebo jestliže není možné dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy IAP se klasifikují takto:

a) postup nepřesného přiblížení podle přístrojů (NPA), kterým se rozumí postup IAP navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů typu A;

b) postup přiblížení s vertikálním vedením (APV), kterým se rozumí postup IAP s navigací založenou na výkonnosti (PBN) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů typu A;

c) postup přesného přiblížení (PA), kterým se rozumí postup IAP založený na navigačních systémech navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů typu A nebo B.

▼B

►M1 70. ◄ „Bodem rozhodnutí o přistání (LDP)“ se rozumí bod používaný ke stanovení výkonů při přistání, z nějž ještě lze při zjištění vysazení motoru bezpečně pokračovat v přistávání nebo zahájit postup přerušeného přistání.

▼M16

70a. „Délkou přistání v době příletu (LDTA)“ se rozumí délka přistání, která je dosažitelná v normálním provozu na základě údajů o výkonnosti při přistání a souvisejících postupů určených pro převládající podmínky v době přistání.

▼B

►M1 71. ◄ „Použitelnou délkou přistání (LDA)“ se rozumí délka dráhy, která je státem, v němž se nachází letiště, vyhlášena za použitelnou a je vhodná pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu.

►M1 72. ◄ „Pozemním letounem“ se rozumí letadlo s pevnými křídly, které je konstruováno pro vzlet a přistání na zemi a zahrnuje obojživelné letouny provozované jako pozemní letouny.

▼M18

72a. „Traťově orientovaným letovým scénářem“ se rozumí posuzování a výcvik zahrnující realistickou, úplnou simulaci scénářů, které jsou reprezentativní pro traťový provoz, „v reálném čase“.

▼M21

72b. „Traťovým přezkoušením“ se rozumí přezkoušení pilota nebo člena technické posádky prováděné provozovatelem s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění běžných traťových letů popsaných v provozní příručce.

▼M20

73. „Místním provozem vrtulníků“ (LHO) se rozumí obchodní letecká doprava vrtulníků s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) přes 3 175 kg a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) devět nebo méně ve dne, která je navigována na tratích s referencí podle viditelných orientačních bodů a prováděna v místní a vymezené zeměpisné oblasti stanovené v provozní příručce.

▼M21

74. „Provozem za podmínek nízké dohlednosti (LVO)“ se rozumí přiblížení nebo vzlet na dráze s dráhovou dohledností nižší než 550 m nebo s výškou rozhodnutí nižší než 200 ft;

75. „Vzletem za podmínek nízké dohlednosti (LVTO)“ se rozumí vzlet s dráhovou dohledností (RVR) nižší než 550 m.

———————

▼M15

76a. „Kontrolním letem po údržbě“ se rozumí let letadla s osvědčením letové způsobilosti nebo povolením k letu, který se provádí pro účely odstraňování poruch nebo kontroly fungování jednoho nebo více systémů, částí nebo zařízení po údržbě, nelze-li fungování systémů, částí nebo zařízení ověřit v průběhu pozemních kontrol, a který se provádí v kterékoli z těchto situací:

a) pokud to vyžaduje příručka pro údržbu letadla nebo jakékoli jiné údaje pro údržbu vydané držitelem schválení návrhu odpovědným za zachování letové způsobilosti letadla;

b) po údržbě, pokud to vyžaduje provozovatel nebo navrhuje organizace odpovědná za zachování letové způsobilosti letadla;

c) pokud to vyžaduje organizace údržby pro ověření úspěšného odstranění závady;

▼M15

d) za účelem pomoci s lokalizací selhání nebo odstraňováním poruch.

▼M18

76b. „Fází výcviku manévrů“ se rozumí fáze modulu EBT, během níž mají posádky podle generace letadel čas cvičit a zlepšovat výkonnost při cvičeních založených převážně na psychomotorických dovednostech dosažením předepsané dráhy letu nebo vykonáním předepsané události s předepsaným výsledkem.

76c. „Smíšeným programem EBT“ se rozumí provozovatelův program opakovacího výcviku a přezkoušení podle článku ORO.FC.230, jehož jedna část je určena k uplatňování EBT, který však nenahrazuje přezkoušení odborné způsobilosti podle dodatku 9 přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

▼B

►M1 77. ◄ „Maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC)“ se rozumí maximální kapacita sedadel pro cestující jednotlivého letadla kromě sedadel posádky určená pro provozní účely a uvedená v provozní příručce. V porovnání se základním stavem maximální konfigurace sedadel pro cestující stanoveným v rámci procesu osvědčování prováděného pro získání typového osvědčení (TC), doplňkového typového osvědčení (STC) nebo pro provedení změny TC nebo STC konkrétního letadla může MOPSC představovat stejný nebo menší počet sedadel v závislosti na provozních omezeních.

►M1 78. ◄ „Zdravotnickým doprovodem“ se rozumí zdravotník přepravovaný vrtulníkem za letu HEMS. Tato kategorie zahrnuje lékaře, zdravotní sestry a výsadkářské lékaře, ale neomezuje se výhradně na ně.

▼M14

78a. „Nezávažným poruchovým stavem“ se rozumí poruchový stav, který by výrazně nesnížil bezpečnost letadla a který od letové posádky vyžaduje výkon činností, které dokonale odpovídají jejím schopnostem.

78b. „Zneužíváním látek“ se rozumí užívání jedné nebo více psychoaktivních látek členy letové posádky, palubními průvodčími a dalšími osobami ovlivňujícími bezpečnost letu způsobem, který:

a) představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví či pohodu ostatních a/nebo

b) způsobuje či zhoršuje profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy či potíže.

▼M21

78c. „Minimální nadmořskou výškou pro klesání (MDA) nebo minimální výškou pro klesání (MDH)“ se rozumí stanovená nadmořská výška nebo výška při letu s 2D přiblížením podle přístrojů nebo při letu s přiblížením okruhem, pod níž není povoleno provést klesání bez požadované vizuální reference.

▼B

►M1 79. ◄ „Nocí“ se rozumí doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad určený členským státem.

▼B

►M1 80. ◄ „Prostředky pro noční vidění (NVG)“ se rozumí na hlavě upevněné, binokulární, jas zesilující zařízení, které zlepšuje možnost udržet vizuální vnější reference na povrchu v noci.

►M1 81. ◄ „Systémem snímaní nočního vidění (NVIS)“ se rozumí začlenění všech prvků požadovaných pro úspěšné a bezpečné použití prostředků NVG během provozu vrtulníku. Součástí systému musí být alespoň: prostředky NVG, osvětlení systému NVIS, součásti vrtulníku, výcvik a zachování letové způsobilosti.

►M1 82. ◄ „Prostředím jiným než nehostinným“ se rozumí prostředí, ve kterém:

a) může být provedeno bezpečné vynucené přistání;

b) osoby na palubě vrtulníku mohou být chráněny před živly a

c) je zajištěna odezva/schopnost pátrání a záchrany v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí).

Za prostředí jiné než nehostinné musí být v každém případě považovány části hustě osídlené oblasti s přiměřenými plochami pro vynucené přistání.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ „Členem posádky NVIS“ se rozumí člen technické posádky určené pro let NVIS.

►M1 85. ◄ „Letem NVIS“ se rozumí let za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci s letovou posádkou používající prostředky NVG ve vrtulníku, prováděný podle oprávnění NVIS.

▼M21

85a. „Bezpečnou nadmořskou výškou nad překážkami (OCA) nebo bezpečnou výškou nad překážkami (OCH)“ se rozumí nejnižší nadmořská výška nebo nejnižší výška nad nadmořskou výškou příslušného prahu dráhy, případně výškou letiště nad mořem, používaná pro stanovení souladu s příslušnými kritérii výšky nad překážkami.

▼M23

86. „Provozem v pobřežních vodách“ se rozumí provoz vrtulníku, při kterém se podstatná část jakéhokoli letu provádí nad oblastmi volného moře z míst a na místa v pobřežních vodách.

▼M9

86a. „Místem v pobřežních vodách“ se rozumí zařízení určené pro provoz vrtulníků umístěné na plovoucí nebo pevné konstrukci na moři nebo na plavidle.

86b. „Oblastí volného moře“ se rozumí vodní mořská plocha směrem od pobřeží.

▼B

►M1 87. ◄ „Provozním místem“ se rozumí místo jiné než letiště vybrané provozovatelem nebo velícím pilotem nebo velitelem letadla pro přistání, vzlet nebo manipulaci s vnějším nákladem.

►M1 88. ◄ „Provozem v 1. třídě výkonnosti“ se rozumí provoz, kdy je v případě poruchy kritického motoru vrtulník schopen přistát v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo bezpečně pokračovat v letu do vhodného prostoru přistání v závislosti na tom, kdy k poruše dojde.

▼B

►M1 89. ◄ „Provozem ve 2. třídě výkonnosti“ se rozumí provoz, kdy je v případě poruchy kritického motoru k dispozici výkonnost umožňující vrtulníku pokračovat bezpečně v letu, vyjma situace, kdy k poruše dojde v rané fázi manévru vzletu nebo v pozdní fázi přistávacího manévru a kdy si mohou takové případy vyžádat vynucené přistání.

►M1 90. ◄ „Provozem ve 3. třídě výkonnosti“ se rozumí provoz, kdy porucha motoru kdykoliv za letu u vícemotorových vrtulníků může vyžadovat a u jednomotorových vrtulníků vyžaduje vynucené přistání.

►M1 91. ◄ „Provozním řízením“ se rozumí odpovědnost za zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti.

▼M21

91a. „Provozním zápočtem“ se rozumí zápočet provozu s vyspělým letounem umožňujícím nižší provozní minima letiště, než jaká by provozovatel obvykle stanovil pro základní letoun na základě výkonnosti vyspělých palubních systémů letounu s využitím dostupné externí infrastruktury. Nižší provozní minima mohou zahrnovat nižší výšku / nadmořskou výšku rozhodnutí nebo minimální výšku / nadmořskou výšku klesání, snížené požadavky na dohlednost nebo omezená pozemní zařízení, případně jejich kombinaci.

92. „Přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem“ se rozumí přezkoušení pilota nebo člena technické posádky prováděné provozovatelem s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění normálních, mimořádných a nouzových postupů.

▼B

►M1 93. ◄ „Letouny třídy výkonnosti A“ se rozumějí vícemotorové letouny poháněné turbovrtulovými motory s MOPSC větší než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg a dále všechny vícemotorové proudové letouny.

►M1 94. ◄ „Letouny třídy výkonnosti B“ se rozumějí letouny poháněné vrtulovými motory s MOPSC nižší než 9 a s maximální vzletovou hmotností menší než 5 700 kg.

►M1 95. ◄ „Letouny třídy výkonnosti C“ se rozumějí letouny poháněné pístovými motory s MOPSC větší než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg.

▼M15

95a. „Systémem pro nesení osob (‚PCDS‘)“ se rozumí systém zahrnující jedno nebo více zařízení, který je při letech s vnějším lidským nákladem („HEC“) nebo provozu s vrtulníkovým jeřábem („HHO“) buď připojen k jeřábu nebo háku pro zavěšení nákladu nebo připevněn k draku rotorového letadla. Zařízení mají konstrukční schopnost a prvky potřebné k přepravě osob mimo vrtulník, například bezpečnostní postroj s rychlým odepínáním a řemenem s připojovacím kroužkem nebo bez nich, pevný koš nebo klec.

▼M15

95b. „Jednoduchým systémem pro nesení osob (jednoduchým ‚PCDS')“ se rozumí PCDS, které splňuje tyto podmínky:

a) splňuje harmonizovanou normu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/425 ([1]) nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ([2]);

b) je navrženo tak, aby zadržovalo nejvýše jednu osobu (například osobu obsluhující jeřáb nebo hák pro zavěšení nákladu, specializovaného odborníka či fotografa) uvnitř kabiny, nebo aby zadržovalo nejvýše dvě osoby vně kabiny;

c) není pevnou konstrukcí, jako je klec, plošina nebo koš.

▼B

►M1 96. ◄ „Velícím pilotem,“ se rozumí pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu. Pro účely provozu v obchodní letecké dopravě se „velící pilot“ označuje pojmem „velitel letadla“.

▼M14

96a. „Mobilní EFB“ se rozumí mobilní hostingová platforma EFB používaná v palubním prostoru, jež není součástí konfigurace certifikovaného letadla.

96b. „Přenosným elektronickým zařízením (PED)“ se rozumí jakýkoli druh elektronického zařízení, většinou (avšak nejen) spotřební elektronika, kterou na palubu letadla dopraví člen posádky, cestující nebo je součástí nákladu a jež není součástí konfigurace certifikovaného letadla. Zahrnuje veškeré vybavení, jež může spotřebovávat elektrickou energii. Elektrickou energii lze poskytovat z interních zdrojů, jako jsou baterie (dobíjecí či nikoli), nebo může být zařízení napojeno na zvláštní zdroje energie letadla.

▼B

►M1 97. ◄ „Hlavním místem obchodní činnosti“ se rozumí ústředí nebo sídlo organizace, ve kterém tato organizace vykonává hlavní finanční funkce a provozní řízení činností uvedených v tomto nařízení.

►M1 98. ◄ „Stanovením priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše“ se rozumí každoroční vyhrazení přiměřené části z celkového počtu prohlídek na odbavovací ploše prováděných příslušným úřadem nebo jeho jménem v souladu s částí ARO.

▼M18

98a. „Odborně způsobilou“ se rozumí osoba, která prokázala nezbytné dovednosti, znalosti a postoje, jež jsou vyžadovány k provádění jakýchkoli definovaných úkolů v souladu s předepsanou normou.

▼M20

98b. „Psychoaktivními látkami“ se rozumí alkohol, opioidy, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla, vyjma kofeinu a tabáku.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/425 ze dne 9. března 2016 o osobních ochranných prostředcích a o zrušení směrnice Rady 89/686/EHS (Úř. věst. L 81, 31.3.2016, s. 51).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních a o změně směrnice 95/16/ES (Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 24).

▼B

►M1 99. ◄ „Místem veřejného zájmu (PIS)“ se rozumí místo používané výhradně pro provoz ve veřejném zájmu.

►M1 100. ◄ „Prohlídkou na odbavovací ploše“ se rozumí prohlídka letadla, kontrola kvalifikací členů letové posádky a palubních průvodčích a kontrola letové dokumentace za účelem ověření souladu s platnými požadavky.

►M1 101. ◄ „Lhůtou opravy“ se rozumí časové omezení provozu s nepracujícím vybavením.

►M1 102. ◄ „Použitelnou délkou přerušeného vzletu (RTODAH)“ se rozumí délka plochy konečného přiblížení a vzletu, která je vyhlášena za použitelnou pro vrtulníky provozované v 1. třídě výkonnosti, aby mohly ukončit přerušený vzlet.

►M1 103. ◄ „Požadovanou délkou přerušeného vzletu (RTODRH)“ se rozumí požadovaná vodorovná vzdálenost od zahájení vzletu do bodu, kde vrtulník zcela zastaví po poruše motoru a přerušení vzletu v bodě rozhodnutí o vzletu.

▼M9

103a. „Specifikací požadované navigační výkonnosti (RNP)“ se rozumí navigační specifikace pro provoz PBN zahrnující požadavek na sledování palubní navigační výkonnosti a varování.

▼M15

103b. „Pravidly létání“ se rozumí pravidla stanovená v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ([1]).

▼M16

103c. „Zprávou o stavu dráhy (RCR)“ se rozumí souhrnná standardizovaná zpráva týkající se stavu povrchu dráhy a jeho účinku na výkonnost letounu při přistání a při vzletu, jenž je popsán pomocí kódu pro stav dráhy.

▼B

►M1 104. ◄ „Dráhovou dohledností (RVR)“ se rozumí vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose přistávací dráhy vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující přistávací dráhu nebo vyznačující její osu.

▼M20

104a. „Bezpečným přistáním“ se v souvislosti s palivovými/energetickými zásadami nebo palivovými/energetickými programy rozumí přistání na dostačujícím letišti nebo provozním místě, při němž zbývá nejméně konečná záloha paliva/energie, a to v souladu s platnými provozními postupy a letištními provozními minimy.

▼B

►M1 105. ◄ „Bezpečným vynuceným přistáním“ se rozumí nevyhnutelné přistání nebo nouzové přistání na vodu s přiměřenou pravděpodobností, že nedojde ke zranění osob na palubě ani na zemi.

▼M12

105a. „osobami ovlivňujícími bezpečnost letu“ se rozumí osoby, které by mohly ohrozit bezpečnost letectví, jestliže neplní řádně své povinnosti a funkce, včetně členů letové posádky a palubních průvodčích, personálu zajišťujícího údržbu letadel a řídících letového provozu.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

▼M18

105b. „Fází výcviku na základě scénáře“ se rozumí fáze modulu EBT, jež se zaměřuje na rozvoj kompetencí, kdy je pilot cvičen ke zmírnění nejkritičtějších rizik zjištěných u dané generace letadel. Měla by zahrnovat zvládání hrozeb a chyb, které jsou specifické pro daného provozovatele, v traťově orientovaném prostředí v reálném čase.

▼B

►M1 106. ◄ „Vodním letounem“ se rozumí letadlo s pevnými křídly, které je konstruováno pro vzlet a přistání na vodě. Do této kategorie patří i obojživelné letouny provozované jako vodní letouny.

►M1 107. ◄ „Samostatnými dráhami“ se rozumí dráhy na tomtéž letišti, které představují samostatné přistávací plochy. Tyto dráhy se mohou překrývat nebo křižovat tak, aby zablokování jedné z drah nebránilo plánovanému druhu provozu na druhé dráze. Každá dráha má samostatný postup přiblížení založený na samostatném navigačním prostředku.

▼M16

107a. „Zvláště připravenou zimní přistávací dráhou“ se rozumí dráha se suchým zmrzlým povrchem z uježděného sněhu nebo ledu, který byl posypán pískem či štěrkem nebo byl mechanicky upraven, aby se zlepšilo tření dráhy.

▼B

►M1 108. ◄ „Zvláštním letem podle pravidel VFR“ se rozumí let podle pravidel VFR povolený řízením letového provozu v rámci řízeného okrsku v meteorologických podmínkách pod hranicí VMC.

►M1 109. ◄ „Stabilizovaným přiblížením (SAp)“ se rozumí přiblížení vykonané kontrolovaným a vhodným způsobem s ohledem na konfiguraci, energii a kontrolu dráhy letu z předem stanoveného bodu nebo nadmořské výšky/výšky nad překážkou do bodu ve výšce 50 ft nad prahem dráhy nebo bodu, v němž je započat manévr podrovnání, je-li tento bod výše položený.

▼M5

109a. „Nerušeným prostředím v pilotním prostoru“ se rozumí každý časový úsek, kdy členové letové posádky nejsou rušeni nebo rozptylováni, s výjimkou záležitostí, které mají rozhodující význam pro bezpečný provoz letadla nebo bezpečnost osob na palubě.

▼B

►M1 110. ◄ „Náhradním letištěm pro vzlet“ se rozumí letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu a není-li možné použít letiště vzletu.

►M1 111. ◄ „Bodem rozhodnutí o vzletu (TDP)“ se rozumí bod použitý ke stanovení výkonů při vzletu, z nějž ještě lze při zjištění vysazení motoru vzlet přerušit nebo ve vzletu bezpečně pokračovat.

▼B

►M1 112. ◄ „Použitelnou délkou vzletu (TODA)“ se v případě letounů rozumí použitelná délka rozjezdu zvětšená o použitelnou délku předpolí, je-li zřízeno.

►M1 113. ◄ „Použitelnou délkou vzletu (TODAH)“ se v případě vrtulníků rozumí délka plochy konečného přiblížení a vzletu zvětšená o délku vrtulníkového předpolí, je-li zřízeno, která je vyhlášena a vhodná pro provedení vzletu vrtulníku.

►M1 114. ◄ „Požadovanou délkou vzletu (TODRH)“ se v případě vrtulníků rozumí vodorovná vzdálenost požadovaná od zahájení vzletu do bodu, v němž je dosažena bezpečná rychlost vzletu (V_{TOSS}), zvolená výška a kladný gradient stoupání, po poruše kritického motoru rozpoznané v TDP, pracují-li zbývající motory v mezích schválených provozních omezení.

►M1 115. ◄ „Dráhou letu při vzletu“ se rozumí svislá i vodorovná dráha ze stanoveného bodu při vzletu do výšky 1 500 ft nad povrchem u letounů a do výšky 1 000 ft nad povrchem u vrtulníků s nepracujícím kritickým motorem.

►M1 116. ◄ „Vzletovou hmotností“ se rozumí hmotnost zahrnující všechny věci a osoby na palubě v okamžiku zahájení vzletu u vrtulníků a rozjezdu u letounů.

►M1 117. ◄ „Použitelnou délkou rozjezdu (TORA)“ se rozumí délka rozjezdové dráhy, která je státem, v němž se nachází letiště, vyhlášena za použitelnou a je vhodná pro rozjezd letounu při vzletu.

▼M4

117a. „Specializovaným odborníkem“ se rozumí osoba (případně vystupující jako podnik), jež byla pověřena provozovatelem nebo třetí stranou a která plní úkoly na zemi přímo související se specializovaným úkolem nebo plní specializované úkoly na palubě nebo z letadla.

▼B

►M1 118. ◄ „Členem technické posádky“ se rozumí jiný člen posádky v obchodní letecké dopravě HEMS, HHO nebo NVIS než člen letové posádky nebo palubní průvodčí. Je určený provozovatelem pro službu v letadle nebo na zemi za účelem asistence pilotovi během provozu HEMS, HHO nebo NVIS, kde pro jejich provoz může být požadováno specializované palubní vybavení.

►M1 119. ◄ „Technickými instrukcemi (TI)“ se rozumí poslední platné vydání *Technických instrukcí pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží*, včetně doplňků a dodatků schválených a vydaných Mezinárodní organizací pro civilní letectví.

▼M11

120. „Provozním nákladem“ se rozumí celková hmotnost cestujících, zavazadel, nákladu a specializovaného vybavení na palubě včetně veškeré zátěže.

▼M14

120a. „Aplikací EFB typu A“ se rozumí aplikace EFB, jejíž nesprávná činnost či nesprávné použití nemají žádné dopady na bezpečnost.

▼M14

120b. „Aplikací EFB typu B“ se rozumí aplikace EFB:

a) jejíž nesprávná činnost či nesprávné použití se klasifikují jako nezávažný poruchový stav a

b) která nenahrazuje ani neduplikuje žádný systém ani funkci požadované předpisy o letové způsobilosti, požadavky na vzdušný prostor ani provozními pravidly.

▼M21

120c. „Výcvikem k dosažení odborné způsobilosti“ se rozumí výcvik zaměřený na dosažení konečných výkonnostních cílů, který poskytuje dostatečnou záruku, že absolvent výcviku je schopen soustavného bezpečného a účinného provádění konkrétních úkolů.

120d. „Letem s přiblížením podle přístrojů typu A“ se rozumí let s přiblížením podle přístrojů s MDH nebo DH rovnou nebo vyšší než 250 ft.

120e. „Letem s přiblížením podle přístrojů typu B“ se rozumí let s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft. Lety s přiblížením podle přístrojů typu B se kategorizují takto:

a) I. kategorie (CAT I): výška rozhodnutí (DH) je nejméně 200 ft, přičemž dohlednost je buď nejméně 800 m, nebo dráhová dohlednost (RVR) je nejméně 550 m;

b) kategorie (CAT II): výška rozhodnutí (DH) je nižší než 200 ft, ale nejméně 100 ft a dráhová dohlednost (RVR) je nejméně 300 m;

c) kategorie III (CAT III): výška rozhodnutí (DH) je nižší než 100 ft nebo není stanovena a dráhová dohlednost (RVR) je nižší než 300 m nebo není omezena.

▼B

►M1 121. ◄ „Letem bez využití NVIS“ se v případě provozu NVIS rozumí ta část letu podle pravidel VFR provedená v noci, kdy členposádky nepoužívá prostředky NVG.

►M1 122. ◄ „Podnikem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, zisková či nezisková, nebo úřední subjekt s vlastní právní subjektivitou či bez ní.

►M1 123. ◄ „V_1“ se rozumí maximální rychlost při vzletu, při níž musí pilot provést první zásah, aby zastavil letoun v mezích délky přerušeného vzletu. V_1 se rovněž rozumí minimální rychlost při vzletu po selhání kritického motoru při V_{EF}, při níž může pilot pokračovat ve vzletu a dosáhnout požadované výšky nad vzletovou plochou v mezích délky přerušeného vzletu.

►M1 124. ◄ „V_{EF}“ se rozumí rychlost, při které se předpokládá selhání kritického motoru během vzletu.

▼M21

124a. „Dohledností (VIS)“ se rozumí dohlednost pro letecké účely, která je definována jako větší z následujících dvou vzdáleností:

a) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země, a

▼**M21**

b) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1 000 cd.

125. „Vizuálním přiblížením“ se rozumí přiblížení letem podle pravidel IFR, při němž se část nebo všechny části postupu IAP nedokončí a přiblížení se provede s vizuální orientací podle terénu.

126. „Letištěm s přípustným počasím“ se rozumí přiměřené letiště, kde pro předpokládaný čas použití meteorologické zprávy nebo předpovědi nebo kombinace obou ukazují, že meteorologické podmínky budou stejné jako požadovaná provozní minima letiště nebo lepší, a zprávy o stavu povrchu dráhy ukazují, že bude možné bezpečné přistání.

▼**M4**

127. „Dohodou o nájmu/pronájmu s posádkou“ se rozumí dohoda:

— mezi leteckými dopravci, podle níž je letadlo provozováno na základě osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pronajímatele, jedná-li se o provoz v obchodní letecké dopravě (CAT), nebo

— mezi leteckými dopravci, podle níž je letadlo provozováno na odpovědnost pronajímatele, jedná-li se o obchodní provoz s výjimkou provozu v obchodní letecké dopravě (CAT).

▼**M16**

128. „Mokrou dráhou“ se rozumí dráha s povrchem pokrytým v oblasti zamýšlené k používání jakoukoli viditelnou vlhkostí či vodou hlubokou do 3 mm.

▼B

PŘÍLOHA II

POŽADAVKY NA ÚŘADY V OBLASTI LETOVÉHO PROVOZU

[ČÁST ARO]

ARO.GEN.005 Oblast působnosti

V této příloze jsou stanoveny požadavky na systém správy a řízení, které mají agentura a členské státy splňovat v rámci uplatňování a prosazování nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel v oblasti civilního letového provozu.

HLAVA GEN

OBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL I

Obecná ustanovení

ARO.GEN.115 Dokumentace dozoru

Příslušný úřad poskytne příslušnému personálu veškeré legislativní akty, standardy, pravidla, technické publikace a související dokumenty, které potřebuje k výkonu svých úkolů a plnění povinností.

ARO.GEN.120 Způsoby průkazu

▼M15

a) Agentura stanoví přijatelné způsoby průkazu („AMC“), které lze používat k prokazování souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.

b) K prokazování souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty lze používat alternativní způsoby průkazu.

c) Příslušný úřad zavede systém, jehož prostřednictvím je možné soustavně hodnotit, zda alternativní způsoby průkazu používané tímto úřadem nebo organizacemi či osobami, nad nimiž tento úřad vykonává dozor, jsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty. Uvedený systém musí zahrnovat postupy pro omezení, zrušení nebo změnu schválených alternativních způsobů průkazu, pokud příslušný orgán prokázal, že tyto alternativní způsoby průkazu nejsou v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

▼M14

d) Hodnocení všech alternativních způsobů průkazu, které organizace navrhla v souladu s:

1) čl. ORO.GEN.120 písm. b) přílohy III (části ORO) tohoto nařízení;

2) článkem BOP.ADD.010 přílohy II (části BOP) nařízení Komise (EU) 2018/395 ([1]), pokud jde o balony.

▼M15

_____

▼M14

provádí příslušný úřad formou analýzy předložené dokumentace, a pokud to považuje za nutné, na základě kontroly v příslušné organizaci.

([1]) Nařízení Komise (EU) 2018/395 ze dne 13. března 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz balonů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 71, 14.3.2018, s. 10).

▼M14

Shledá-li příslušný úřad, že navržené alternativní způsoby průkazu jsou v souladu s prováděcími pravidly, neprodleně:

1) žadateli oznámí, že může začít tyto alternativní způsoby průkazu uplatňovat, a případně též odpovídajícím způsobem upraví oprávnění, povolení ke zvláštnímu provozu či osvědčení žadatele a

2) sdělí agentuře jejich obsah a předá jí rovněž kopii veškeré příslušné dokumentace;

3) informuje ostatní členské státy o alternativních způsobech průkazu, které byly přijaty.

▼B

e) Používá-li alternativní způsoby průkazu za účelem prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly samotný příslušný úřad:

1) zpřístupní je všem organizacím a osobám, nad nimiž vykonává dozor, a

2) neprodleně o tom informuje agenturu.

Příslušný úřad agentuře předloží úplný popis alternativních způsobů průkazu, včetně veškerých revizí postupů, které mohou být důležité, a zároveň i posudek prokazující dodržování prováděcích pravidel.

ARO.GEN.125 Informace poskytované agentuře

a) Pokud nastanou závažné problémy při uplatňování nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, příslušný úřad o tom agenturu neprodleně vyrozumí.

b) Příslušný úřad agentuře poskytne informace významné z hlediska bezpečnosti, které získal z obdržených hlášení událostí.

ARO.GEN.135 Okamžitá reakce na problém související s bezpečností

▼M15

a) Aniž jsou dotčena ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ([1]), zavede příslušný úřad systém umožňující řádným způsobem shromažďovat, analyzovat a šířit informace týkající se bezpečnosti.

▼B

b) Agentura zavede systém, jehož prostřednictvím je možné řádně analyzovat veškeré příslušné informace týkající se bezpečnosti, které obdrží, a neprodleně členským státům a Komisi poskytne veškeré informace, včetně doporučení a nápravných opatření, která je nutno přijmout a která jsou nezbytná k tomu, aby členské státy a Komise mohly včas reagovat na problém související s bezpečností týkající se výrobků, letadlových částí, zařízení, osob nebo organizací, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcí pravidla.

c) Poté, co příslušný úřad obdrží informace uvedené v písmenu a) a b), přijme odpovídající opatření pro řešení daného problému souvisejícího s bezpečností.

d) O opatřeních přijatých podle písmena c) neprodleně informuje všechny osoby a organizace, které se podle nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel musí těmito opatřeními řídit. Příslušný úřad tato opatření oznámí rovněž agentuře a v případě, že se na jejich realizaci musí podílet více členských států, oznámí je i ostatním dotčeným členským státům.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18).

▼B

ODDÍL II

Řízení

ARO.GEN.200 Systém řízení

a) Příslušný úřad zavede a spravuje systém řízení, který zahrnuje alespoň tyto prvky:

1) zdokumentované politiky a postupy popisující jeho organizaci, způsoby a metody dosahování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly. Tyto postupy jsou průběžně aktualizovány a slouží v rámci dotčeného příslušného úřadu jako základní pracovní dokumenty pro všechny související úkoly;

2) dostatečné množství personálu k výkonu jeho úkolů a k plnění jeho povinností. Tento personál má kvalifikaci k vykonávání zadaných úkolů a má nezbytné znalosti, zkušenosti a vstupní a opakovací výcvik, takže je zajištěna jeho trvalá odborná způsobilost. Rovněž je vytvořen systém plánování personálních zdrojů v zájmu zajištění řádného plnění všech úkolů;

3) odpovídající provozní a kancelářské prostory umožňující vykonávání zadaných úkolů;

4) funkci sledování souladu systému řízení s příslušnými požadavky a vhodnosti postupů, včetně zavedení procesu vnitřního auditu a procesu řízení bezpečnostního rizika. Sledování souladu zahrnuje systém zpětné vazby mezi nálezy auditu a vedením příslušného úřadu umožňující zajistit případné provedení nápravných opatření a

5) osobu nebo skupinu osob, které jsou v konečném důsledku odpovědné vedení příslušného úřadu za funkci sledování souladu.

b) Příslušný úřad určí pro každou oblast činnosti, včetně systému řízení, jednu nebo více osob, které ponesou hlavní odpovědnost za řízení příslušného úkolu či úkolů.

c) Příslušný úřad zavede postupy umožňující vzájemnou výměnu veškerých nezbytných informací a pomoci s jinými dotčenými příslušnými úřady, týkající se i veškerých nálezů a následných opatření přijatých v rámci vykonávání dozoru nad osobami a organizacemi, které sice působí na území daného členského státu, ale osvědčení ►**M4** nebo povolení ◄ získaly u příslušného úřadu jiného členského státu nebo agentury ►**M1** , nebo u nich podávají svá prohlášení. ◄

d) Kopie postupů týkajících se systému řízení a jejich změn je dána k dispozici agentuře za účelem standardizace.

ARO.GEN.205 Zadávání úkolů oprávněným subjektům

a) Úkoly související se získáním prvního osvědčení ►**M4** , povolení ke zvláštnímu provozu ◄ nebo s vykonáváním průběžného dozoru nad osobami či organizacemi, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcí pravidla, zadávají členské státy pouze oprávněným subjektům. Při zadávání úkolů zajistí příslušný úřad, aby měl:

1) zavedený systém umožňující počáteční a průběžné posouzení toho, že oprávněný subjekt dodržuje přílohu V nařízení (ES) č. 216/2008.

Tento systém a výsledky posouzení se dokumentují;

▼B

2) s oprávněným subjektem uzavřenu zdokumentovanou dohodu, schválenou oběma stranami na patřičné úrovni řízení, ve které jsou jasně vymezeny:

i) úkoly, jež mají být vykonány,

ii) požadovaná prohlášení, zprávy a záznamy,

iii) technické podmínky, které musí být při výkonu těchto úkolů splněny

iv) související míra odpovědnosti a

v) ochrana údajů získaných v souvislosti s prováděním těchto úkolů.

b) Příslušný úřad zajistí, aby proces vnitřního auditu a proces řízení bezpečnostního rizika požadovaný podle čl. ARO.GEN 200 písm. a) bodu 4 zahrnovaly veškeré úkoly v oblasti osvědčování ►M4 , povolování ◄ či průběžného dozoru prováděné jeho jménem.

ARO.GEN.210 Změny systému řízení

a) Příslušný úřad má zavedený systém umožňující zjišťování změn, které ovlivňují jeho schopnost provádět své úkoly a plnit své povinnosti stanovené v nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech. Tento systém umožňuje příslušnému úřadu přijímat náležitá opatření k zajištění toho, aby jeho systém řízení byl trvale vyhovující a efektivní.

b) Příslušný úřad aktualizuje svůj systém řízení tak, aby byl včas přizpůsobován veškerým změnám nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, a tím bylo zajištěno jejich efektivní uplatňování.

c) Příslušný úřad oznámí agentuře změny, které ovlivňují jeho schopnost provádět své úkoly a plnit své povinnosti stanovené v nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech.

ARO.GEN.220 Vedení záznamů

a) Příslušný úřad zavede systém vedení záznamů s patřičnými možnostmi ukládání, zpřístupnění a spolehlivého zpětného sledování:

1) zdokumentovaných politik a postupů systému řízení;

2) výcviku personálu, jeho kvalifikace a oprávnění, která mu byla udělena;

3) zadaných úkolů, které musí zahrnovat náležitosti požadované článkem ARO.GEN.205, a podrobné údaje o zadaných úkolech;

4) procesů osvědčování a průběžného dozoru nad organizacemi, kterým bylo uděleno osvědčení;

▼M4

4a) procesů udílení povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu a průběžného dozoru nad držitelem povolení;

▼M1

5) postupů prohlášení a průběžného dozoru nad organizacemi, od nichž obdržel prohlášení;

▼B

►M1 6) ◄ podrobných údajů o výcvikových kurzech organizací, jimž bylo uděleno osvědčení, popřípadě záznamů souvisejících se zařízeními FSTD použitými při tomto výcviku;

▼M4

7) dozoru nad osobami a organizacemi, které vykonávají činnost na území dotčeného členského státu, avšak dozor nad nimi vykonává či jim osvědčení nebo povolení vydal příslušný úřad jiného členského státu nebo agentura na základě dohody uzavřené mezi těmito úřady;

▼B

8) dozoru nad provozem jiných než složitých motorových letadel neobchodními provozovateli;

►M1 9) ◄ hodnocení alternativních způsobů průkazu navržených organizacemi, na něž se vztahuje povinnost mít osvědčení ►M4 , nebo povolení ◄ a oznámení těchto způsobů agentuře a posouzení alternativních způsobů průkazu používaných samotným příslušným úřadem;

►M1 10) ◄ nálezů, nápravných opatření a data uzavření těchto opatření;

►M1 11) ◄ přijatých donucovacích opatření;

►M1 12) ◄ informací týkajících se bezpečnosti a návazných opatření a

►M1 13) ◄ uplatňování ustanovení o pružnosti v souladu s článkem 14 nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M4

b) Příslušný úřad uchovává seznam všech osvědčení organizací a povolení ke zvláštnímu provozu, která vydal, jakož i prohlášení, jež obdržel.

▼B

c) Všechny záznamy jsou uchovávány nejméně po dobu stanovenou v tomto nařízení. Není-li tato doba uvedena, uchovávají se záznamy nejméně po dobu pěti let v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se ochrany údajů.

ODDÍL III

Dozor, osvědčování a prosazování

ARO.GEN.300 Dozor

▼M1

a) Příslušný úřad ověřuje:

▼M4

1) soulad s požadavky vztahujícími se na organizace nebo druh provozu před tím, než vydá osvědčení, povolení, popřípadě oprávnění;

▼M15

2) průběžný soulad s požadavky vztahujícími se na organizace, kterým vydal osvědčení, na zvláštní provoz, k nimž vydal povolení, a organizace, od nichž obdržel prohlášení;

▼M5

3) průběžný soulad s platnými požadavky na neobchodní provozovatele jiných než složitých motorových letadel, a

▼M1

4) uplatňování příslušných opatření souvisejících s bezpečností z pověření příslušného úřadu v souladu s čl. ARO.GEN.135 písm. c) a d).

▼B

b) V rámci tohoto ověřování:

1) se vychází z dokumentace vypracované s konkrétním záměrem poskytnout personálu, který odpovídá za bezpečnostní dozor, pokyny pro výkon jeho funkcí;

2) jsou dotčené osoby a organizace seznámeny s výsledky bezpečnostního dozoru;

3) je vše založeno na auditech a kontrolách, včetně prohlídek na odbavovací ploše a neohlášených kontrol, a

4) si příslušný úřad opatřuje doklady pro případ, že bude nutno přijmout další opatření, včetně opatření stanovených v článcích ARO.GEN.350 a ARO.GEN.355.

c) V rozsahu dozoru definovaného v písmenech a) a b) jsou zohledněny výsledky předchozí dozorové činnosti a priority související s bezpečností.

d) Aniž jsou dotčeny pravomoci členských států a jejich povinnosti, které stanoví hlava ARO.RAMP, rozsah dozoru nad činnostmi, které na území daného členského státu vykonávají osoby nebo organizace usazené či sídlící v jiném členském státě, se určí na základě priorit souvisejících s bezpečností a předchozí dozorové činnosti.

e) Týká-li se činnost určité osoby nebo organizace více než jednoho členského státu nebo agentury, může příslušný úřad, který podle písmene a) odpovídá za dozor, svěřit úkoly spojené s dozorem příslušnému úřadu či úřadům členského státu či států, ve kterých je tato činnost provozována, nebo agentuře. Veškeré osoby nebo organizace, na něž se tato dohoda vztahuje, jsou informovány o její existenci a o její oblasti působnosti.

f) Příslušný úřad shromažďuje a zpracovává veškeré informace, které považuje za prospěšné pro účely dozoru, včetně prohlídek na odbavovací ploše a neohlášených kontrol.

ARO.GEN.305 Program dozoru

a) Příslušný úřad vypracuje a provádí program dozoru zahrnující dozorové činnosti požadované v článku ARO.GEN.300 a v hlavě ARO.RAMP.

b) V případě organizací, kterým příslušný úřad udělil osvědčení, je program dozoru vytvořen tak, aby zohledňoval specifickou povahu dotčené organizace, celý rozsah jejích činností a výsledky předchozích činností v rámci osvědčování nebo dozoru podle hlav ARO.GEN a ARO.RAMP, a vychází z posouzení souvisejících rizik. V rámci každého plánovaného cyklu dozoru program zahrnuje:

1) audity a kontroly, popřípadě prohlídky na odbavovací ploše a neohlášené kontroly a

2) schůzky odpovědných vedoucích pracovníků a příslušného úřadu s cílem zajistit, aby obě strany byly průběžně informovány o závažných problémech.

c) V případě organizací, kterým příslušný úřad vydal osvědčení, nesmí být plánovaný cyklus dozoru delší než 24 měsíců.

▼B

Je-li prokázáno, že bezpečnostní výkonnost organizace se snížila, může se plánovaný cyklus dozoru zkrátit.

Plánovaný cyklus dozoru se může prodloužit nejvýše na dobu 36 měsíců, pokud příslušný úřad dojde k závěru, že během předchozích 24 měsíců:

1) organizace prokázala schopnost účinným způsobem zjišťovat případy ohrožení bezpečnosti letectví a související rizika;

2) organizace trvale podle článku ORO.GEN.130 prokazuje, že veškeré změny zvládá;

3) nebyly hlášeny žádné nálezy úrovně 1 a

4) všechna nápravná opatření byla provedena ve lhůtě, kterou příslušný úřad přijal či prodloužil v souladu s čl. ARO.GEN.350 písm. d) bodem 2.

Pokud organizace splňuje výše uvedené podmínky a má navíc zavedený a příslušným úřadem schválený účinný systém průběžných hlášení příslušnému úřadu o bezpečnostní výkonnosti a souladu s právními předpisy, lze plánovaný cyklus dozoru dále prodloužit nejvýše na dobu 48 měsíců.

▼M4

d) Pokud jde o organizace, které podávají oznámení o své činnosti příslušnému úřadu, vychází program dozoru ze specifické povahy organizace, složitosti jejích činností, údajů o předchozím dozoru a z posouzení rizik spojených s vykonávanou činností. Zahrnuje audity a kontroly, případně prohlídky na odbavovací ploše a neohlášené kontroly.

d1) Pokud jde o organizace, jimž bylo uděleno povolení ke zvláštnímu provozu, je program dozoru stanovený v souladu s písmenem d), přičemž zohledňuje dosavadní schvalovací řízení a dobu platnosti daného povolení.

▼B

►M1 e) ◄ V případě osob, které jsou držiteli průkazu způsobilosti, osvědčení nebo kvalifikace, které jim vydal příslušný úřad, zahrnuje program dozoru kontroly, popřípadě i kontroly neohlášené.

►M1 f) ◄ Program dozoru zahrnuje vedení záznamů o datech, na něž jsou naplánovány audity, kontroly a schůzky, a o datech, kdy tyto audity, kontroly a schůzky proběhly.

ARO.GEN.310 Postup při udělování prvního osvědčení – organizace

a) Po obdržení žádosti organizace o vydání prvního osvědčení příslušný úřad ověří, zda tato organizace splňuje příslušné požadavky. Při tomto ověřování lze zohlednit prohlášení podle čl. ORO.AOC.100 písm. b).

b) Dojde-li příslušný úřad k závěru, že organizace příslušné požadavky splňuje, vydá osvědčení v souladu s dodatky I až II. Osvědčení se vydávají na neomezenou dobu. Práva a rozsah činností, k jejichž vykonávání je tato organizace oprávněna, jsou upřesněna v podmínkách oprávnění, které jsou připojeny k osvědčení.

▼B

c) S cílem umožnit organizaci provádět změny bez předchozího schválení příslušným úřadem v souladu s článkem ORO.GEN.130 schválí příslušný úřad postup navržený organizací, ve kterém je rozsah těchto změn vymezen a popsán způsob jejich řízení a oznamování.

ARO.GEN.330 Změny – organizace

a) Po obdržení žádosti organizace o provedení změny, která vyžaduje předchozí schválení, ověří příslušný úřad před vydáním oprávnění, zda tato organizace splňuje příslušné požadavky.

Pokud příslušný úřad nevydá rozhodnutí o pozastavení platnosti osvědčení této organizace, stanoví podmínky, za jakých tato organizace může po dobu provádění změny provozovat svou činnost.

Dojde-li příslušný úřad k závěru, že tato organizace splňuje příslušné požadavky, změnu schválí.

b) Pokud organizace provádí změny vyžadující předchozí schválení příslušného úřadu a toto schválení příslušného úřadu podle písmena a) nezíská, příslušný úřad pozastaví, omezí či zruší platnost osvědčení této organizace, aniž je dotčena možnost použití dalších donucovacích opatření.

c) V případě změn, které předchozí schválení nevyžadují, posoudí příslušný úřad informace předložené v rámci oznámení, které mu dotčená organizace zaslala v souladu s článkem ORO.GEN.130, a ověří, zda tato organizace splňuje příslušné požadavky. Pokud některý z těchto požadavků není splněn, příslušný úřad:

1) oznámí organizaci, že daný požadavek nesplňuje, a požádá ji o provedení dalších změn;

2) v případě nálezů úrovně 1 nebo úrovně 2 postupuje v souladu s článkem ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Prohlášení – organizace

▼M14

a) Obdrží-li příslušný úřad prohlášení od organizace, která provádí nebo má v úmyslu provádět činnosti, pro které se vyžaduje prohlášení, ověří, zda prohlášení obsahuje veškeré informace stanovené:

1) podle článku ORO.DEC.100 přílohy III (části ORO) tohoto nařízení;

2) podle článku BOP.ADD.100 přílohy II (části BOP) nařízení (EU) 2018/395, pokud jde o provozovatele balonů, nebo

3) podle článku SAO.DEC.100 přílohy II (části SAO) prováděcího nařízení (EU) 2018/1976, pokud jde o provozovatele kluzáků.

Poté co ověří požadované informace, potvrdí příslušný úřad organizaci přijetí prohlášení.

▼M1

b) Pokud prohlášení neobsahuje požadované informace nebo obsahuje informace, z nichž vyplývá, že došlo k porušení příslušných požadavků, informuje příslušný úřad organizaci o uvedených nesrovnalostech a vyžádá si další informace. Je-li to považováno za potřebné, provede příslušný úřad u organizace kontrolu. Jestliže se porušení požadavků potvrdí, přijme příslušný úřad opatření podle článku ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Nálezy a nápravná opatření – organizace

a) Příslušný úřad vykonávající dozor v souladu s čl. ARA.GEN.300 písm. a) má k dispozici systém pro analýzu nálezů z hlediska jejich bezpečnostního významu.

▼M4

b) K vydání nálezu úrovně 1 přistoupí příslušný úřad poté, co zjistí významný případ nedodržení příslušných požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, postupů a příruček organizace nebo podmínek oprávnění, osvědčení, povolení ke zvláštnímu provozu nebo obsahu prohlášení, jež snižuje bezpečnost nebo závažným způsobem ohrožuje bezpečnost letu.

▼B

Nález úrovně 1 zahrnuje případy, kdy:

▼M11

1) organizace během běžných provozních hodin a po dvou písemných žádostech neumožnila přístup příslušnému úřadu podle článku ORO.GEN.140 přílohy III (části ORO) tohoto nařízení nebo provozovatelům balonů podle článků BOP.ADD.015 a BOP.ADD.035 přílohy II (části BOP) nařízení (EU) 2018/395;

▼B

2) organizace dosáhla platnosti svého osvědčení ►M4 nebo povolení ke zvláštnímu provozu ◄ nebo jeho prodloužení paděláním podpůrných dokladů;

3) organizace postupovala prokazatelně neoprávněným způsobem nebo své osvědčení ►M4 nebo povolení ke zvláštnímu provozu ◄ používala podvodným způsobem a

4) v čele organizace nestojí odpovědný vedoucí.

▼M4

c) K vydání nálezu úrovně 2 přistoupí příslušný úřad poté, co zjistí případ nedodržení příslušných požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, postupů a příruček organizace nebo podmínek oprávnění, osvědčení, povolení ke zvláštnímu provozu nebo obsahu prohlášení, jež by mohlo snížit bezpečnost nebo ohrozit bezpečnost letu.

▼B

d) Dojde-li ke zjištění nálezu při výkonu dozoru nebo jiným způsobem, příslušný úřad tento nález písemně sdělí organizaci a uloží jí provedení nápravných opatření, která povedou k odstranění zjištěných nesrovnalostí, aniž jsou dotčena další opatření požadovaná v nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech. V případě potřeby informuje příslušný úřad stát, v němž je dotčené letadlo zapsáno do rejstříku.

1) V případě nálezů úrovně 1 přijme příslušný úřad neprodleně odpovídající opatření vedoucí k zákazu či omezení činnosti a v případě potřeby přijme opatření, kterým zruší platnost osvědčení ►M4 , povolení ke zvláštnímu provozu ◄či konkrétního oprávnění nebo tuto platnost úplně nebo částečně omezí či pozastaví v závislosti na míře závažnosti nálezu úrovně 1, dokud organizace úspěšně neprovede nápravné opatření.

▼B

2) V případě nálezu úrovně 2 příslušný úřad:

i) poskytne organizaci lhůtu k provedení nápravných opatření odpovídající povaze nálezu, přičemž první lhůta nesmí být delší než tři měsíce. Po uplynutí této lhůty a se zřetelem k povaze nálezu může příslušný úřad na základě uspokojivého a jím schváleného plánu nápravných opatření tuto tříměsíční lhůtu prodloužit, a

ii) posoudí organizací navržená nápravná opatření a plán jejich provádění, a dojde-li při tomto posouzení k závěru, že postačují k odstranění nesouladu, schválí je.

3) Pokud organizace nepředloží přijatelný plán nápravných opatření nebo tato nápravná opatření neprovede ve lhůtě schválené nebo prodloužené příslušným úřadem, zvýší příslušný úřad úroveň nálezu na úroveň 1 a přijme opatření, která jsou uvedena v písm. d) bodě 1.

▼M15

4) Příslušný úřad vede záznamy o všech nálezech, k nimž dospěl nebo které mu byly sděleny v souladu s písmenem e) a popřípadě o jím uplatněných donucovacích opatřeních a rovněž i o všech nápravných opatřeních přijatých v souvislosti s těmito nálezy a o datech, k nimž byla tato opatření ukončena.

▼B

e) Pokud úřad některého členského státu postupující podle čl. ARO.GEN.300 písm. d) zjistí jakýkoliv případ nedodržení příslušných požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel ►M1 ze strany organizace, která příslušnému úřadu jiného členského státu nebo agentuře podala prohlášení o své činnosti nebo jíž tento příslušný úřad jiného členského státu nebo agentura vydal/vydala osvědčení ◄►M4 nebo povolení ◄, informuje o tom tento příslušný úřad a uvede, o jakou úroveň nálezu se jedná, aniž jsou tím dotčena další donucovací opatření.

ARO.GEN.355 Nálezy a donucovací opatření – osoby

a) Pokud příslušný úřad odpovědný za dozor podle čl. ARO.GEN.300 písm. a) objeví při výkonu dozoru nebo jiným způsobem důkaz o tom, že osoba, která je držitelem průkazu způsobilosti, osvědčení, kvalifikace nebo atestace vydané v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly nesplňuje příslušné požadavky, jedná v souladu s čl. ARA.GEN.355 písm. a) až d) přílohy VI (část ARA) nařízení Komise ►M4 (EU) č. 1178/2011 ◄ ([1]).

b) Pokud se při výkonu dozoru nebo jiným způsobem prokáže, že osoba, na kterou se vztahují požadavky stanovené v nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech a která není držitelem průkazu způsobilosti, osvědčení, kvalifikace ani atestace vydané v souladu s uvedeným nařízením a jeho prováděcími pravidly, nesplňuje příslušné požadavky, přijme příslušný úřad, který tento nesoulad zjistil, veškerá donucovací opatření nezbytná k tomu, aby trvání uvedeného nesouladu zabránil.

▼M4

ARO.GEN.360 Nálezy a donucovací opatření – všichni provozovatelé

Pokud se při výkonu dozoru nebo jiným způsobem prokáže, že provozovatel, na kterého se vztahují požadavky stanovené v nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech, nesplňuje příslušné požadavky, přijme příslušný úřad, který tento nesoulad zjistil, veškerá donucovací opatření nezbytná k tomu, aby trvání uvedeného nesouladu zabránil.

([1]) Úř. věst. L 100, 5.4.2012, s. 1.

▼B

HLAVA OPS

LETOVÝ PROVOZ

ODDÍL I

Osvědčování provozovatelů v obchodní letecké dopravě

ARO.OPS.100 Vydávání osvědčení leteckého provozovatele

a) Příslušný úřad vydá osvědčení leteckého provozovatele (AOC), jestliže dojde k závěru, že provozovatel prokázal soulad s náležitostmi požadovanými v článku ORO.AOC.100.

b) Osvědčení musí obsahovat související provozní specifikace.

▼M4

c) Příslušný úřad může stanovit konkrétní provozní omezení. Tato omezení se zdokumentují v provozních specifikacích.

▼B

ARO.OPS.105 Ujednání o společném označování linek

Při zvažování bezpečnosti dohody o společném označování linek zahrnující provozovatele ze třetí země musí příslušný úřad:

1) dojít po ověření provedeném provozovatelem podle článku ORO.AOC.115 k závěru, že provozovatel ze třetí země vyhovuje standardům ICAO;

2) v případě potřeby navázat kontakt s příslušným úřadem státu provozovatele ze třetí země.

▼M11

ARO.OPS.110 Dohody o nájmu/pronájmu letounů a vrtulníků

▼B

a) Příslušný úřad schválí dohodu o nájmu/pronájmu, jestliže dojde k závěru, že provozovatel, který získal osvědčení v souladu s přílohou III (část ORO), splňuje:

1) ustanovení čl. ORO.AOC.110 písm. d), pokud jde o nájem letadla třetí země bez posádky;

2) ustanovení čl. ORO.AOC.110 písm. c), pokud jde o nájem letadla s posádkou od provozovatele ze třetí země;

▼M15

3) ustanovení čl. ORO.AOC.110 písm. e), pokud jde o pronájem letadla bez posádky jakémukoliv provozovateli, kromě případů uvedených v článku ORO.GEN.310 přílohy III;

▼B

4) příslušné požadavky týkající se zachování letové způsobilosti a letového provozu, pokud jde o nájem letadla zapsaného do rejstříku v EU bez posádky a nájem letadla s posádkou od provozovatele EU.

b) Schválení dohody o nájmu letadla s posádkou je pozastaveno nebo zrušeno pokaždé, kdy:

1) je pozastaveno nebo zrušeno AOC pronajímatele nebo nájemce;

▼M15

2) pronajímatel podléhá zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ([1]);

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15).

▼M15

3) povolení vydané v souladu s nařízením Komise (EU) č. 452/2014 ([1]) bylo pozastaveno, zrušeno nebo se jej držitel vzdal.

▼M7

c) Schválení dohody o nájmu letadla bez posádky je pozastaveno nebo zrušeno pokaždé:

1) kdy je pozastaveno nebo zrušeno osvědčení letové způsobilosti letadla;

2) kdy je letadlo uvedeno na seznamu provozovatelů, na které se vztahují provozní omezení, nebo kdy je zapsáno v rejstříku státu, kde všichni provozovatelé pod jeho dozorem podléhají zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

▼B

d) Jestliže je příslušný úřad požádán o předchozí schválení dohody o pronájmu letadla bez posádky v souladu s čl. ORO.AOC.110 písm. d), zajistí:

▼M15

1) řádnou koordinaci s příslušným úřadem odpovědným za průběžný dozor nad letadlem v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1321/2014 ([2]) nebo za provoz letadla, pokud se nejedná o stejný úřad;

2) aby příslušné letadlo bylo včas vymazáno z osvědčení leteckého provozovatele, kromě případů uvedených v článku ORO.GEN.310 přílohy III.

▼M7

e) Jestliže je příslušný úřad požádán o předchozí schválení dohody o nájmu letadla bez posádky v souladu s článkem ORO.AOC.110 písm. d), zajistí řádnou koordinaci se státem zápisu do rejstříku, tak jak je to potřeba k výkonu povinností spojených s dozorem nad letadlem.

▼M4

ODDÍL Ia

Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

ARO.OPS.150 Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

a) Obdrží-li příslušný úřad provozovatele žádost o vydání povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu, přezkoumá doklady provozovatele o posouzení rizik a standardní provozní postupy vztahující se k jednomu či více druhům plánovaného provozu a vypracované v souladu s příslušnými požadavky přílohy VIII (část SPO).

▼M15

b) Je-li příslušný úřad provozovatele s posouzením rizik a standardními provozními postupy spokojen, udělí povolení v souladu s dodatkem IV. Povolení může být vydáno na omezenou či neomezenou dobu platnosti. V povolení musí být uvedeny podmínky, za kterých je provozovatel oprávněn provádět jeden nebo více druhů vysoce rizikového zvláštního obchodního provozu.

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5.2014, s. 12).

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

▼M4

c) Obdrží-li příslušný úřad provozovatele žádost o změnu povolení, dodrží ustanovení písmen a) a b). Pokud příslušný úřad nevydá rozhodnutí o pozastavení platnosti povolení, stanoví podmínky, za jakých může provozovatel po dobu provádění změny svou činnost provozovat.

d) Obdrží-li příslušný úřad provozovatele žádost o obnovení povolení, dodrží ustanovení písmen a) a b). Může při tom zohlednit minulé schvalovací řízení a výkon dozoru.

e) Pokud provozovatel zavede jakoukoliv změnu, aniž by předložil upravené posouzení rizik a standardní provozní postupy, příslušný úřad provozovatele vydané povolení pozastaví, omezí nebo zruší, aniž by byla dotčena případná další donucovací opatření.

f) Obdrží-li příslušný úřad provozovatele žádost o vydání povolení k přeshraničnímu vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu, přezkoumá doklady provozovatele o posouzení rizik a standardní provozní postupy ve spolupráci s příslušným úřadem v plánovaném místě uskutečnění daného letu. Jsou-li oba příslušné úřady s posouzením rizik a standardními provozními postupy spokojeny, příslušný úřad provozovatele vydá povolení.

ARO.OPS.155 Dohody o nájmu/pronájmu

a) Příslušný úřad schválí dohodu o nájmu/pronájmu týkající se letadla zapsaného do rejstříku ve třetí zemi nebo provozovatele ze třetí země, pokud provozovatel SPO prokázal, že splňuje ustanovení článku ORO.SPO.100.

b) Schválení dohody o nájmu/pronájmu letadla bez posádky se pozastaví nebo zruší vždy, je-li pozastaveno nebo zrušeno osvědčení letové způsobilosti letadla.

▼B

ODDÍL II

Schválení/oprávnění

ARO.OPS.200 Postup vydávání zvláštního oprávnění

a) Pokud příslušný úřad obdrží žádost o vydání zvláštního oprávnění nebo o jeho změny, posoudí žádost v souladu s příslušnými požadavky přílohy V (část SPA) a v případě potřeby provede odpovídající kontrolu provozovatele.

▼M1

b) Dojde-li příslušný úřad k závěru, že provozovatel splnění příslušných požadavků prokázal, oprávnění vydá nebo změní. V oprávnění se uvedou:

1) provozní specifikace podle dodatku II pro provoz v obchodní letecké dopravě, nebo

▼M15

2) seznam zvláštních oprávnění podle dodatku III pro neobchodní provoz a zvláštní provoz.

▼B

ARO.OPS.205 Schválení seznamu minimálního vybavení

a) Pokud příslušný úřad obdrží od provozovatele žádost o první schválení seznamu minimálního vybavení (MEL) nebo o jeho změnu, posoudí před vydáním oprávnění každou dotčenou položku s cílem ověřit její soulad s příslušnými požadavky.

b) Příslušný úřad schválí postup provozovatele pro prodloužení lhůty oprav B, C a D, pokud provozovatel prokáže a příslušný úřad ověří splnění podmínek stanovených v čl. ORO.MLR.105 písm. f).

▼B

c) Příslušný úřad případ od případu schválí provoz letadla mimo omezení MEL, ale v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), pokud provozovatel prokáže a příslušný úřad ověří splnění podmínek stanovených v článku ORO.MLR.105.

▼M4

ARO.OPS.210 Vymezení vzdálenosti nebo místního prostoru

Příslušný úřad může vymezit vzdálenost nebo místní prostor pro účely provozu.

▼B

ARO.OPS.215 Oprávnění k provozu vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor

a) Členský stát stanoví oblasti, kde může být provoz vrtulníku prováděn bez zajištění možnosti bezpečného vynuceného přistání podle článku CAT.POL.H.420.

b) Před vydáním oprávnění podle článku CAT.POL.H.420 zváží příslušný úřad důvody provozovatele, jež brání v použití příslušných kritérií výkonnosti.

ARO.OPS.220 Oprávnění k provozu vrtulníků na místo nebo z místa veřejného zájmu

Oprávnění uvedené v článku CAT.POL.H.225 obsahuje seznam míst veřejného zájmu uvedených provozovatelem, na něž se oprávnění vztahuje.

▼M20

ARO.OPS.225 Schvalování palivových/energetických programů

a) Příslušný úřad schválí palivový/energetický program navržený provozovatelem obchodní letecké dopravy, pokud provozovatel prokáže soulad se všemi příslušnými požadavky stanovenými v tomto nařízení, které se týkají paliva/energie pro letouny nebo vrtulníky používané v obchodní letecké dopravě.

b) Příslušný úřad posuzuje plánování paliva/energie a přeplánování za letu, výběr letiště a zásady hospodaření s palivem/energií za letu spojené s palivovými/energetickými programy spolu s procesy podporujícími provádění těchto programů a dohlíží na ně.

c) Kromě písmen a) a b) příslušný orgán při schvalování jednotlivých palivových/energetických programů:

1) ověřuje, zda provozovatel prokázal základní bezpečnostní výkonnost současného palivového/energetického programu;

2) posuzuje schopnost provozovatele podpořit provádění navrhovaného individuálního palivového/energetického programu; minimálně musí být zváženy tyto prvky:

i) systém řízení provozovatele;

▼M20

ii) provozní schopnosti provozovatele.

3) ověřuje, zda posouzení bezpečnostního rizika provedené provozovatelem, které podporuje navrhovaný individuální palivový/energetický program, dosahuje úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni bezpečnosti současného palivového/energetického programu, a

4) zřizuje plán dohledu za účelem pravidelného posuzování schváleného individuálního palivového/energetického programu s cílem ověřit soulad programu nebo rozhodnout, zda by měl být program změněn nebo zrušen.

d) Schvalování uvedené v čl. CAT.OP.MPA.182 písm. d) bodě 2 zahrnuje seznam osamocených letišť, která provozovatel stanoví pro každý typ letadla, na který se schválení vztahuje.

e) Aniž je dotčen čl. ARO.GEN.120 písm. d) a e), oznámí příslušný úřad agentuře zahájení hodnocení alternativního způsobu průkazu týkajícího se palivových/energetických programů.

▼M18

ARO.OPS.226 Schvalování výcvikových programů založených na důkazech a dozor nad nimi

a) Pokud příslušný úřad udělí schválení programů EBT, musí inspektoři získat kvalifikaci a podstoupit výcvik v oblasti zásad EBT, podávání žádostí, schvalovacích postupů a průběžného dozoru.

b) Příslušný úřad posoudí program EBT a provádí nad ním dozor spolu s procesy, které podporují provádění programu EBT a jeho účinnost.

c) Po obdržení žádosti o schválení programu EBT příslušný úřad:

1) zajistí řešení zjištění úrovně 1 v oblastech, které podpoří žádost týkající se programu EBT;

2) posoudí schopnost provozovatele podporovat provádění programu EBT. Minimálně musí být zváženy tyto prvky:

i) vyspělost a schopnost systému řízení provozovatele v oblastech, které podpoří uplatňování programu EBT – zejména výcvik letové posádky;

ii) vhodnost programu EBT provozovatele – program EBT odpovídá velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností s přihlédnutím k nebezpečím a souvisejícím rizikům spojeným s těmito činnostmi;

▼M18

iii) přiměřenost systému provozovatele pro vedení záznamů, zejména pokud jde o záznamy o výcviku, přezkoušení a kvalifikaci letové posádky, především ORO.GEN.220 a ORO.MLR.115 písm. c) a d);

iv) vhodnost klasifikačního systému provozovatele k posouzení kompetencí pilota;

v) kvalifikovanost a zkušenosti instruktorů a dalších pracovníků zapojených do programu EBT v oblasti používání procesů a postupů, které podporují provádění programu EBT, a

vi) plán provozovatele na provádění EBT a posouzení bezpečnostních rizik podporující program EBT k prokázání, jak lze dosáhnout úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni stávajícího výcvikového programu.

d) Příslušný úřad udělí schválení programu EBT, jakmile z posouzení vyplyne, že je zajištěn soulad alespoň s články ORO.FC.146, ORO.FC.231 a ORO.FC.232.

e) Aniž je dotčen čl. ARO.GEN.120 písm. d) a e), příslušný úřad uvědomí agenturu, jakmile zahájí hodnocení alternativních způsobů průkazu souvisejících s EBT.

▼M3

ARO.OPS.230 Určení rušivých rozvrhů

Pro účely omezení doby letu určí příslušný úřad v souladu s definicemi rušivých rozvrhů „časného typu“ a „pozdního typu“ uvedenými v ORO.FTL.105 přílohy III, který z těchto dvou typů rušivých rozvrhů se použije pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy, nad nimiž tento úřad vykonává dozor.

ARO.OPS.235 Schvalování individuálních plánů specifikací doby letu

a) Příslušný úřad schválí plány specifikací doby letu navržené provozovatelem obchodní letecké dopravy, jestliže provozovatel prokáže soulad s nařízením (ES) č. 216/2008 a hlavou FTL přílohy III tohoto nařízení.

b) Pokud se plán specifikací doby letu navržený provozovatelem odchýlí od použitelných certifikačních specifikací vydaných agenturou, použije příslušný úřad postup popsaný v čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008.

c) Pokud se plán specifikací doby letu navržený provozovatelem odchýlí od platných prováděcích pravidel, použije příslušný úřad postup popsaný v čl. 14 odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008.

d) Schválené odchylky podléhají poté, co byly uplatněny, posouzení s cílem určit, zda by tyto odchylky měly být potvrzeny nebo pozměněny. Příslušný úřad a agentura provedou nezávislé hodnocení na základě informací poskytnutých provozovatelem. Hodnocení musí být přiměřené, transparentní a založené na vědeckých zásadách a poznatcích.

▼M9

ARO.OPS. 240 Specifické schválení/oprávnění RNP AR APCH

a) Pokud žadatel prokáže, že splnil požadavky uvedené v článku SPA.PBN.105, vydá příslušný úřad pro RNP AR APCH buď obecné specifické oprávnění, nebo zvláštní schválení/oprávnění k provozu.

b) V případě zvláštního schválení/oprávnění k provozu příslušný úřad:

1) v oprávnění k provozu PBN sestaví seznam schválených postupů přiblížení podle přístrojů na konkrétních letištích;

2) případně zřídí koordinaci s úřady příslušnými pro tato letiště; a

3) zohlední případné zápočty vyplývající ze zvláštních schválení/oprávnění k provozu RNP AR APCH již vydaných žadatelům.

▼M4

ODDÍL III

Dozor nad provozem

ARO.OPS.300 Seznamovací lety

Příslušný úřad může stanovit dodatečné podmínky pro seznamovací lety uskutečňované v souladu s částí NCO na území členského státu. Tyto podmínky musí být přiměřené a zaručovat bezpečný provoz.

▼B

HLAVA RAMP

PROHLÍDKY NA ODBAVOVACÍ PLOŠE U LETADEL PROVOZOVATELŮ POD REGULAČNÍM DOZOREM JINÉHO STÁTU

ARO.RAMP.005 Oblast působnosti

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, kterými se řídí příslušný úřad nebo agentura při plnění úkolů nebo povinností týkajících se výkonu prohlídek na odbavovací ploše letadel používaných provozovateli ze třetích zemí nebo provozovateli pod regulačním dozorem jiného členského státu, když přistanou na letištích nacházejících se na území, na než se vztahují ustanovení Smlouvy.

ARO.RAMP.100 Obecná ustanovení

a) Letadlo i posádka se kontrolují z hlediska plnění příslušných požadavků.

b) Kromě provádění prohlídek na odbavovací ploše na základě programu dozoru v souladu s článkem ARO.GEN.305 může příslušný úřad provádět prohlídky na odbavovací ploše u letadel, u nichž vznikne podezření, že nejsou v souladu s příslušnými požadavky.

c) V rámci vývoje programu dozoru vytvořeného v souladu s článkem ARO.GEN.305 vypracuje příslušný úřad roční program prohlídek letadel na odbavovací ploše. Tento program:

1) je založen na metodologii výpočtu, která zohledňuje historické údaje o počtu a povaze provozovatelů a počtu jejich přistání na vlastních letištích, jakož i bezpečnostní riziko a

2) umožňuje příslušnému úřadu upřednostnit prohlídky letadel na základě seznamu podle čl. ARO.RAMP.105 písm. a).

d) Považuje-li to agentura za nutné, provede ve spolupráci s členskými státy, na jejichž území prohlídka probíhá, prohlídku na odbavovací ploše u letadla s cílem ověřit soulad s příslušnými požadavky za účelem:

1) výkonu úkolů v rámci osvědčování, které agentuře ukládá nařízení (ES) č. 216/2008;

▼B

2) standardizačních kontrol členského státu nebo

3) kontrol organizace s cílem ověřit soulad s příslušnými požadavky v potenciálně nebezpečných situacích.

ARO.RAMP.105 Kritéria pro stanovení priorit

a) Pro účely stanovení priorit při provádění prohlídek na odbavovací ploše agentura poskytne příslušným úřadům seznam provozovatelů nebo letadel, u nichž bylo zjištěno možné riziko.

b) Tento seznam zahrnuje:

1) provozovatele letadel určené na základě analýzy dostupných údajů v souladu s čl. ARO.RAMP.150 písm. b) bodem 4;

2) provozovatele nebo letadla, o nichž agenturu informovala Evropská komise, určené na základě:

i) stanoviska vyjádřeného Výborem pro leteckou bezpečnost v souvislosti s uplatňováním nařízení (ES) č. 2111/2005, že je nezbytné další ověření účinného souladu s příslušnými standardy bezpečnosti prostřednictvím systematických prohlídek na odbavovací ploše, nebo

ii) informací, které získala Evropská komise od členského státu na základě čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 2111/2005;

3) letadla provozovaná ve směru na území, na něž se vztahují ustanovení Smlouvy, provozovateli zařazenými do přílohy B seznamu provozovatelů, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 2111/2005;

4) letadla provozovaná provozovateli, kteří získali osvědčení ve státě vykonávajícím regulační dozor nad provozovateli zařazenými na seznam podle bodu 3;

▼M15

5) letadla používaná provozovatelem ze třetí země, která jsou poprvé provozována ve směru na území, v rámci území nebo ve směru z území, na něž se vztahují ustanovení Smlouvy, nebo jejichž oprávnění vydané v souladu s nařízením (EU) č. 452/2014 je omezeno nebo obnoveno po pozastavení nebo zrušení.

▼B

c) Tento seznam se vypracuje v souladu s postupy stanovenými agenturou, po kompletní aktualizaci na základě seznamu provozovatelů Společenství, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 2111/2005, a to alespoň jednou za čtyři měsíce.

▼M12

ARO.RAMP.106 Testování na přítomnost alkoholu

a) Testování členů letové posádky a palubních průvodčích na přítomnost alkoholu provádí příslušný úřad.

b) Agentura poskytne příslušným úřadům seznam provozovatelů Unie a třetích zemí, aby mohly při testování na přítomnost alkoholu v rámci programu prohlídek na odbavovací ploše v souladu s článkem ARO.RAMP.105 stanovit priority na základě posouzení rizik provedených agenturou a s ohledem na spolehlivost a účinnost stávajících programů testování na přítomnost psychoaktivních látek.

c) Při výběru provozovatelů, u jejichž členů letové posádky a palubních průvodčích se provede test na přítomnost alkoholu, použije příslušný úřad seznam vypracovaný v souladu s písmenem b).

▼M12

d) Při vkládání údajů o testech na přítomnost alkoholu do centralizované databáze v souladu s čl. ARO.RAMP.145 písm. b) příslušný úřad vždy zajistí, aby tyto údaje neobsahovaly žádné osobní údaje dotyčného člena posádky.

e) Existuje-li dostatečný důvod či důvodné podezření, lze testy na přítomnost alkoholu provést kdykoli.

f) V rámci metodiky testování na přítomnost alkoholu se uplatňují uznávané normy kvality, které zajišťují přesné výsledky testování.

g) Člen letové posádky nebo palubní průvodčí, který během testování odmítne spolupracovat nebo u něhož se na základě pozitivního testu zjistí, že je pod vlivem alkoholu, nesmí nadále pokračovat ve výkonu služby.

▼B

ARO.RAMP.110 Shromažďování informací

Příslušný úřad shromažďuje a zpracovává veškeré údaje, které považuje pro účely prohlídek na odbavovací ploše za užitečné.

ARO.RAMP.115 Kvalifikace inspektorů pro prohlídky na odbavovací ploše

a) Příslušný úřad a agentura mají k dispozici kvalifikované inspektory pro prohlídky na odbavovací ploše.

b) Inspektoři pro prohlídky na odbavovací ploše:

1) musí mít nezbytné letecké vzdělání nebo praktické znalosti v oblastech, jichž se prohlídky týkají;

2) musí úspěšně absolvovat:

i) příslušný zvláštní teoretický i praktický výcvik v jedné nebo více z těchto oblastí prohlídek:

A) pilotní prostor;

B) bezpečnost v kabině;

C) stav letadla;

D) náklad;

ii) odpovídající provozní výcvik pod vedením zkušeného inspektora pro prohlídky na odbavovací ploše jmenovaného příslušným úřadem nebo agenturou;

▼M15

3) musí udržovat platnost své kvalifikace prostřednictvím opakovacího výcviku a provedením minimálně dvanácti prohlídek v průběhu každého kalendářního roku.

▼B

c) Výcvik uvedený v písm. b) bodě 2 podbodě i) provádí příslušný úřad nebo organizace pro výcvik schválená podle čl. ARO.RAMP.120 písm. a).

d) Agentura vypracuje a udržuje osnovy výcviku a podporuje pořádání výcvikových kurzů a seminářů pro inspektory s cílem zlepšit porozumění této hlavě a její jednotné uplatňování.

e) Agentura podporuje a koordinuje výměnné programy inspektorů, jejichž cílem je umožnit inspektorům získat praktické zkušenosti a přispět k harmonizaci postupů.

ARO.RAMP.120 Schvalování organizací pro výcvik

a) Příslušný úřad schválí organizaci pro výcvik, která má hlavní místo obchodní činnosti na území příslušného členského státu, dojde-li k závěru, že tato organizace:

1) jmenovala vedoucím výcviku osobu s odpovídajícími řídícími schopnostmi, která je schopna zajistit poskytování výcviku v souladu s příslušnými požadavky;

▼B

2) má k dispozici výcviková zařízení a vybavení pro výuku vhodné pro typ poskytovaného výcviku;

3) poskytuje výcvik v souladu s osnovami vypracovanými agenturou podle čl. ARO.RAMP.115 písm. d);

4) má kvalifikované instruktory výcviku.

b) Pokud o to příslušný úřad požádá, provede agentura ověření souladu a průběžného souladu s požadavky uvedenými v písmenu a).

c) Organizace pro výcvik je schválena pro poskytování jednoho nebo více z těchto druhů výcviku:

1) vstupního teoretického výcviku;

2) vstupního praktického výcviku;

3) opakovacího výcviku.

ARO.RAMP.125 Provádění prohlídek na odbavovací ploše

▼M15

a) Prohlídky na odbavovací ploše se provádějí standardizovaným způsobem.

▼B

b) Při provádění prohlídky na odbavovací ploše vyvine inspektor či inspektoři veškeré možné úsilí, aby zabránili nepřiměřenému zpoždění kontrolovaného letadla.

▼M15

c) Po dokončení prohlídky na odbavovací ploše je velící pilot nebo v jeho nepřítomnosti jiný člen letové posádky nebo zástupce provozovatele informován o výsledku prohlídky na odbavovací ploše.

▼B

ARO.RAMP.130 Kategorizace nálezů

U všech kontrolovaných položek jsou jako nález stanoveny tři možné kategorie nesouladu s příslušnými požadavky. Tyto nálezy jsou kategorizovány takto:

1) nález kategorie 3 představuje zjištěný významný nesoulad s příslušnými požadavky nebo podmínkami osvědčení, který má velký dopad na bezpečnost;

2) nález kategorie 2 představuje zjištěný nesoulad s příslušnými požadavky nebo podmínkami osvědčení, který má významný dopad na bezpečnost;

3) nález kategorie 1 představuje zjištěný nesoulad s příslušnými požadavky nebo podmínkami osvědčení, který má malý dopad na bezpečnost.

ARO.RAMP.135 Návazná opatření ve vztahu k nálezům

a) V případě nálezů kategorie 2 nebo 3 příslušný úřad, popřípadě agentura:

1) informuje o nálezu písemně provozovatele, včetně žádosti o doložení provedených nápravných opatření, a

2) informuje příslušný úřad státu provozovatele a případně státu, ve kterém je letadlo zapsáno do rejstříku a ve kterém byl vydán průkaz způsobilosti letové posádce. Pokud je to vhodné, požádá příslušný úřad nebo agentura o potvrzení přijetí uložených nápravných opatření provozovatele v souladu s články ARO.GEN.350 nebo ARO.GEN.355.

b) V případě nálezu kategorie 3 přijme příslušný úřad kromě ustanovení písmene a) tato okamžitá opatření:

1) omezení letového provozu letadla;

2) požadavek na okamžitá nápravná opatření;

3) vydání zákazu letu letadla v souladu s článkem ARO.RAMP.140 nebo

4) vydání okamžitého zákazu provozování letecké dopravy podle článku 6 nařízení (ES) č. 2111/2005.

▼B

c) Jestliže agentura oznámí nález kategorie 3, požádá příslušný úřad v místě, kde letadlo přistálo, aby přijal příslušná opatření v souladu s písmenem b).

ARO.RAMP.140 Zákaz letu letadla

a) Existují-li v případě nálezu kategorie 3 náznaky úmyslu s letadlem vzlétnout, aniž by provozovatel nebo vlastník provedl příslušná nápravná opatření, nebo je-li možnost takového letu pravděpodobná, příslušný úřad:

1) oznámí velícímu pilotovi/veliteli letadla nebo provozovateli, že letadlo nesmí zahájit let až do dalšího oznámení, a

2) zakáže let příslušného letadla.

b) Jestliže letadlo, které má zakázaný let, používá provozovatel ze třetí země, příslušný úřad státu, kde byl let letadla zakázán, bezodkladně informuje příslušný úřad státu provozovatele a případně státu, v němž je letadlo zapsáno do rejstříku, a agenturu.

c) Příslušný úřad v koordinaci se státem provozovatele a se státem zápisu do rejstříku předepíše nutné podmínky, za nichž může být povolen vzlet letadla.

d) Jestliže má porušení podmínek vliv na platnost osvědčení letové způsobilosti letadla, zruší příslušný úřad zákaz letu pouze tehdy, pokud provozovatel předloží důkaz, že:

1) byl obnoven soulad s příslušnými podmínkami;

▼M15

2) získal povolení k letu v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 pro letadlo zapsané do rejstříku v členském státě;

▼B

3) získal povolení k letu nebo odpovídající dokument státu zápisu do rejstříku nebo státu provozovatele letadla zapsaného do rejstříku ve třetí zemi a provozovaného provozovatelem z EU nebo ze třetí země a

4) popřípadě získal povolení od přelétaných třetí zemí.

ARO.RAMP.145 Podávání hlášení

a) Informace shromážděné v souladu s čl. ARO.RAMP.125 písm. a) se vloží do centralizované databáze uvedené v čl. ARO.RAMP.150 písm. b) bodě 2 do 21 kalendářních dní po provedení prohlídky.

b) Příslušný úřad nebo agentura zanese do centralizované databáze veškeré informace potřebné pro uplatňování nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel a pro výkon úkolů, které agentuře předepisuje tato příloha, včetně příslušných informací uvedených v článku ARO.RAMP.110.

c) Jestliže informace podle článku ARO.RAMP.110 ukazují na existenci potenciální bezpečnostní hrozby, jsou bezodkladně sděleny i jednotlivým příslušným úřadům a agentuře.

d) Jestliže jsou informace o nedostatcích letadla předány některou osobou příslušnému úřadu, musí být informace uvedené v článku ARO.RAMP.110 a čl. ARO.RAMP.125 písm. a) zbaveny informací umožňujících identifikaci jejich zdroje.

▼B

ARO.RAMP.150 Koordinační úkoly agentury

a) Agentura řídí a provozuje nástroje a postupy potřebné k uchovávání a výměně:

▼M15

1) informace uvedené v článku ARO.RAMP.145.

▼B

2) informací poskytnutých třetími zeměmi nebo mezinárodními organizacemi, se kterými EU uzavřela odpovídající dohody, nebo organizacemi, s nimiž uzavřela odpovídající dohody agentura v souladu s čl. 27 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008.

b) Toto řízení zahrnuje tyto úkoly:

1) uchovávat údaje členských států, jež mají význam pro informace týkající se bezpečnosti přistávání letadel na letištích nacházejících se na území, na něž se vztahují ustanovení Smlouvy;

2) vytvořit, vést a průběžně aktualizovat centralizovanou databázi obsahující veškeré informace uvedené v písm. a) bodech 1 a 2;

3) provádět potřebné změny a vylepšení v aplikaci databáze;

4) provádět analýzy centralizované databáze a dalších příslušných informací týkajících se bezpečnosti letadel a leteckých provozovatelů a na základě těchto rozborů:

i) poskytovat poradenství Komisi a příslušným úřadům ohledně okamžitých opatření nebo návazných politik,

ii) hlásit potenciální problémy související s bezpečností Komisi a příslušným úřadům,

iii) navrhovat koordinovaná opatření Komisi a příslušným úřadům, pokud je to nutné z hlediska bezpečnosti, a zajišťovat koordinaci těchto opatření na technické úrovni;

5) navázat kontakt s ostatními evropskými orgány a institucemi, mezinárodními organizacemi a příslušnými úřady třetích zemí při výměně informací.

ARO.RAMP.155 Výroční zpráva

Agentura vypracovává a předkládá Komisi výroční zprávu o systému prohlídek na odbavovací ploše, která obsahuje alespoň tyto informace:

a) stav rozvoje systému;

b) stav prohlídek provedených během příslušného roku;

c) analýzu výsledků prohlídek s uvedením kategorií nálezů;

d) opatření provedená během roku;

e) návrhy na další zlepšení systému prohlídek na odbavovací ploše a

f) přílohy obsahující seznamy prohlídek roztříděných podle provozního stavu, typu letadla, provozovatele a počtu výskytů konkrétního problému.

▼B

ARO.RAMP.160 Informace pro veřejnost a ochrana informací

a) Členské státy používají informace, které obdržely podle článků ARO.RAMP.105 a ARO.RAMP.145, výhradně pro účely nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel a odpovídajícím způsobem je chrání.

b) Agentura každoročně zveřejní souhrnnou informační zprávu, která je dostupná veřejnosti a která obsahuje rozbor informací získaných podle článku ARO.RAMP.145. Zpráva je jednoduchá a snadno srozumitelná a není z ní možné určit zdroj informací.

▼M20

Dodatek I

PROHLÁŠENÍ

v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu

Provozovatel

Jméno/název:

Místo, kde má provozovatel své hlavní místo obchodní činnosti nebo, pokud provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, místo, v němž je provozovatel usazen, nebo má sídlo, a místo, odkud je řízen provoz:

Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:

Provoz letadla

Datum zahájení provozu a datum použitelnosti změny:

Informace o letadle, provozu a organizaci k řízení zachování letové způsobilosti[1]:

Typ(y) letadla (letadel), poznávací značka (značky) a hlavní základna:

Výrobní číslo (MSN) letadla[2]	Typ letadla	Poznávací značka letadla[3]	Hlavní základna	Druh(y) provozu[4]	Organizace odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti[5]

U určitých druhů provozu musí provozovatel před provedením takového provozu získat předchozí schválení[6] nebo zvláštní schválení/oprávnění[7].

V příslušných případech podrobnosti o získaných schváleních(k prohlášení případně přiložte seznam zvláštních oprávnění/schválení, včetně těch vydaných třetími zeměmi).

V příslušných případech údaje o uděleném oprávnění ke zvláštnímu provozu (přiložte povolení).

V příslušných případech seznam alternativních způsobů průkazu s odkazem na AMC, které nahrazují (přiložte jejich seznam).

Prohlášení

☐ Provozovatel splňuje a bude nadále splňovat základní požadavky stanovené v příloze V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 a požadavky nařízení (EU) č. 965/2012.

☐ Dokumentace systému řízení včetně provozní příručky splňuje požadavky přílohy III (část ORO), přílohy V (část SPA), přílohy VI (část NCC) nebo přílohy VIII (část SPO) nařízení (EU) č. 965/2012 a veškeré lety budou prováděny v souladu s postupy a pokyny uvedenými v provozní příručce, jak vyžaduje čl. ORO.GEN.110 písm. b) přílohy III (část ORO).

☐ Veškerá provozovaná letadla mají platné osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 nebo splňují zvláštní požadavky na letovou způsobilost, které jsou použitelné na letadla registrovaná ve třetí zemi a podléhající dohodě o nájmu/pronájmu.

☐ Všichni členové letové posádky jsou držiteli průkazů způsobilosti podle přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, jak požaduje čl. ORO.FC.100 písm. c) přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012, a palubní průvodčí případně absolvovali výcvik v souladu s hlavou CC přílohy III (část ORO).

▼**M20**

☐ V příslušných případech zavede provozovatel uznávané standardy leteckého průmyslu a prokáže s nimi shodu. Odkaz na standard: Certifikační úřad: Datum posledního auditu shody:
☐ Provozovatel uvědomí příslušný úřad o jakýchkoli změnách okolností ovlivňujících splnění základních požadavků stanovených v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavků nařízení (EU) č. 965/2012, jak bylo uvedeno v tomto prohlášení pro příslušný úřad, a o jakýchkoli změnách informací a seznamů alternativních způsobů průkazu zahrnutých do tohoto prohlášení nebo k němu přiložených, jak požaduje čl. ORO.GEN.120 písm. a) přílohy III (část ORO).
☐ Provozovatel potvrzuje správnost informací uvedených v tomto prohlášení.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka

(1) Pokud není v prohlášení dostatek místa k uvedení požadovaných informací, uveďte informace v samostatné příloze. Příloha musí být opatřena datem a musí být podepsána.

(2) Výrobní číslo přidělené výrobcem.

(3) Pokud je letadlo rovněž registrováno držitelem osvědčení leteckého provozovatele, uveďte číslo osvědčení leteckého provozovatele příslušného držitele.

(4) „Druhem (druhy) provozu“ se rozumí druh provozu uskutečňovaného s tímto letadlem, např. neobchodní provoz nebo zvláštní provoz, jako jsou lety pro letecké snímkování, lety pro leteckou reklamu, lety pro zpravodajská média, lety pro televizní či filmové natáčení, lety s padákovými seskoky, lety pro skydiving, kontrolní lety po údržbě.

(5) Informace o organizaci odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti zahrnují název organizace, adresu a číslo oprávnění.

(6) a) provoz s jakýmkoliv vadným přístrojem, vybavením nebo položkou či funkcí podle seznamu minimálního vybavení (MEL) (články ORO.MLR.105 písm. b), f) a j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 a SPO.IDE.H.105).

b) provoz vyžadující předchozí oprávnění nebo schválení, včetně všech těchto položek:
- pro zvláštní provoz, nájem letadel registrovaných ve třetí zemi s posádkou a bez posádky (čl. ORO.SPO.100 písm. c),
- vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz (čl. ORO.SPO.110),
- neobchodní provoz s letadlem s MOPSC větším než 19, který se provádí bez palubního průvodčího vykonávajícího činnost (čl. ORO.CC.100 písm. d),
- používání provozních minim IFR, která jsou nižší než provozní minima zveřejňovaná státem (čl. NCC.OP.110 a SPO.OP.110),
- plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů (čl. NCC.OP.157),
- zvláštní provoz (SPO) bez kyslíku nad 10 000 stopami (čl. SPO.OP.195).

(7) provoz v souladu s přílohou V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, včetně hlav B „PROVOZ S NAVIGACÍ ZALOŽENOU NA VÝKONNOSTI (PBN)“, C „PROVOZ S PŘEDEPSANOU MINIMÁLNÍ NAVIGAČNÍ VÝKONNOSTÍ (MNPS)“, D „PROVOZ VE VZDUŠNÉM PROSTORU SE SNÍŽENÝMI MINIMY VERTIKÁLNÍHO ROZSTUPU (RVSM)“, E „PROVOZ ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVO)“, G „DOPRAVA NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ“, K „PROVOZ VRTULNÍKŮ V POBŘEŽNÍCH VODÁCH“ a M „ELEKTRONICKÉ LETOVÉ AKTOVKY (EFB)“

▼**M21**

Dodatek II

PROVOZNÍ SPECIFIKACE **(podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)**				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon ([1]): _____; Fax: _____; E-mail: _____				
Osvědčení leteckého provozovatele č. ([2]):	Název provozovatele ([3]):		Datum ([4]):	Podpis:
Dba obchodní název Provozní specifikace č.:				
Model letadla ([5]): Poznávací značka letadla ([6]):				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava ☐ cestující ☐ náklad ☐ jiné ([7]): _____				
Oblast provozu ([8]):				
Zvláštní omezení ([9]):				
Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace ([10])	Poznámky
Nebezpečné zboží:	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Vzlet	☐	☐	RVR ([11]):.. m	
Přiblížení a přistání	☐	☐	CAT ([12])…. DA/H: stop, RVR:.. m	
Provozní zápočty	☐	☐	CAT ([13])….DA/H: stop, RVR:... m	
RVSM ([14]) ☐ Nepoužije se	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ Nepoužije se	☐	☐	Maximální doba letu na náhradní letiště ([16]): min.	
Komplexní navigační specifikace pro provoz s PBN ([17])	☐	☐		([18])
Specifikace minimální navigační výkonnosti	☐	☐		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	☐	☐		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	☐	☐		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	☐	☐		

▼**M21**

Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	☐	☐		
Výcvik palubních průvodčích ([20])	☐	☐		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ([21])	☐	☐		
Použití aplikací EFB typu B	☐	☐	([22])	
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	([23])	
Jiné ([24])				

([1]) Telefonní čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová a faxová adresa, je-li k dispozici.
([2]) Vyplňte číslo odpovídajícího osvědčení leteckého provozovatele (AOC).
([3]) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ („Doing business as“).
([4]) Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
([5]) Vyplňte označení ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).
([6]) Poznávací značka je uvedena buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky. Pokud se na příslušný typ letadla nevztahují všechna zvláštní oprávnění, poznávací značka letadla může být uvedena ve sloupci poznámky u příslušného zvláštního oprávnění.
([7]) Specifikujte jiné druhy dopravy (např. letecká záchranná služba).
([8]) Uveďte zeměpisnou oblast či oblasti schváleného provozu (prostřednictvím zeměpisných souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
([9]) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
([10]) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé oprávnění nebo druh oprávnění (s příslušnými kritérii).
([11]) Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
([12]) Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: CAT II nebo CAT III. Vyplňte minimální RVR v metrech a DH ve stopách. Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
([13]) Vyplňte příslušný provozní zápočet: SA CAT I, SA CAT II, EFVS atd. Vyplňte minimální RVR v metrech a DH ve stopách. Každé kategorii uvedeného provozního zápočtu odpovídá samostatný řádek.
([14]) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
([15]) Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) se nyní používá pouze pro dvoumotorová letadla. Z tohoto důvodu může být políčko „Nepoužije se“ zaškrtnuto, pokud má příslušný typ letadla méně nebo více než dva motory.
([16]) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílích), jakož i typ motoru.
([17]) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému komplexnímu oprávnění specifickému pro PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupci „Specifikace“ nebo „Poznámky“ nebo v obou. Jednotlivá oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
([18]) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy či letiště nebo na obojí.
([19]) Vložte konkrétní kombinaci draku nebo motoru.
([20]) Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([21]) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
([22]) Vložení seznamu aplikací EFB typu B společně s odkazem na hardware EFB (u mobilních EFB). Tento seznam je uveden buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
([23]) Vyplňte jméno osoby nebo název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a odkaz na nařízení, které vyžaduje provedení prací, tj. příloha I (část M) hlava G nařízení (EU) č. 1321/2014.
([24]) Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje s použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. lety s krátkým přistáním, lety se strmým přiblížením, zkrácená požadovaná délka přistání, lety vrtulníků na místo a z místa veřejného zájmu, lety vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor, lety vrtulníků bez bezpečného vynuceného přistání, lety s větším úhlem naklonění, maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS).
Formulář 139 EASA – 7. vydání.

▼**M15**

Dodatek III

Seznam zvláštních oprávnění

Neobchodní provoz

Zvláštní provoz

(podléhající podmínkám uvedeným v oprávnění a obsaženým v provozní příručce nebo v provozní příručce pilota)

Vydávající úřad ([1]):		
Seznam zvláštních oprávnění č. ([2]): Název provozovatele: Datum ([3]): Podpis:		
Model letadla a poznávací značky ([4]):		
Druh případného zvláštního provozu (SPO): ☐ ([5])…		
Zvláštní oprávnění ([6]):	Specifikace ([7])	Poznámky
…		
…		
…		
…		

([1]) Vyplňte název a kontaktní údaje.
([2]) Vyplňte příslušné číslo.
([3]) Datum vydání zvláštních oprávnění (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
([4]) Vyplňte označení podle systému Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232). Taxonomie CAST/ICAO je k dispozici na adrese: http://www.intlaviationstandards.org/
Poznávací značka se uvede buď v seznamu zvláštních schválení/oprávnění, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí seznam zvláštních schválení/oprávnění obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
([5]) Uveďte druh provozu, např. zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama, kontrolní lety po údržbě.
([6]) Do tohoto sloupce uveďte veškerý schválený provoz, např. nebezpečné zboží, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé schválení/oprávnění, např. výšku rozhodnutí a RVR minima pro CAT II.

Formulář EASA 140, 2. vydání

▼**M15**

Dodatek IV

POVOLENÍ K VYSOCE RIZIKOVÉMU ZVLÁŠTNÍMU OBCHODNÍMU PROVOZU	
Vydávající úřad: (1) Povolení č.: (2)	
Název provozovatele: (3) Adresa provozovatele: (4) Telefon: (5) Fax: E-mail:	
Model letadla a poznávací značky: (6)	
Povolený zvláštní provoz: (7)	
Povolená oblast nebo místo provozu: (8)	
Zvláštní omezení: (9)	
Potvrzujeme, že provozovatel … je oprávněn provádět vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz v souladu s tímto povolením, standardními provozními postupy provozovatele, přílohou V nařízení (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty.	
Datum vydání (10):	Jméno a podpis (11): Funkce:

(1) Název a kontaktní údaje příslušného úřadu.
(2) Vložte číslo příslušného povolení.
(3) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ („Doing business as“).
(4) Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.
(5) Telefonní a faxová čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.
(6) Vyplňte označení podle systému Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232). Taxonomie CAST/ICAO je k dispozici na adrese: http://www.intlaviationstandards.org. Poznávací značka se uvede buď v seznamu zvláštních schválení/oprávnění, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí seznam zvláštních schválení/oprávnění obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
(7) Uveďte druh provozu, např. zemědělství, výstavba, fotografování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama, kontrolní lety po údržbě.
(8) Uveďte zeměpisnou oblast (oblasti) nebo místo (místa) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
(9) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
(10) Datum vydání povolení (dd-mm-rrrr).
(11) Funkce, jméno a podpis zástupce příslušného úřadu. Kromě toho může být na povolení použito úřední razítko.

Formulář EASA 151, 2. vydání

_____

▼B

PŘÍLOHA III

POŽADAVKY NA ORGANIZACE V OBLASTI LETOVÉHO PROVOZU

[ČÁST ORO]

ORO.GEN.005 Oblast působnosti

▼M4

Tato příloha stanoví požadavky, jimiž se musí řídit letecký provozovatel, který provádí:

a) obchodní leteckou dopravu (CAT);

b) zvláštní obchodní provoz;

c) neobchodní provoz se složitými motorovými letadly;

d) zvláštní neobchodní provoz se složitými motorovými letadly.

▼B

HLAVA GEN

OBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL I

Obecná ustanovení

ORO.GEN.105 Příslušný úřad

Pro účely této přílohy je příslušným úřadem vykonávajícím dozor nad provozovateli, kteří podléhají povinnosti získat osvědčení ►M1 nebo prohlášení ◄ ►M4 nebo povolení ke zvláštnímu provozu ◄, v případě provozovatelů, jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v členském státě, úřad určený tímto členským státem.

ORO.GEN.110 Odpovědnost provozovatele

▼M4

a) Provozovatel odpovídá za provoz letadla v souladu s přílohou IV nařízení (ES) č. 216/2008, příslušnými požadavky této přílohy a svým osvědčením leteckého provozovatele (AOC), povolením ke zvláštnímu provozu nebo prohlášením.

▼B

b) Každý let musí být prováděn v souladu s ustanoveními provozní příručky.

c) Provozovatel vytvoří a spravuje systém výkonu provozního řízení veškerých letů provozovaných na základě podmínek svého osvědčení ►M4 a povolení ke zvláštnímu provozu ◄ ►M1 nebo prohlášení. ◄

d) Provozovatel zajistí, aby jeho letadla byla vybavena a jeho posádky byly kvalifikovány tak, jak je požadováno pro oblast a druh provozu.

e) Provozovatel zajistí, aby veškerý personál, který je přidělen k pozemnímu a letovému provozu, nebo který se na něm přímo podílí, byl řádně vyškolen, prokázal schopnosti při plnění konkrétních povinností a aby si byl vědom své odpovědnosti a rozuměl vztahu svých povinností k provozu jako celku.

▼M5

f) Provozovatel zavede postupy a pokyny pro bezpečný provoz jednotlivých typů letadel obsahující povinnosti pozemního personálu a členů posádek pro všechny druhy provozu na zemi i za letu. Tyto postupy a pokyny nesmí od členů posádky vyžadovat, aby vykonávali v kritických fázích letu jiné činnosti než činnosti nezbytné pro bezpečný provoz letadla. Zahrnují též postupy a pokyny pro zajištění nerušeného prostředí v pilotním prostoru.

▼B

g) Provozovatel zajistí, aby si veškerý jeho personál byl vědom své povinnosti dodržovat právní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje, a které se vztahují k plnění jejich povinností.

▼M15

h) Provozovatel zavede pro jednotlivé typy letadel kontrolní seznam, který mají členové posádky používat ve všech fázích letu za běžných, mimořádných a nouzových podmínek, aby bylo zajištěno dodržení provozních postupů uvedených v provozní příručce. Při koncipování a používání kontrolních seznamů se musí dodržovat zásady lidských činitelů a zohledňovat nejnovější dokumentace od držitele schválení návrhu.

▼B

i) Provozovatel stanoví postupy plánování letu s cílem zajistit bezpečné provedení letu zohledňující výkonnost letadla, další provozní omezení a příslušné podmínky na trati, na letišti nebo v dotčených provozních místech. Tyto postupy jsou zahrnuty v provozní příručce.

▼M10

j) Provozovatel vytvoří a spravuje programy výcviku personálu v oblasti nebezpečného zboží, jež požadují Technické instrukce. Tyto programy výcviku musí být přiměřené odpovědnosti personálu. Programy výcviku provozovatelů poskytujících CAT, ať už přepravují nebezpečné zboží či nikoli, a provozovatelů vykonávajících provoz jiný než CAT uvedený v bodě ORO.GEN.005 písm. b), c) a d), kteří přepravují nebezpečné zboží, podléhají přezkumu a schválení příslušného úřadu.

▼M14

k) Bez ohledu na ustanovení písmene j) provozovatelé vykonávající obchodní provoz s jedním z následujících letadel zajistí, aby letové posádky absolvovaly odpovídající výcvik nebo instruktáž, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží dopravené na palubu cestujícími nebo jako součást nákladu:

1) jednomotorový vrtulový letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne;

2) jiný než složitý jednomotorový vrtulník s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Žádost o osvědčení leteckého provozovatele ◄

a) Žádost o ►M4 leteckého ◄ osvědčení provozovatele nebo změnu stávajícího osvědčení se podává formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem a řídí se příslušnými požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel.

b) Žadatelé o vydání prvního osvědčení předloží příslušnému úřadu dokumentaci prokazující, jakým způsobem budou splňovat požadavky stanovené v nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech. V této dokumentaci je uveden postup popisující, jakým způsobem budou řízeny a příslušnému úřadu oznamovány změny, které nevyžadují předchozí schválení.

▼B

ORO.GEN.120 Způsoby průkazu

a) K prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly může provozovatel kromě způsobů průkazu stanovených agenturou používat alternativní způsoby průkazu.

b) Pokud si provozovatel, na kterého se vztahuje povinnost získat osvědčení, přeje používat za účelem prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly alternativní způsoby průkazu, které se liší od agenturou schválených přijatelných způsobů průkazu, poskytne příslušnému úřadu dříve, než začne uvedené alternativní způsoby průkazu uplatňovat, jejich úplný popis. Tento popis musí zahrnovat veškeré revize příruček či postupů, které mohou být důležité, a zároveň i posudek prokazující splnění prováděcích pravidel.

Provozovatel může tyto alternativní způsoby průkazu začít uplatňovat s výhradou předchozího schválení příslušným úřadem a poté, co obdrží oznámení v souladu s čl. ARO.GEN.120 písm. d).

▼M1

c) Provozovatel, který musí o své činnosti předkládat prohlášení, oznámí příslušnému úřadu seznam alternativních způsobů průkazu, které používá za účelem prokazování shody s nařízením (ES) č. 216/2008 a prováděcími pravidly k němu.

▼M4

d) Pokud si provozovatel, na kterého se vztahuje povinnost získat povolení ke zvláštnímu provozu, přeje používat alternativní způsoby průkazu, musí v případě, že takové alternativní způsoby průkazu mají vliv na standardní provozní postupy, jež jsou součástí povolení, splnit požadavky podle písmene b) a pro uvedenou část své organizace a provozu požadavky podle písmene c).

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Podmínky schválení a práva držitele osvědčení leteckého provozovatele ◄

Provozovatel, který je držitelem osvědčení, postupuje v mezích své oblasti působnosti a v souladu s právy vymezenými v provozních specifikacích, které jsou připojeny k osvědčení provozovatele.

ORO.GEN.130 ►M4 Změny týkající se držitele osvědčení leteckého provozovatele ◄

a) Veškeré změny, které mají vliv na:

1) oblast působnosti osvědčení nebo provozní specifikace provozovatele nebo

2) kterýkoli prvek systému řízení provozovatele v souladu s požadavky čl. ORO.GEN.200 písm. a) bodů 1 a 2,

vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

b) V případě jakýchkoli změn, které vyžadují předchozí schválení podle nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, musí provozovatel požádat příslušný úřad o schválení a toto schválení získat. Provozovatel tuto žádost podá dříve, než tyto změny začne provádět, aby příslušnému úřadu umožnil určit, zda jsou i nadále plněny požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, a aby v případě potřeby mohl osvědčení provozovatele a k němu připojené podmínky schválení změnit.

Provozovatel poskytne příslušnému úřadu veškerou příslušnou dokumentaci.

▼B

Změny mohou být provedeny pouze po získání formálního schválení příslušným úřadem v souladu s článkem ARO.GEN.330.

Během těchto změn se činnost provozovatele případně řídí podmínkami předepsanými příslušným úřadem.

c) Veškeré změny, které nevyžadují předchozí schválení, jsou řízeny a příslušnému úřadu oznamovány postupem, který tento příslušný úřad schválí v souladu s čl. ARO.GEN.310 písm. c).

ORO.GEN.135 ►M4 Zachování platnosti osvědčení leteckého provozovatele ◄

▼M15

a) Osvědčení provozovatele zůstává platné, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

1) provozovatel nadále splňuje příslušné požadavky nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů se zřetelem k ustanovením týkajícím se řešení nálezů podle článku ORO.GEN.150 této přílohy;

2) příslušný úřad má umožněn přístup do zařízení provozovatele v souladu s podmínkami stanovenými v článku ORO.GEN.140 této přílohy, aby mohl určit, zda jsou trvale plněny příslušné požadavky nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů;

3) provozovatel se tohoto osvědčení dříve nevzdá nebo není zrušeno.

▼B

b) Pokud je osvědčení zrušeno nebo se jej provozovatel vzdá, vrátí je neprodleně příslušnému úřadu.

ORO.GEN.140 Přístup

▼M15

a) Za účelem určení souladu s příslušnými požadavky nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů umožní provozovatel kdykoliv přístup do veškerých provozních prostor a letadel a k veškerým dokumentům, záznamům, údajům, postupům a jakýmkoli dalším materiálům týkajícím se jeho činnosti, na kterou se vztahuje osvědčení a povolení ke zvláštnímu provozu nebo prohlášení, bez ohledu na to, zda jsou tyto služby zajišťovány smluvně, a to všem osobám, které k tomu oprávní jeden z těchto úřadů:

1) příslušný orgán vymezený v článku ORO.GEN.105 přílohy III tohoto nařízení;

2) úřad plnící funkci v souladu s čl. ARO.GEN.300 písm. d), čl. ARO.GEN.300 písm. e) nebo hlavou RAMP přílohy II tohoto nařízení.

▼B

b) Přístup k letadlům uvedeným v písmeni a) zahrnuje ►M4 v případě obchodní letecké dopravy ◄ možnost vstoupit do letadla a zdržovat se v letadle během letového provozu, pokud velitel letadla nerozhodne v případě pilotního prostoru v souladu s článkem CAT.GEN.MPA.135 v zájmu bezpečnosti jinak.

ORO.GEN.150 Nálezy

Jestliže provozovatel obdrží oznámení o nálezech:

a) zjistí hlavní příčinu nesouladu;

b) vytvoří plán nápravných opatření a

c) ve lhůtě dohodnuté s příslušným úřadem v souladu s čl. ARO.GEN.350 písm. d) tomuto úřadu prokáže, že plán nápravných opatření plní.

▼B

ORO.GEN.155 Okamžitá reakce na problém související s bezpečností

Provozovatel zavede:

a) veškerá opatření související s bezpečností, která mu uložil příslušný úřad v souladu s čl. ARO.GEN.135 písm. c), a

b) veškeré příslušné agenturou vydávané povinné informace týkající se bezpečnosti, včetně příkazů k zachování letové způsobilosti.

ORO.GEN.160 Hlášení událostí

▼M15

a) Provozovatel příslušnému úřadu a všem dalším organizacím, které musí být informovány státem provozovatele, hlásí veškeré nehody, vážné incidenty a události v souladu se nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ([1]) a nařízením (EU) č. 376/2014.

▼M2

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), hlásí provozovatel příslušnému úřadu a organizaci odpovědné za návrh letadla veškeré incidenty, selhání, technické závady, překročení technických omezení nebo události, při nichž vyšlo najevo, že informace uvedené v údajích provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 jsou nepřesné, neúplné nebo nejednoznačné, jakož i další mimořádné okolnosti, které ohrozily nebo mohly ohrozit bezpečný provoz letadla a které nevedly k nehodě ani vážnému incidentu.

▼M15

c) Aniž jsou dotčena ustanovení nařízení (EU) č. 996/2010 a nařízení (EU) č. 376/2014, hlášení uvedená v písmenech a) a b) se podávají formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem a obsahují veškeré náležité informace o podmínkách, které jsou provozovateli známy.

▼B

d) Hlášení musí být podáno, jakmile je to možné, ale v každém případě do 72 hodin poté, co osoba nebo provozovatel zjistí stav, k němuž se hlášení vztahuje, nezabrání-li tomu výjimečné okolnosti.

e) V relevantních případech provozovatel vypracuje následné hlášení, ve kterém podrobně popíše opatření, jež má v úmyslu podniknout, aby podobným událostem předešel do budoucna, a to hned, jak tato opatření stanoví. Toto hlášení je vyhotoveno formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem.

ODDÍL 2

Řízení

ORO.GEN.200 Systém řízení

a) Provozovatel vytvoří, zavede a spravuje systém řízení, který zahrnuje:

1) jednoznačně stanovené povinnosti a sféry odpovědnosti v organizaci provozovatele, včetně přímé odpovědnosti za bezpečnost, kterou nese odpovědný vedoucí pracovník;

2) popis celkových přístupů a zásad provozovatele v oblasti bezpečnosti, představujících jeho bezpečnostní politiku;

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).

▼B

3) určení možností ohrožení bezpečnosti letectví spojených s činnostmi provozovatele, jejich vyhodnocení a řízení souvisejících rizik, včetně opatření ke zmírnění těchto rizik a ověřování jejich účinnosti;

4) zajištění průběžného výcviku a způsobilosti personálu k výkonu jejich úkolů;

5) dokumentace veškerých klíčových procesů systému řízení, včetně procesu seznamování zaměstnanců s jejich povinnostmi a postupu pro změny této dokumentace;

6) funkce zajišťující sledování souladu provozovatele s příslušnými požadavky. Sledování souladu zahrnuje systém zpětné vazby mezi nálezy a odpovědným vedoucím pracovníkem umožňující zajistit, aby v případě potřeby byla účinným způsobem provedena nápravná opatření, a

7) veškeré další požadavky, které stanoví příslušné hlavy této přílohy nebo jiných použitelných příloh.

b) Systém řízení odpovídá velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností a zohledňuje možnosti ohrožení a s nimi spojených rizik, které s sebou tyto činnosti nesou.

▼M4

ORO.GEN.205 Smluvní činnosti

▼M15

a) Pokud provozovatel v rámci svých činností smluvně zajišťuje nebo nakupuje jakékoli služby či produkty, musí zajistit splnění všech těchto podmínek:

1) smluvně zajišťované nebo kupované služby či produkty musí být v souladu s příslušnými požadavky;

2) systém řízení provozovatele musí zohledňovat jakákoli ohrožení bezpečnosti letectví spojená se smluvně zajišťovanými nebo kupovanými službami či produkty.

▼M4

b) Uzavře-li provozovatel, který je držitelem osvědčení nebo povolení ke zvláštnímu provozu, smlouvu o zajištění některé části své činnosti s organizací, která sama není držitelem osvědčení nebo povolení k provedení této činnosti v souladu s touto částí, provádí smluvní organizace práci na základě oprávnění provozovatele. Smluvní organizace zajistí, aby byl příslušnému úřadu umožněn do smluvní organizace přístup s cílem ověřit trvalý soulad s příslušnými požadavky.

▼B

ORO.GEN.210 Požadavky na personál

a) Provozovatel jmenuje odpovědného vedoucího pracovníka, který má pravomoc k zajištění toho, aby veškeré činnosti mohly být financovány a prováděny v souladu s příslušnými požadavky. Odpovědný vedoucí pracovník nese odpovědnost za vytvoření a správu účinného systému řízení.

b) Provozovatel jmenuje osobu nebo skupinu osob odpovědných za zajišťování trvalého souladu provozovatele s příslušnými požadavky. Tato osoba či osoby jsou přímo odpovědné odpovědnému vedoucímu pracovníkovi.

c) Provozovatel má dostatečný počet kvalifikovaných zaměstnanců, aby byl schopen plnit naplánované úkoly a činnosti v souladu s příslušnými požadavky.

d) K prokázání souladu s písmenem c) provozovatel vede řádné záznamy o praxi, kvalifikaci a výcviku.

e) Provozovatel zajistí, aby byl veškerý personál seznámen s pravidly a postupy, které se týkají plnění jejich úkolů.

▼B

ORO.GEN.215 Požadavky na provozní prostory

Provozovatel má k dispozici provozní prostory umožňující vykonávání a řízení všech plánovaných úkolů a činností v souladu s příslušnými požadavky.

ORO.GEN.220 Vedení záznamů

a) Provozovatel vytvoří systém vedení záznamů s patřičnými možnostmi ukládání a spolehlivého zpětného sledování všech vyvinutých činností, který zahrnuje zejména všechny prvky uvedené v článku ORO.GEN.200.

b) Formát těchto záznamů je upřesněn v postupech provozovatele.

c) Záznamy jsou ukládány způsobem zajišťujícím jejich ochranu před poškozením, pozměňováním a krádeží.

▼M15

ODDÍL 3

Další organizační požadavky

ORO.GEN.310 Použití letadel uvedených v osvědčení leteckého provozovatele pro neobchodní provoz a zvláštní provoz

a) Letadlo uvedené v osvědčení leteckého provozovatele může zůstat v osvědčení leteckého provozovatele, pokud je provozováno v některé z těchto situací:

1) samotným držitelem osvědčení leteckého provozovatele pro zvláštní provoz v souladu s přílohou VIII (část SPO);

2) jinými provozovateli pro neobchodní provoz s motorovými letadly nebo pro specializovaný provoz uskutečňovaný v souladu s přílohou VI (část NCC), přílohou VII (část NCO) nebo přílohou VIII (část SPO), pokud je letadlo používáno po souvislou dobu nepřesahující 30 dní.

b) Je-li letadlo používáno v souladu s písm. a) bodem 2, musí držitel osvědčení leteckého provozovatele poskytující letadlo a provozovatel používající letadlo stanovit postup, jenž:

1) jasně identifikuje, který provozovatel je odpovědný za provozní řízení každého letu, a popisuje, jak je mezi nimi předáváno provozní řízení;

2) popisuje postup předání letadla po jeho vrácení držiteli osvědčení leteckého provozovatele.

Tento postup musí být zahrnut v provozní příručce každého provozovatele nebo ve smlouvě mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem používajícím letadlo podle písm. a) bodu 2. Držitel osvědčení leteckého provozovatele musí stanovit vzor takové smlouvy. Na uchovávání záznamů těchto smluv se použije článek ORO.GEN.220.

Držitel osvědčení leteckého provozovatele a provozovatel letadla podle písm. a) bodu 2 zajistí, aby byl postup sdělen příslušnému personálu.

c) Držitel osvědčení leteckého provozovatele předloží příslušnému orgánu postup uvedený v písmeni b) k předchozímu schválení.

Držitel osvědčení leteckého provozovatele se musí s příslušným úřadem dohodnout na tom, jakými prostředky a s jakou frekvencí mu bude poskytovat informace o předávání provozního řízení podle čl. ORO.GEN.130 písm. c).

d) Zachování letové způsobilosti letadla používaného podle písmene a) musí být řízeno organizací odpovědnou za zachování letové způsobilosti letadla uvedenou v osvědčení leteckého provozovatele podle nařízení (EU) č. 1321/2014.

▼M15

e) Držitel osvědčení leteckého provozovatele, který poskytuje letadlo v souladu s písmenem a):

1) uvede ve své provozní příručce poznávací značky poskytnutých letadel a druh provozu uskutečňovaného s uvedenými letadly;

2) zůstává neustále informován a vede záznamy o každém provozovateli, který drží provozní řízení letadla v kterémkoli okamžiku do vrácení letadla držiteli osvědčení leteckého provozovatele;

3) zajistí, aby jeho opatření pro identifikaci ohrožení, posuzování rizik a opatření ke zmírňování rizik řešila veškerý provoz, který se s uvedenými letadly uskutečňuje.

f) Pro provoz podle přílohy VI (část NCC) a přílohy VIII (část SPO) musí provozovatel používající letadlo podle písmene a) zajistit splnění všech těchto podmínek:

1) každý let uskutečněný pod jeho provozním řízením se zaznamená v systému technického deníku letadla;

2) nejsou provedeny žádné změny systémů či konfigurace letadla;

▼M16

3) veškeré závady nebo technická selhání, k nimž dojde tehdy, když letadlo podléhá jeho provoznímu řízení, se ohlásí organizaci uvedené v písmenu d);

▼M15

4) držitel osvědčení leteckého provozovatele obdrží kopii veškerých hlášení událostí týkajících se letů provedených s letadlem vyplněných v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/1018 ([1]).

▼B

HLAVA AOC

OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÝCH PROVOZOVATELŮ

ORO.AOC.100 Žádost o osvědčení leteckého provozovatele

a) Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([2]), musí provozovatel před zahájením provozu v obchodní letecké dopravě požádat příslušný úřad o osvědčení leteckého provozovatele (AOC) a toto osvědčení získat.

▼M4

b) Provozovatel poskytne příslušnému úřadu tyto informace:

1) úřední a obchodní název, sídlo a poštovní adresu žadatele;

2) popis navrhovaného provozu, včetně typu (typů) a počtu provozovaných letadel;

3) popis systému řízení, včetně organizační struktury;

4) jméno odpovědného vedoucího pracovníka;

5) jména osob jmenovaných na základě požadavků čl. ORO.AOC.135 písm. a) společně s jejich kvalifikací a praxí;

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 (Úř. věst. L 163, 30.6.2015, s. 1).

([2]) Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

▼M4

6) kopii provozní příručky požadované v článku ORO.MLR.100;

7) prohlášení, že veškerá dokumentace zaslaná příslušnému úřadu byla žadatelem ověřena a shledána v souladu s příslušnými požadavky.

c) Žadatelé prokáží příslušnému úřadu, že:

▼M6

1) splňují veškeré požadavky přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, této přílohy (část ORO), přílohy IV (část CAT) a přílohy V (část SPA) tohoto nařízení a přílohy I (část 26) nařízení (EU) 2015/640 ([1]);

▼M7

2) veškerá provozovaná letadla mají osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 nebo jsou najata bez posádky v souladu s článkem ORO.AOC.110 písm. d) a

▼M4

3) jejich organizace a řízení jsou vhodné a patřičně přizpůsobené rozsahu a oblasti působnosti provozu.

▼B

ORO.AOC.105 Provozní specifikace a práva držitele AOC

V provozních specifikacích osvědčení se uvedou práva udělená provozovateli, včetně práv udělených v souladu s přílohou V (část SPA).

ORO.AOC.110 Dohoda o nájmu/pronájmu

Veškeré nájmy

a) Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1008/2008, veškeré dohody o nájmu/pronájmu letadel používaných provozovatelem, který získal osvědčení v souladu s touto částí, podléhají předchozímu schválení příslušným úřadem.

▼M7

b) Provozovatel, který získal osvědčení v souladu s touto částí, si nenajme letadlo, které je uvedeno na seznamu provozovatelů, na které se vztahují provozní omezení, letadlo, které je zapsáno v rejstříku státu, kde všichni provozovatelé pod jeho dozorem podléhají zákazu provozování letecké dopravy, nebo letadlo provozovatele, na nějž se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

▼M15

Nájem s posádkou

c) Žadatel o schválení nájmu letadla s posádkou od provozovatele ze třetí země musí příslušnému úřadu prokázat splnění všech těchto podmínek:

1) provozovatel ze třetí země je držitelem platného osvědčení leteckého provozovatele vydaného v souladu s přílohou 6 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví;

2) bezpečnostní standardy provozovatele ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti a letového provozu jsou rovnocenné platným požadavkům, jež stanoví nařízení (EU) č. 1321/2014 a toto nařízení;

3) letadlu bylo vydáno standardní osvědčení letové způsobilosti v souladu s přílohou 8 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

([1]) Nařízení Komise (EU) 2015/640 ze dne 23. dubna 2015 o dodatečných specifikacích letové způsobilosti pro daný druh provozu a o změně nařízení (EU) č. 965/2012 (Úř. věst. L 106, 24.4.2015, s. 18).

▼M7

Nájem bez posádky

d) Žadatel o schválení dohody o nájmu letadla zapsaného do rejstříku ve třetí zemi bez posádky musí příslušnému úřadu prokázat, že:

1) byla zjištěna provozní potřeba, kterou nelze uspokojit nájmem letadla zapsaného do rejstříku v EU;

2) doba trvání dohody o nájmu bez posádky nepřesahuje v jakémkoli období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců;

3) je zajištěn soulad s příslušnými požadavky nařízení (EU) č. 1321/2014 a

4) letadlo je vybaveno v souladu s předpisy EU pro letový provoz.

▼B

Pronájem bez posádky

e) Provozovatel, který získal osvědčení v souladu s touto částí a který má v úmyslu pronajmout jedno ze svých letadel bez posádky, musí požádat o předchozí schválení příslušným úřadem. K žádosti jsou přiloženy kopie zamýšlené dohody o pronájmu nebo popis ustanovení o pronájmu s výjimkou finančních ujednání spolu s veškerou další příslušnou dokumentací.

Pronájem s posádkou

f) Před pronájmem letadla s posádkou informuje provozovatel, který získal osvědčení v souladu s touto částí, příslušný úřad.

ORO.AOC.115 Dohody o společném označování linek

a) Aniž jsou dotčeny příslušné bezpečnostní požadavky EU pro provozovatele a letadla ze třetích zemí, uzavře provozovatel, který získal osvědčení v souladu s touto částí, s provozovatelem ze třetí země dohodu o společném označování linek až poté, co:

1) ověří, že provozovatel ze třetí země splňuje příslušné standardy ICAO, a

2) poskytne příslušnému úřadu zdokumentované informace, jež tomuto úřadu umožní splnit požadavky článku ARO.OPS.105.

b) Při provádění dohody o společném označování linek provozovatel sleduje a pravidelně posuzuje trvalý soulad provozovatele ze třetí země s příslušnými standardy ICAO.

c) Provozovatel, který získal osvědčení v souladu s touto částí, nesmí prodávat ani vydávat letenky na let provozovaný provozovatelem ze třetí země, který podléhá zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení (ES) č. 2111/2005 nebo který trvale nesplňuje příslušné standardy ICAO.

ORO.AOC.120 Oprávnění k provádění výcviku palubních průvodčích a k vydávání osvědčení palubních průvodčích

a) Provozovatel, který má v úmyslu provádět výcvikový kurz požadovaný v příloze V (část CC) nařízení ►M4 (EU) č. 1178/2011 ◄, musí požádat příslušný úřad o oprávnění a toto oprávnění získat. Za tímto účelem žadatel prokáže soulad s požadavky na provádění a obsah výcvikových kurzů, které jsou stanoveny v článcích CC.TRA.215 a CC.TRA.220 uvedené přílohy, a předloží příslušnému úřadu:

1) datum plánovaného zahájení činnosti;

2) osobní údaje instruktorů a údaje o jejich kvalifikaci podle příslušných prvků výcviku;

▼B

3) název (názvy) a adresu (adresy) místa (míst) výcviku, na kterém (kterých) bude výcvik prováděn, a

4) popis zařízení, metod výcviku, příruček a odpovídající výcviková zařízení, které budou při výcviku použity, a

5) osnovy a související programy výcvikových kurzů.

b) Pokud členský stát vydá v souladu s článkem ARA.CC.200 přílohy VI (část ARA) nařízení ►M4 (EU) č. 1178/2011 ◄ rozhodnutí, že provozovatelé mohou získat oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích, musí žadatel kromě požadavků písmene a):

1) prokázat příslušnému úřadu, že:

i) organizace je schopná tento úkol vykonávat a nést za něj odpovědnost;

ii) personál provádějící zkoušky je dostatečně kvalifikovaný a že nedochází ke střetu zájmů, a

2) stanovit postupy a určit podmínky pro:

i) provádění zkoušek požadovaných podle článku CC.TRA.220;

ii) osvědčování palubních průvodčích a

iii) předkládání veškerých příslušných informací a dokumentace příslušnému úřadu, jež souvisejí s jím vydanými osvědčeními a jejich držiteli, pro účely vedení záznamů, dozoru a donucovacích opatření ze strany tohoto úřadu.

c) Oprávnění uvedená v písmenech a) a b) se uvedou v provozních specifikacích.

▼M15

ORO.AOC.125 Neobchodní provoz držitele osvědčení leteckého provozovatele s letadly uvedenými v jeho osvědčení leteckého provozovatele

a) Držitel osvědčení leteckého provozovatele smí provádět neobchodní provoz v souladu s přílohou VI (část NCC) nebo přílohou VII (část NCO) s letadlem uvedeným v provozních specifikacích jeho osvědčení leteckého provozovatele nebo jeho provozní příručce za předpokladu, že držitel osvědčení leteckého provozovatele podrobně popíše tento provoz v provozní příručce, včetně těchto prvků:

1) stanovení příslušných požadavků;

2) popisu veškerých rozdílů mezi provozními postupy při provádění provozu v obchodní a neobchodní letecké dopravě;

3) prostředků k zajištění toho, aby veškerý personál zapojený do provozu byl plně obeznámen se souvisejícími postupy.

b) Držitel osvědčení leteckého provozovatele musí dodržovat:

1) přílohu VIII (část SPO), když provádí kontrolní lety po údržbě se složitým motorovým letadlem;

2) přílohu VII (část NCO), když provádí kontrolní lety po údržbě s jiným než složitým motorovým letadlem.

c) Držitel osvědčení leteckého provozovatele provádějící provoz uvedený v písmenech a) a b) nemusí prohlášení podle této přílohy předkládat.

▼M15

d) Držitel osvědčení leteckého provozovatele v dokumentech týkajících se letu (provozním letovém plánu, nákladovém listu a ostatních rovnocenných dokumentech) uvede druh letu uvedený v jeho provozní příručce.

▼M7

ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny

a) Provozovatel zavede a spravuje v rámci svého systému řízení program sledování letových údajů pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg.

b) Z programu sledování letových údajů nesmí být vyvozována kárná odpovědnost a musí obsahovat záruky pro ochranu zdroje či zdrojů údajů.

▼B

ORO.AOC.135 Požadavky na personál

▼M15

a) V souladu s čl. ORO.GEN.210 písm. b) jmenuje provozovatel osoby odpovědné za řízení těchto oblastí a dozor nad těmito oblastmi:

1) letový provoz;

2) výcvik členů posádky;

3) pozemní provoz;

4) zachování letové způsobilosti nebo případně smlouva o řízení zachování letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č.1321/2014.

▼B

b) *Přiměřený počet a kvalifikovanost personálu*

1) Provozovatel zaměstná dostatečné množství personálu pro plánovaný pozemní i letový provoz.

2) Veškerý personál, který je přidělen k pozemnímu a letovému provozu, nebo který se na něm přímo podílí:

i) je řádně vyškolen,

ii) prokazuje své schopnosti při plnění přidělených povinností a

iii) je si vědom své odpovědnosti a vztahu svých povinností k provozu jako celku.

c) *Dozor nad personálem*

1) Provozovatel jmenuje dostatečný počet pracovníků dozoru nad personálem s ohledem na strukturu organizace provozovatele a na počet jeho zaměstnanců.

2) Povinnosti a odpovědnost těchto pracovníků dozoru musí být stanoveny a veškerá další nezbytná opatření provedena tak, aby mohli své povinnosti v oblasti dozoru vykonávat.

3) Dozor nad členy posádek a personálem, který je zapojen do provozu, musí provádět osoby, které mají dostatečné zkušenosti a schopnosti, aby mohly zajistit dodržování standardů uvedených v provozní příručce.

ORO.AOC.140 Požadavky na provozní prostory

V souladu s článkem ORO.GEN.215 provozovatel:

a) používá vhodné zařízení pozemní obsluhy k zajištění bezpečné obsluhy svých letů;

b) udržuje na své hlavní provozní základně podpůrná zařízení vhodná pro danou oblast a druh provozu a

▼B

c) zajistí, aby pracovní prostor, který je k dispozici na každé provozní základně, byl dostatečný pro personál, jehož činnost se může dotýkat bezpečnosti leto-vého provozu. Je nutno vzít v úvahu potřeby pozemního personálu a personálu zabývajícího se řízením provozu, uchováváním a zobrazováním důležitých záznamů a potřeby posádek v souvislosti s jejich přípravou na let.

ORO.AOC.150 Požadavky na dokumentaci

a) Provozovatel zajistí vypracování příruček a další požadované dokumentace a provedení jejich změn.

b) Provozovatel je schopen provozní pokyny a jiné informace neprodleně distribuovat.

▼M1

HLAVA DEC

PROHLÁŠENÍ

ORO.DEC.100 Prohlášení

▼M4

Provozovatel složitých motorových letadel provádějících neobchodní lety nebo zvláštní neobchodní provoz a provozovatel zvláštního obchodního provozu:

▼M1

a) před zahájením činnosti poskytne příslušnému úřadu veškeré příslušné informace prostřednictvím formuláře uvedeného v dodatku I k této příloze;

b) oznámí příslušnému úřadu seznam používaných alternativních způsobů průkazu;

c) zachovává soulad s příslušnými požadavky a informacemi uvedenými v prohlášení;

d) neprodleně oznámí příslušnému úřadu veškeré změny v prohlášení nebo způsobech průkazu, které používá, podáním pozměněného prohlášení na formuláři uvedeném v dodatku I k této příloze, a

e) informuje příslušný úřad, pokud ukončí provoz.

▼M4

HLAVA SPO

ZVLÁŠTNÍ OBCHODNÍ PROVOZ

ORO.SPO.100 Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

a) Provozovatel zvláštního obchodního provozu musí kromě požadavků podle článku ORO.DEC.100 splňovat také požadavky článků ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 a ORO.AOC.150.

b) Letadla musí mít osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 nebo být najatá/pronajatá v souladu s písmenem c).

▼M15

c) Provozovatel zvláštního obchodního provozu je povinen získat předchozí souhlas příslušného úřadu a splňovat tyto podmínky:

1) pro nájem/pronájem letadla provozovatele ze třetí země s posádkou:

i) bezpečnostní standardy provozovatele ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti a letového provozu jsou rovnocenné platným požadavkům, jež stanoví nařízení (EU) č. 1321/2014 ([1]) a toto nařízení;

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

▼M15

ii) k letadlu provozovatele ze třetí země bylo vydáno standardní osvědčení letové způsobilosti v souladu s přílohou 8 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví;

iii) doba trvání dohody o nájmu/pronájmu s posádkou nepřesahuje v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců;

2) pro nájem/pronájem letadla zapsaného do rejstříku ve třetí zemi bez posádky:

i) byla zjištěna provozní potřeba, kterou nelze uspokojit nájmem letadla zapsaného do rejstříku v Unii;

ii) doba trvání dohody o nájmu bez posádky nepřesahuje v jakémkoli období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců;

iii) bezpečnostní standardy letadla ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti jsou rovnocenné příslušným požadavkům, jež stanoví nařízení (EU) č. 1321/2014;

iv) vybavení letadla je v souladu s přílohou VIII (část SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

a) Provozovatel zvláštního obchodního provozu si musí vyžádat a získat povolení příslušného úřadu provozovatele před zahájením vysoce rizikového zvláštního obchodního provozu:

1) který je prováděn nad územím, kde by v případě nouzové situace pravděpodobně došlo k ohrožení bezpečnosti třetích stran na zemi, nebo

2) který podle příslušného úřadu v místě, kde takový provoz probíhá, vzhledem ke své zvláštní povaze a k místním podmínkám, v nichž probíhá, představuje vysoké riziko, zejména pro třetí strany na zemi.

b) Provozovatel poskytne příslušnému úřadu tyto informace:

1) úřední a obchodní název, sídlo a poštovní adresu žadatele;

2) popis systému řízení, včetně organizační struktury;

3) popis navrhovaného provozu, včetně typu (typů) a počtu provozovaných letadel;

4) dokumenty týkající se posouzení rizik a související standardní provozní postupy vyžadované podle článku SPO.OP.230;

5) prohlášení, že veškerá dokumentace zaslaná příslušnému úřadu byla provozovatelem ověřena a shledána v souladu s příslušnými požadavky.

c) Žádost o povolení nebo změnu povolení se podává formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem a řídí se příslušnými požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel.

ORO.SPO.115 Změny

a) Veškeré změny, které mají vliv na rozsah povolení nebo povolený provoz, podléhají předchozímu souhlasu příslušného úřadu. S každou změnou, která nebyla zahrnuta v prvním posouzení rizik, je třeba předložit příslušnému úřadu upravené posouzení rizik a standardní provozní postupy.

▼M4

b) Provozovatel tuto žádost o schválení změn podá dříve, než tyto změny začne provádět, aby příslušnému úřadu umožnil určit, zda jsou i nadále plněny požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, a aby v případě potřeby mohl udělené povolení změnit. Provozovatel poskytne příslušnému úřadu veškerou příslušnou dokumentaci.

c) Změny mohou být provedeny pouze po získání formálního souhlasu příslušného úřadu v souladu s článkem ARO.OPS.150.

d) Během těchto změn se činnost provozovatele případně řídí podmínkami předepsanými příslušným úřadem.

ORO.SPO.120 Zachování platnosti

a) Provozovatel, který je držitelem povolení ke zvláštnímu provozu, postupuje v mezích své působnosti a v souladu s právy vymezenými v povolení.

b) Povolení provozovatele zůstává platné pod podmínkou, že:

1) provozovatel nadále splňuje příslušné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel se zřetelem k ustanovením týkajícím se řešení nálezů podle článku ORO.GEN.150;

2) příslušný úřad má umožněn přístup do zařízení provozovatele v souladu s podmínkami stanovenými v článku ORO.GEN.140, aby mohl určit, zda jsou trvale plněny příslušné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, a

3) provozovatel se tohoto povolení dříve nevzdá nebo není zrušeno.

c) Pokud je povolení zrušeno nebo se jej provozovatel vzdá, vrátí je neprodleně příslušnému úřadu.

▼B

HLAVA MLR

PŘÍRUČKY, DENÍKY A ZÁZNAMY

ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení

a) Provozovatel vypracuje provozní příručku (OM), jak je uvedeno v odstavci 8.b přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M4

b) Obsah provozní příručky odráží požadavky stanovené v této příloze, příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA), příloze VI (část NCC) a případně příloze VIII (část SPO) a nesmí být v rozporu s podmínkami obsaženými v provozních specifikacích osvědčení leteckého provozovatele (AOC), popřípadě v povolení ke zvláštnímu provozu, prohlášení nebo jeho seznamu zvláštních schválení/oprávnění.

▼B

c) Provozní příručka může být vydána v samostatných dílech.

d) Veškerý provozní personál má snadný přístup k částem provozní příručky, které mají význam pro plnění jeho povinností.

e) Provozní příručka musí být průběžně aktualizována. Veškerý provozní personál je informován o změnách, které mají význam pro plnění jeho povinností.

f) Každý člen posádky obdrží osobní kopii příslušných oddílů provozní příručky, které se vztahují k plnění jeho povinností. Každý držitel provozní příručky nebo jejích příslušných částí je odpovědný za průběžnou aktualizaci podle změn nebo revizí poskytnutých provozovatelem.

▼B

g) Pro držitele AOC:

1) v případě změn, u nichž se vyžaduje oznámení v souladu s čl. ORO.GEN.115 písm. b) a čl. ORO.GEN.130 písm. c), provozovatel předloží příslušnému úřadu zamýšlené změny před datem účinnosti a

2) v případě změn postupů souvisejících s předchozím schválením položek v souladu s článkem ORO.GEN.130, je třeba schválení získat dříve, než změna nabude účinnosti.

▼M4

g1) Držitelé povolení ke zvláštnímu provozu musí k jakékoli změně spojené se schválenými standardními provozními postupy získat příslušný souhlas před tím, než změna nabude účinnosti.

▼B

h) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene g) ►M4 a g1) ◄, jsou-li v zájmu bezpečnosti nezbytné okamžité změny nebo revize, mohou být zveřejněny a používány okamžitě, pokud bylo požádáno o schválení.

i) Provozovatel začlení všechny změny a revize požadované příslušným úřadem.

j) Provozovatel zajistí, aby se informace převzaté ze schválených dokumentů a veškerých jejich změn řádně projevily v provozní příručce. Tento požadavek však provozovateli nebrání zveřejnit v provozní příručce konzervativnější údaje a postupy.

k) Provozovatel zajistí, aby veškerý personál rozuměl jazyku, v němž jsou sepsány ty části provozní příručky, které se týkají jeho povinností a odpovědnosti. Obsah provozní příručky je předkládán ve formě, která umožňuje její bezproblémové používání a zohledňuje zásady lidských činitelů.

ORO.MLR.101 ►M1 Provozní příručka – členění pro obchodní leteckou dopravu ◄

▼M14

S výjimkou letů jednomotorových vrtulových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo jednomotorových nesložitých vrtulníků s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne vypadá hlavní členění provozní příručky takto:

▼B

a) Část A: Obecná/základní ustanovení, obsahuje všechny provozní zásady, pokyny a postupy, které nejsou vázány na typ letadla;

b) Část B: Provoz letadla, obsahuje všechny pokyny a postupy, které jsou vázány na typ letadla, přičemž zohledňuje rozdíly mezi typy/třídami, variantami nebo jednotlivými letadly používanými provozovatelem;

c) Část C: Provoz v obchodní letecké dopravě, obsahuje pokyny a informace potřebné pro příslušné tratě/úlohy/oblasti a letiště/provozní místa;

d) Část D: Výcvik, obsahuje veškeré pokyny týkající se výcviku personálu potřebného pro bezpečný provoz.

▼B

ORO.MLR.105 Seznam minimálního vybavení

▼M5
▼C3

a) Seznam minimálního vybavení (MEL) musí být vytvořen podle bodu 8.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 na základě příslušného základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) vymezeného podle údajů vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012. Pokud nebyl základní seznam minimálního vybavení vytvořen jako součást údajů provozní vhodnosti, může seznam minimálního vybavení vycházet z příslušného základního seznamu minimálního vybavení přijatého státem provozovatele, nebo případně státem zápisu do rejstříku.

▼B

b) Seznam minimálního vybavení a veškeré jeho změny schvaluje příslušný úřad.

c) Provozovatel provede změny seznamu minimálního vybavení na základě příslušných změn základního seznamu minimálního vybavení v přiměřené časové lhůtě.

d) Kromě soupisu položek obsahuje seznam minimálního vybavení:

1) preambuli obsahující pokyny a definice pro letové posádky a personál údržby používající seznam minimálního vybavení;

2) stav revize základního seznamu minimálního vybavení, na níž je založena revize seznamu minimálního vybavení, a stav revize seznamu minimálního vybavení;

3) oblast působnosti, rozsah a účel seznamu minimálního vybavení.

e) Provozovatel:

1) stanoví lhůty oprav pro jednotlivé nefunkční přístroje, položky vybavení nebo funkce uvedené na seznamu minimálního vybavení. Lhůta opravy v seznamu minimálního vybavení nesmí být méně přísná než odpovídající lhůta opravy v základním seznamu minimálního vybavení;

2) vytvoří účinný program oprav;

3) provozuje letadlo po uplynutí lhůty opravy uvedené v seznamu minimálního vybavení, pouze pokud:

i) byla závada opravena nebo

ii) byla lhůta opravy prodloužena v souladu s písmenem f).

f) S výhradou schválení příslušného úřadu může provozovatel použít postup pro jednorázové prodloužení lhůt oprav u kategorií B, C a D, pokud:

1) se prodloužení lhůty opravy pohybuje v rozsahu stanoveném v základním seznamu minimálního vybavení pro příslušný typ letadla;

2) se lhůta opravy prodlužuje nejvýše o dobu odpovídající lhůtě opravy uvedené v seznamu minimálního vybavení;

3) se prodloužení lhůty opravy nepoužívá jako běžný prostředek pro provádění oprav položek na seznamu minimálního vybavení, ale jen v případě, že opravě zabránily události, které nemohl provozovatel ovlivnit;

4) provozovatel vytvoří popis specifických povinností a odpovědnosti v oblasti kontroly prodloužení lhůt;

5) je příslušný úřad o prodloužení příslušné lhůty opravy informován a

6) je vypracován plán na zajištění oprav v nejkratší možné době.

g) Provozovatel stanoví provozní postupy a postupy údržby uvedené v seznamu minimálního vybavení, přičemž přihlédne k provozním postupům a postupům údržby uvedeným v základním v seznamu minimálního vybavení. Tyto postupy tvoří součást provozní příručky nebo seznamu minimálního vybavení.

h) Provozovatel změní provozní postupy a postupy údržby uvedené v seznamu minimálního vybavení na základě veškerých příslušných změn v provozních postupech a postupech údržby uvedených v základním seznamu minimálního vybavení.

i) Pokud není v seznamu minimálního vybavení uvedeno jinak, provozovatel vypracuje:

▼B

1) provozní postupy pro plánování a/nebo provoz s nefunkční položkou uvedenou v seznamu minimálního vybavení a

2) postupy údržby před provozem s nefunkční položkou uvedenou v seznamu minimálního vybavení.

j) Na základě specifického individuálního schválení příslušného úřadu může provozovatel provozovat letadlo s nefunkčními přístroji, položkami vybavení nebo funkcemi nad rámec omezení stanovených v seznamu minimálního vybavení, avšak v rámci omezení stanovených v základním seznamu minimálního vybavení, pokud:

▼M2

1) dotčené přístroje, položky vybavení nebo funkce spadají do oblasti působnosti základního seznamu minimálního vybavení vymezené v písmenu a);

2) se schválení nepoužívá jako běžný prostředek pro provádění provozu nad rámec omezení schváleného seznamu minimálního vybavení, ale jen v případě, že souladu se seznamem minimálního vybavení zabránily události, které nemohl provozovatel ovlivnit;

3) provozovatel vytvoří popis specifických povinností a odpovědnosti v oblasti kontroly provozu letadla v rámci tohoto schválení a

4) je vypracován plán na provedení oprav nefunkčních přístrojů, položek vybavení nebo funkcí nebo na navrácení provozu letadla do rámce vymezeného seznamem minimálního vybavení v nejkratší možné době.

ORO.MLR.110 Palubní deník

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

ORO.MLR.115 Vedení záznamů

▼M4

a) Následující záznamy se uchovávají nejméně po dobu pěti let:

1) u provozovatelů v CAT záznamy o činnosti uvedené v článku ORO.GEN.200;

2) u provozovatelů s prohlášením kopie prohlášení provozovatele, podrobnosti o získaných schváleních/oprávněních a provozní příručka;

3) u držitelů povolení ke zvláštnímu provozu kromě písm. a) bodu 2 též záznamy týkající se posouzení rizik podle článku SPO.OP.230 a souvisejících standardních provozních postupů.

▼B

b) Následující informace použité k přípravě a provedení letu a s nimi související zprávy se uchovávají po dobu tří měsíců:

1) provozní letový plán, pokud existuje;

2) oznámení NOTAM a instruující dokumenty letecké informační služby (AIS) specifické pro danou trať, pokud je provozovatel upravil;

3) dokumentace o hmotnosti a vyvážení;

4) ohlášení zvláštních nákladů, včetně písemné informace pro velitele letadla/velícího pilota o ►M4 případném ◄ nebezpečném zboží;

5) palubní deník nebo rovnocenný dokument a

6) hlášení z letu pro záznam podrobných informací o každé události nebo událostech, které velitel letadla/velící pilot pokládá za nezbytné hlásit nebo zapsat.

▼B

c) Osobní záznamy se uchovávají po dobu uvedenou v této tabulce:

Průkaz způsobilosti letové posádky a osvědčení palubních průvodčích	Dokud člen letové posádky vykonává práva udělená průkazem způsobilosti nebo osvědčením pro provozovatele letadla
Výcvik, přezkoušení a kvalifikace člena posádky	3 roky
Záznamy o nedávné praxi člena posádky	15 měsíců
Traťová a letištní odborná způsobilost člena posádky, popřípadě odborná způsobilost člena posádky pro úkoly a oblasti	3 roky
Případný výcvik v zacházení s nebezpečným zbožím	3 roky
Záznamy o výcviku/kvalifikaci ostatního personálu, pro nějž se vyžaduje program výcviku	poslední dva záznamy o výcviku

d) Provozovatel:

1) uchovává záznamy o veškerém výcviku, přezkoušení a kvalifikaci jednotlivých členů posádky v souladu s částí ORO a

2) dotčenému členu posádky tyto záznamy na požádání zpřístupní.

e) Provozovatel uchovává informace použité při přípravě a provedení letu a záznamy o výcviku personálu i v případě, že přestane být provozovatelem dotčeného letadla nebo zaměstnavatelem dotčeného člena posádky, a to v rámci lhůty uvedené v písmeni c).

f) Jestliže se člen posádky stane členem posádky jiného provozovatele, provozovatel poskytne záznamy člena posádky novému provozovateli, a to v rámci lhůty uvedené v písmeni c).

HLAVA SEC

OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

▼M16

ORO.SEC.100 Ochrana pilotního prostoru – letouny

a) V letounu vybaveném zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru musí být tyto dveře uzamykatelné a musí být vybaveny prostředky, kterými mohou palubní průvodčí v případě podezřelé činnosti nebo narušení bezpečnosti v kabině cestujících uvědomit letovou posádku.

b) Všechny letouny s cestujícími na palubě, které se podílejí na obchodní dopravě cestujících, musí být vybaveny schválenými zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru s možností uzamykání a odemykání z obou pilotních míst a navrženými tak, aby splňovaly příslušné požadavky na letovou způsobilost, pokud tyto letouny spadají do kterékoli z těchto kategorií:

1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 54 500 kg;

2) letouny s MCTOM větší než 45 500 kg a s MOPSC větší než 19 nebo

▼M16

3) letouny s MOPSC větší než 60.

c) Ve všech letounech, které jsou vybaveny zabezpečenými dveřmi pilotního prostoru podle požadavků písmene b):

1) musí být tyto dveře uzavřeny před spuštěním motorů pro vzlet a zůstat uzamčeny podle požadavků bezpečnostních postupů nebo velícího pilota až do vypnutí motorů po přistání s výjimkou případů, kdy se považuje za nezbytné umožnit vstup nebo odchod oprávněným osobám v souladu s národním programem ochrany civilního letectví před protiprávními činy;

2) musí být zajištěny prostředky pro monitorování celého prostoru dveří mimo pilotní prostor z obou pilotních míst za účelem určení totožnosti osob požadujících vstup a zjištění podezřelého chování nebo možné hrozby.

▼M4

ORO.SEC.105 Ochrana pilotního prostoru – vrtulníky

▼B

Ve vrtulníku provozovaném pro dopravu cestujících, který je vybaven dveřmi pilotního prostoru, musí být tyto dveře uzamykatelné z pilotního prostoru za účelem zabránění neoprávněnému vstupu.

HLAVA FC

LETOVÁ POSÁDKA

▼M4

ORO.FC.005 Oblast působnosti

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splňovat provozovatel v souvislosti s výcvikem, praxí a kvalifikací letové posádky, a obsahuje:

a) ODDÍL 1 stanovující společné požadavky, které se vztahují na neobchodní provoz složitých motorových letadel a na veškerý obchodní provoz;

▼M14

b) ODDÍL 2 stanovující další požadavky, které se vztahují na provoz v obchodní letecké dopravě s výjimkou provozu s cestujícími v obchodní letecké dopravě prováděného podle pravidel VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě nebo v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem a který používá:

1) jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo

2) jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší;

▼M4

c) ODDÍL 3 stanovující další požadavky pro zvláštní obchodní provoz a pro provoz uvedený v písm. b) bodech 1 a 2.

▼M1

ODDÍL 1

Obecné požadavky

▼B

ORO.FC.100 Složení letové posádky

a) Složení letové posádky a počet jejích členů na určených pracovních místech nesmí být menší než minimum uvedené v letové příručce letadla nebo v provozních omezeních předepsaných pro dané letadlo.

b) Letová posádka je doplněna o další členy letové posádky, vyžaduje-li to druh provozu, a počet jejích členů nesmí být menší než počet stanovený v provozní příručce.

c) Všichni členové letové posádky jsou držiteli průkazů způsobilosti a kvalifikace vydaných nebo uznaných v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1178/2011 ([1]), které odpovídají jim přiděleným povinnostem.

▼M21

d) Člen letové posádky může být za letu vystřídán při plnění svých povinností při řízení jiným, vhodně kvalifikovaným členem letové posádky.

▼B

e) Při najímání členů letových posádek, kteří jsou osobami samostatně výdělečně činnými nebo pracují na částečný pracovní úvazek, provozovatel ověří, že byly splněny všechny příslušné požadavky této hlavy a příslušné náležitosti přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011, včetně požadavků na nedávnou praxi, přičemž vezme v úvahu veškeré služby prováděné tímto členem posádky pro jiného či jiné provozovatele, s cílem stanovit zejména:

1) celkový počet typů nebo variant provozovaných letadel a

2) příslušné omezení doby letové služby a služby, jakož i požadavky na dobu odpočinku.

▼M21

f) Specifické požadavky pro lety vrtulníků:

pokud je posádka vrtulníku tvořena dvěma piloty, musí každý pilot buď:

1) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu součinnosti víceč-lenné posádky (MCC) pro vrtulníky v souladu s nařízením (EU) č. 1178/2011, nebo

2) uskutečnit dobu letu odpovídající alespoň 500 hodinám ve funkci pilota ve vícepilotním provozu.

ORO.FC.105 Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla

a) V souladu s odstavcem 8.6 přílohy V nařízení (EU) č. 2018/1139 ustanoví provozovatel jednoho z pilotů letové posádky, který má kvalifikaci pro funkci velícího pilota v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011, velícím pilotem nebo, u obchodního leteckého provozu, velitelem letadla.

b) Provozovatel může ustanovit člena posádky velícím pilotem / velitelem letadla pouze v případě, že platí všechny následující podmínky:

1) daný člen letové posádky splňuje minimální úroveň praxe stanovené v provozní příručce;

2) daný člen letové posádky má odpovídající znalost tratě nebo oblasti, po níž nebo do níž má letět, a letišť, včetně náhradních letišť, zařízení a postupů, kterých má být použito;

3) při letech ve vícepilotní posádce absolvoval daný člen letové posádky provozovatelův kurz velení, jestliže postupuje z funkce druhého pilota na funkci velícího pilota / velitele letadla.

([1]) Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1.

▼M21

c) V případě obchodního provozu letounů a vrtulníků je zapotřebí, aby velící pilot / velitel letadla nebo pilot, který může být pověřen provedením letu, absolvoval úvodní seznamovací kurz, kde se seznámí s tratí nebo oblastí, na níž nebo v níž má letět, a s letišti, zařízeními a postupy, kterých má být použito, a aby tyto znalosti udržoval následujícím způsobem:

1) Platnost znalosti letiště se udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušném letišti v průběhu dvanácti kalendářních měsíců.

2) Znalost trati nebo oblasti se udržuje vykonáním alespoň jednoho letu na příslušné trati nebo v příslušné oblasti v průběhu 36 měsíců. Pokud nebyl vykonán alespoň jeden let na příslušné trati nebo v příslušné oblasti po dobu dvanácti měsíců v průběhu uvedené lhůty 36 měsíců, je navíc požadováno opakovací školení týkající se znalosti trati nebo oblasti.

d) Bez ohledu na písmeno c) může být v případě provozu letounů a vrtulníků třídy výkonnosti B a C podle pravidel VFR ve dne úvodní seznamovací kurz pro seznámení s tratí a s letišti nahrazen úvodním seznamovacím kurzem s tratí.

▼B

ORO.FC.110 Palubní inženýr

Pokud je součástí návrhu letounu samostatné pracovní místo palubního inženýra, zahrnuje letová posádka jednoho člena, který má příslušnou kvalifikaci v souladu s platnými vnitrostátními předpisy.

ORO.FC.115 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM)

a) Člen letové posádky absolvuje před zahájením provozu výcvik CRM, který odpovídá jeho úloze, a to podle ustanovení provozní příručky.

b) Prvky výcviku CRM jsou zahrnuty do kurzu třídní nebo typové kvalifikace a do opakovacího výcviku, jakož i do kurzu velení.

ORO.FC.120 Přeškolovací výcvik provozovatele

a) V případě provozu letounů nebo vrtulníků absolvují členové letové posádky přeškolovací výcvik provozovatele před zahájením letů na trati bez dozoru:

1) přechází-li na letadlo vyžadující novou typovou nebo třídní kvalifikaci;

2) stávají-li se zaměstnanci provozovatele.

b) Přeškolovací výcvik provozovatele zahrnuje výcvik související s vybavením zastavěným do letadla v závislosti na úkolech příslušného člena letové posádky.

▼M21

ORO.FC.125 Rozdílový výcvik, seznamovací výcvik a výcvik v oblasti vybavení a postupů

a) Členové letové posádky absolvují rozdílový nebo seznamovací výcvik, požaduje-li to příloha I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

b) Dojde-li ke změně vybavení nebo postupů vyžadující dodatečné znalosti o typech nebo variantách v současné době provozovaných letadel, členové letové posádky absolvují výcvik v oblasti vybavení a postupů.

c) V provozní příručce se stanoví, kdy je tento rozdílový nebo seznamovací výcvik, případně výcvik v oblasti vybavení a postupů, požadován.

▼B

ORO.FC.130 Opakovací výcvik a přezkoušení

▼M21

a) Každý člen letové posádky absolvuje každoročně opakovací letový a pozemní výcvik odpovídající typu nebo variantě letadla, na kterém létá, a jeho přidruženému vybavení včetně výcviku na místě a použití veškerého vybavení pro případ nouze a bezpečnostního vybavení na palubě letounu.

▼B

b) Každý člen letové posádky je pravidelně přezkušován s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění běžných, mimořádných a nouzových postupů.

ORO.FC.135 Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla

Člen letové posádky, který může být přidělen k výkonu své funkce z kteréhokoli sedadla pilota, absolvuje vhodný výcvik a přezkoušení v souladu s provozní příručkou.

▼M21

ORO.FC.140 Létání na více typech nebo variantách

a) Členové letové posádky, kteří létají na více než jednom typu nebo variantě letadla, musí splňovat požadavky předepsané v této hlavě pro každý typ nebo variantu, pokud nejsou započty související s požadavky na výcvik, přezkušování a nedávnou praxi vymezeny pro příslušné typy nebo varianty v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.

b) Provozovatel může definovat skupiny typů jednomotorových vrtulníků. Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem u jednoho typu je platné pro všechny ostatní typy v rámci dané skupiny, pokud jsou splněny obě následující podmínky:

1) skupina zahrnuje buď pouze jednomotorové turbínové vrtulníky provozované podle pravidel VFR, nebo pouze jednomotorové pístové vrtulníky provozované podle pravidel VFR;

2) pro účely provozu v CAT musí být provedena nejméně dvě přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem u každého typu za tříletý cyklus.

c) Pro účely zvláštního provozu lze na základě posouzení rizik provedeného provozovatelem započítat ty prvky výcviku na letadle / FSTD a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, které se týkají příslušných aspektů souvisejících s daným specializovaným úkolem a nesouvisejí s daným typem nebo skupinou typů, i pro ostatní skupiny nebo typy.

d) Pro účely létání s více než jedním typem nebo variantou vrtulníku, využívaným k provádění dostatečně podobných operací, platí, že pokud jsou traťová přezkoušení prováděna střídavě u jednotlivých typů nebo variant, obnoví každé traťové přezkoušení platnost traťového přezkoušení i pro ostatní typy nebo varianty vrtulníků.

e) V provozní příručce jsou stanoveny vhodné postupy a jakákoli provozní omezení pro létání s více než jedním typem nebo variantou.

▼M18

ORO.FC.145 Poskytování výcviku, přezkoušení a posouzení

a) Veškerý výcvik, přezkoušení a posouzení požadované v této hlavě se provádí v souladu s programy a osnovami výcviku, které provozovatel stanoví v provozní příručce.

▼M18

b) Při vytváření výcvikových programů a osnov výcviku provozovatel začlení příslušné prvky vymezené v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.

▼M21

c) V případě provozu v CAT musí být programy výcviku a přezkoušení včetně osnov a používání prostředků k provádění programu, jako jsou například individuální zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) a jiná řešení v oblasti výcviku, schváleny příslušným úřadem.

d) Zařízení FSTD používané ke splnění požadavků dle této hlavy je kvalifikováno v souladu s nařízením (EU) č. 1178/2011 a v co největší proveditelné míře kopíruje letadlo, které používá provozovatel. Rozdíly mezi zařízením FSTD a letadlem jsou popsány a řešeny během instruktáže, případně během výcviku.

▼M18

e) Provozovatel zavede systém umožňující odpovídajícím způsobem monitorovat změny FSTD a zajistit, aby tyto změny neměly negativní vliv na požadovanou úroveň programu výcviku.

▼M21

f) Provozovatel sleduje platnost každého opakovacího výcviku a přezkoušení.

g) Doby platnosti požadované v této hlavě se počítají od konce měsíce, v němž byla absolvována daná rozlétanost, výcvik nebo přezkoušení.

▼M18

ORO.FC.146 Personál, který zajišťuje výcvik, přezkoušení a hodnocení

a) Veškerý výcvik, přezkoušení a posouzení požadované v této hlavě zajišťuje náležitě kvalifikovaný personál.

▼M21

b) V případě letového výcviku, přezkoušení a hodnocení a výcviku, přezkoušení a hodnocení pomocí letové simulace musí mít personál, který zajišťuje výcvik a provádí přezkoušení nebo hodnocení, kvalifikaci v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011. Personál, který zajišťuje výcvik a provádí přezkoušení s ohledem na zvláštní provoz, musí mít vhodnou kvalifikaci na příslušný provoz.

▼M18

c) V případě programu EBT personál, který zajišťuje posouzení hodnocení a výcvik, musí:

1) být držitelem osvědčení instruktora nebo examinátora podle přílohy I (část FCL);

2) absolvovat program provozovatele pro standardizaci instruktora EBT. To zahrnuje počáteční standardizační program a opakovací standardizační program.

Dokončení počáteční standardizace EBT provozovatele opravňuje instruktora k provádění praktického posouzení EBT.

▼M21

d) Bez ohledu na písmeno b) může traťové hodnocení kvalifikovanosti provádět náležitě kvalifikovaný velitel letadla jmenovaný provozovatelem, který je standardizován v koncepci EBT a hodnocení kvalifikovanosti (traťový hodnotitel).

e) Bez ohledu na písmeno b) může výcvik na letadle/FSTD a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem provádět vhodně kvalifikovaný velitel letadla, který je držitelem osvědčení FI/TRI/SFI a byl určen provozovatelem pro některou z následujících činností:

▼M21

1) provoz vrtulníků splňujících kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 2 v CAT;

2) provoz jiných než složitých motorových vrtulníků ve dne a navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů v CAT;

3) provoz letounů třídy výkonnosti B, které nesplňují kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 1, v CAT.

f) Bez ohledu na písmeno b) může výcvik na letadle/FSTD a prokázání způsobilosti / přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem provádět vhodně kvalifikovaný velící pilot/velitel letadla jmenovaný provozovatelem u následujícího provozu:

1) zvláštní provoz;

2) lety v CAT na letounech splňujících kritéria uvedená v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodu 2.

g) Bez ohledu na písmeno b) může traťové přezkoušení provádět vhodně kvalifikovaný velitel letadla jmenovaný provozovatelem.

h) Provozovatel informuje příslušný úřad o osobách jmenovaných podle písmen e) až g).

▼M1

ODDÍL 2

Doplňující požadavky pro provoz obchodní letecké dopravy

▼B

ORO.FC.200 Složení letové posádky

a) Mezi členy letové posádky nesmí být více než jeden nezkušený člen.

b) Velitel letadla může pověřit provedením letu jiného pilota, který má odpovídající kvalifikaci v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011, pokud jsou splněny požadavky čl. ORO.FC.105 písm. b) bodů 1 a 2 a písmena c).

c) Specifické požadavky na provoz letounů podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) nebo v noci:

1) Minimální letovou posádku turbovrtulových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět a všech proudových letounů tvoří dva piloti.

2) S jinými letouny, než na jaké se vztahuje ustanovení písm. c) bodu 1, létá posádka tvořená nejméně dvěma piloty, pokud nejsou splněny požadavky článku ORO.FC.202, kdy je může provozovat pilot jediný.

▼M21

d) Specifické požadavky pro lety vrtulníků:

V případě všech letů vrtulníků s MOPSC větší než 19 a lety vrtulníků podle pravidel IFR s MOPSC větší než 9 tvoří letovou posádku minimálně dva piloti.

▼B

ORO.FC.A.201 Střídání členů letové posádky za letu

a) Velitel letadla může pověřit prováděním letu:

1) jiného velitele letadla s příslušnou kvalifikací nebo

▼B

2) pro lety výhradně nad letovou hladinou (FL) 200 pilota, který má alespoň tyto minimální kvalifikace:

i) průkaz ATPL,

ii) přeškolovací výcvik a přezkoušení, včetně výcviku k získání typové kvalifikace, v souladu s článkem ORO.FC.220,

iii) veškeré opakovací výcviky a přezkoušení v souladu s články ORO.FC.230 a ORO.FC.240,

iv) traťové/oblastní a letištní odborná způsobilost v souladu s článkem ORO.FC.105.

b) Druhý pilot může být vystřídán:

1) jiným vhodně kvalifikovaným pilotem;

2) pro lety výhradně nad letovou hladinou (FL) 200 druhým pilotem střídajícím při cestovním letu, který má alespoň tyto minimální kvalifikace:

i) platný průkaz způsobilosti obchodního pilota (CPL) s přístrojovou kvalifikací,

ii) přeškolovací výcvik a přezkoušení, včetně výcviku k získání typové kvalifikace, v souladu s článkem ORO.FC.220 kromě požadovaného výcviku vzletů a přistání,

iii) opakovací výcvik a přezkoušení v souladu s článkem ORO.FC.230 kromě požadovaného výcviku vzletů a přistání.

c) Palubní inženýr může být během letu vystřídán členem posádky s odpovídající kvalifikací v souladu s platnými vnitrostátními předpisy.

ORO.FC.202 Jednopilotní provoz podle pravidel IFR nebo v noci

▼M21

Pro lety podle pravidel IFR nebo v noci s minimální letovou posádkou tvořenou jediným pilotem musí být splněny tyto podmínky:

▼B

a) Provozovatel zahrne do provozní příručky program přeškolovacího a opakovacího výcviku pilota, který obsahuje dodatečné požadavky pro jednopilotní provoz. Pilot absolvuje výcvik postupů provozovatele, zejména pokud jde o:

1) ovládání motoru a jeho obsluhu v nouzových případech;

2) používání běžných, mimořádných a nouzových kontrolních seznamů;

3) komunikaci s řízením letového provozu (ATC);

4) postupy odletu a přiblížení;

5) případné ovládání autopilota;

6) používání zjednodušené dokumentace za letu;

7) optimalizace činnosti jednopilotní posádky.

▼M21

b) ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

▼B

c) Pro provoz letounů podle pravidel IFR musí pilot mít:

▼B

1) nalétáno na příslušném typu nebo třídě letounu nejméně 50 hodin doby letu podle pravidel IFR, z nichž 10 hodin připadá na let ve funkci velitele letadla, a

2) absolvováno na příslušném typu nebo třídě letounu za posledních 90 dnů:

i) pět letů podle pravidel IFR včetně tří přiblížení podle přístrojů při jednopilotním provozu nebo

ii) přezkoušení z přístrojového přiblížení podle pravidel IFR.

d) Pro provoz letounů v noci musí pilot mít:

1) nalétáno alespoň 15 hodin doby letu v noci, jež mohou být zahrnuty do 50 hodin doby letu podle pravidel IFR podle písm. c) bodu 1, a

2) absolvováno na příslušném typu nebo třídě letounu za posledních 90 dnů:

i) tři vzlety a přistání v noci při jednopilotním provozu nebo

ii) přezkoušení vzletu a přistání v noci.

e) Pro provoz vrtulníků podle pravidel IFR musí pilot mít:

1) 25 hodin letové praxe podle pravidel IFR v příslušném v letovém prostředí a

2) 25 hodin letové praxe při jednopilotním provozu na konkrétním typu vrtulníku, který má oprávnění pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR, z nichž může být 10 hodin nalétáno pod dohledem, včetně pěti úseků traťových letů podle pravidel IFR s postupy pro jednopilotní provoz, a

3) absolvováno za posledních 90 dnů:

i) pět letů podle pravidel IFR včetně tří přístrojových přiblížení při jednopilotním provozu na vrtulníku s oprávněním pro tento účel nebo

ii) přezkoušení pro přístrojové přiblížení podle pravidel IFR při jednopilotním provozu na příslušném typu vrtulníku, letovém výcvikovém zařízení (FTD) nebo na úplném letovém simulátoru (FFS).

ORO.FC.205 Kurz velení

a) Kurz velení pro provoz letounů a vrtulníků zahrnuje alespoň tyto prvky:

1) výcvik na zařízení FSTD, který zahrnuje traťově orientovaný letový výcvik (LOFT) a/nebo letový výcvik;

2) přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem ve funkci velitele letadla;

3) výcvik odpovědnosti velitele letadla;

4) traťový výcvik jako velitel letadla pod dozorem po dobu nejméně:

i) 10 letových úseků v případě letounů a

▼B

ii) 10 hodin včetně alespoň 10 letových úseků v případě vrtulníků;

5) absolvování traťového přezkoušení ve funkci velitele letadla a prokázání odpovídající znalosti tratě nebo oblasti, na níž nebo v níž má letět, a letišť, včetně náhradních letišť, zařízení a postupů, kterých má být použito, a

6) výcvik optimalizace činnosti posádky.

ORO.FC.215 Vstupní výcvik optimalizace činnosti posádky (CMR) provozovatele

a) Člen letové posádky dokončí před zahájením traťových letů bez dozoru vstupní výcvik CRM.

b) Vstupní výcvik CRM provádí nejméně jedna osoba s odpovídající kvalifikací v oblasti CRM, která může využívat pomoci odborníků se zaměřením na specifické oblasti.

c) Jestliže člen posádky nejdříve nepodstoupí teoretický výcvik zaměřený na lidské činitele na úrovni ATPL, absolvuje před zahájením vstupního výcviku CRM nebo společně s tímto výcvikem teoretický kurz zajištěný provozovatelem, jehož osnovy jsou zaměřeny na lidskou výkonnost a omezení pro ATPL, jak stanoví příloha I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

ORO.FC.220 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

a) Výcvik CRM je začleněn do přeškolovacího kurzu provozovatele.

▼M21

b) Jakmile člen letové posádky zahájí přeškolovací kurz provozovatele, nesmí mu být přidělovány letové povinnosti na jiném typu nebo jiné třídě letounu, dokud tento kurz neabsolvuje nebo nedokončí. Členům posádky, kteří provozují pouze letouny třídy výkonnosti B, mohou být během přeškolovacího výcviku přidělovány lety na jiných typech letounů třídy výkonnosti B v míře nezbytné pro zachování provozu. Členům posádky mohou být během přeškolovacího výcviku přidělovány lety na jednomotorovém vrtulníku za předpokladu, že to neovlivní výcvik.

▼B

c) Rozsah výcviku, který se požaduje od členů letové posádky v rámci přeškolovacího kurzu provozovatele, se stanoví v souladu se standardy kvalifikace a praxe stanovenými v provozní příručce s přihlédnutím k předchozímu výcviku a praxi člena posádky.

d) Člen letové posádky absolvuje:

1) před zahájením traťového letu pod dozorem (LIFUS) přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem a výcvik znalostí nouzového a bezpečnostního vybavení a

2) traťové přezkoušení po dokončení traťového letu pod dozorem. U letounů třídy výkonnosti B je možné let LIFUS provést na kterémkoli letounu v rámci příslušné třídy.

▼M2

e) V případě letounů piloti, kteří získali typovou kvalifikaci na základě výcviku s nulovou dobou letu (ZFTT):

1) zahájí traťové lety pod dozorem nejpozději 21 dní po absolvování zkoušek dovednosti nebo po příslušném výcviku zajištěném provozovatelem. Obsah tohoto výcviku je popsán v provozní příručce;

2) absolvují šest vzletů a přistání na zařízení FSTD nejpozději 21 dní po absolvování zkoušky dovednosti pod dozorem instruktora pro typovou kvalifikaci pro letouny (TRI(A)) sedícího na sedadle druhého pilota. Počet vzletů a přistání lze snížit, pokud jsou v povinné části údajů provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 stanoveny zápočty. Pokud nebyly tyto vzlety a přistání provedeny do 21 dní, provozovatel zajistí udržovací výcvik, přičemž obsah tohoto výcviku je popsán v provozní příručce;

3) provedou první čtyři vzlety a přistání letů LIFUS v letounu pod dozorem instruktora TRI(A) sedícího na sedadle druhého pilota. Počet vzletů a přistání lze snížit, pokud jsou v povinné části údajů provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 stanoveny zápočty.

▼M21

f) Pokud provozní okolnosti, jako je například podání žádosti o nové AOC nebo zařazení nového typu nebo třídy letadla do letadlového parku, neumožňují provozovateli splnit požadavky uvedené v písmenu d), může provozovatel vypracovat zvláštní přeškolovací kurz, který bude dočasně použit pro omezený počet pilotů.

ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení

a) Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení odpovídající typu nebo variantě letadla, na kterém létá, a jeho přidruženému vybavení.

b) *Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem*

1) Každý člen letové posádky musí absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem jako člen normálního složení posádky.

2) Je-li od člena letové posádky požadován provoz podle pravidel IFR, přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem se případně provede bez vnější vizuální orientace.

3) Platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem je šest kalendářních měsíců. Pro provoz letounů třídy výkonnosti B podle pravidel VFR ve dne prováděný v průběhu období, které není delší než osm po sobě následujících měsíců, postačuje jedno přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. Toto přezkoušení odborné způsobilosti se provede před zahájením provozu CAT.

c) *Traťové přezkoušení*

Každý člen letové posádky absolvuje traťové přezkoušení v letadle. Platnost traťového přezkoušení je dvanáct kalendářních měsíců.

▼M21

d) *Výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení*

Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení týkající se umístění a používání veškerého nouzového a bezpečnostního vybavení na palubě letadla. Platnost výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti k používání nouzového a bezpečnostního vybavení je dvanáct kalendářních měsíců.

e) *Výcvik CRM*

1) Prvky CRM jsou začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku.

2) Každý člen letové posádky absolvuje specifický modulový výcvik CRM. Všechna hlavní témata výcviku CRM jsou zahrnuta do samostatných částí modulového výcviku co nejrovnoměrněji rozložených do jednotlivých tříletých období.

f) Každý člen letové posádky podstupuje pozemní výcvik a letový výcvik na zařízení FSTD nebo na letadle nebo kombinovaný výcvik na zařízení FSTD a na letadle alespoň každých dvanáct měsíců.

▼M18

ORO.FC.231 Výcvik založený na důkazech

a) PROGRAM EBT

1) Provozovatel může nahradit požadavky článku ORO.FC.230 vytvořením, prováděním a udržováním vhodného programu EBT schváleného příslušným úřadem.

Provozovatel prokáže svou schopnost podporovat provádění programu EBT (včetně prováděcího plánu) a provádět posouzení bezpečnostních rizik, které prokáže, jak je dosaženo rovnocenné úrovně bezpečnosti.

2) Program EBT:

i) odpovídá velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností s přihlédnutím k nebezpečím a souvisejícím rizikům spojeným s těmito činnostmi;

ii) zajišťuje kvalifikovanost pilota posuzováním a rozvíjením kompetencí pilota požadovaných pro bezpečný, účinný a efektivní provoz letadel;

iii) zajistí, aby byl každý pilot konfrontován s tématy posouzení a výcviku podle ORO.FC.232;

iv) zahrnuje nejméně šest modulů EBT rozložených v rámci tříletého programu; každý modul EBT sestává z fáze hodnocení a z fáze výcviku. Doba platnosti modulu EBT je 12 měsíců;

A) Fáze hodnocení zahrnuje traťově orientovaný letový scénář (nebo scénáře) pro posouzení všech kompetencí a určení individuálních potřeb v oblasti výcviku.

▼**M18**

B) Fáze výcviku zahrnuje:

a) fázi výcviku manévrů zahrnující výcvik odborné způsobilosti pro určité definované manévry;

b) fázi výcviku na základě scénáře zahrnující traťově orientovaný letový scénář (nebo scénáře) pro rozvoj kompetencí a řešení individuálních potřeb v oblasti výcviku.

Fáze výcviku probíhá v přiměřené lhůtě po fázi hodnocení.

3) Provozovatel zajistí, aby každý pilot zapsaný do programu EBT dokončil:

i) nejméně dva EBT moduly v době platnosti typové kvalifikace v rozmezí nejméně tří měsíců. Modul EBT je dokončen, jakmile:

A) byl dokončen obsah programu EBT pro uvedený modul EBT (konfrontace pilota s tématy posouzení a výcviku) a

B) byla prokázána přijatelná úroveň výkonnosti u všech pozorovaných kompetencí;

ii) traťové hodnocení kvalifikovanosti a

iii) pozemní výcvik.

4) Provozovatel zavede program pro standardizaci instruktora EBT a zajištění souladu mezi instruktory s cílem zajistit, aby instruktoři zapojení do EBT byli řádně kvalifikováni k plnění svých úkolů.

i) Tento program musí absolvovat všichni instruktoři.

ii) Provozovatel použije vhodné metody a metriky k posouzení souladu.

iii) Provozovatel prokáže, že mezi instruktory existuje dostatečný soulad.

5) Program EBT může zahrnovat mimořádné postupy pro nepředvídané okolnosti, které by mohly ovlivnit poskytování modulů EBT. Provozovatel prokáže, že tyto postupy jsou potřebné. Postupy zajistí, aby pilot nepokračoval v traťovém provozu, jestliže pozorovaná výkonnost nedosahovala minimální přijatelné úrovně. Mohou zahrnovat:

i) odlišný časový odstup mezi moduly EBT a

ii) odlišné pořadí fází modulu EBT.

b) RÁMEC KVALIFIKOVANOSTI

Provozovatel používá rámec kvalifikovanosti pro všechny aspekty posouzení a výcviku v rámci programu EBT. Rámec kvalifikovanosti:

1) je komplexní, přesný a použitelný,

▼**M18**

2) zahrnuje pozorovatelné chování požadované pro bezpečný, účinný a efektivní provoz letadel;

3) zahrnuje vymezený soubor kompetencí, jejich popisy a s nimi související pozorovatelné chování.

c) VÝKONNOST SYSTÉMU VÝCVIKU

1) Výkonnost systému EBT se měří a vyhodnocuje na základě postupu zpětné vazby za účelem:

i) potvrzení a zdokonalení programu EBT provozovatele;

ii) zjištění, zda program EBT provozovatele rozvíjí kompetence pilota.

2) Zpětná vazba je součástí systému řízení provozovatele.

3) Provozovatel vypracuje postupy upravující ochranu údajů EBT.

d) KLASIFIKAČNÍ SYSTÉM

1) Provozovatel používá k posouzení způsobilosti pilota klasifikační systém. Klasifikační systém zajistí:

i) dostatečnou mírou podrobnosti s cílem umožnit přesné a účelné měření individuální výkonnosti;

ii) výkonnostní kritérium a stupnici pro každou kompetenci, přičemž se na stupnici určí bod pro minimální přijatelnou úroveň, již je třeba dosáhnout pro výkon traťového provozu. Provozovatel vypracuje postupy pro řešení nízké výkonnosti pilota;

iii) integritu údajů;

iv) bezpečnost údajů.

2) Provozovatel pravidelně ověřuje přesnost klasifikačního systému podle systému referenčních kritérií.

e) VHODNÁ ZAŘÍZENÍ PRO VÝCVIK A POČET HODIN NA ABSOLVOVÁNÍ PROGRAMU EBT PROVOZOVATELE

1) Každý modul EBT probíhá na zařízení FSTD s přiměřenou úrovní kvalifikace, aby se zajistilo správné poskytování témat posouzení a výcviku.

2) Provozovatel poskytne pilotovi dostatečný počet hodin na vhodném zařízení pro výcvik, aby pilot mohl absolvovvat program EBT provozovatele. Pro stanovení počtu hodin programu EBT se použijí tato kritéria:

i) počet hodin odpovídá velikosti a složitosti programu EBT;

ii) počet hodin je dostatečný k absolvování programu EBT;

iii) počet hodin zajišťuje účinnost programu EBT s přihlédnutím k doporučením ICAO, agentury a příslušného úřadu;

iv) počet hodin odpovídá technologii používaných zařízení pro výcvik.

f) ROVNOCENNOST SELHÁNÍ

1) Každý pilot podstoupí hodnocení a výcvik v oblasti řízení selhání systému letadla.

▼**M18**

2) Selhání systému letadla, které kladou značné nároky na odborně způsobilou posádku, jsou uspořádány na základě těchto charakteristik:

i) naléhavost;

ii) složitost;

iii) zhoršení kontroly nad letadlem;

iv) ztráta přístrojového vybavení;

v) zvládání následků.

3) Každý pilot musí být konfrontován nejméně s jedním selháním pro každou charakteristiku s četností stanovenou v tabulce témat posouzení a výcviku.

4) Prokázaná odborná způsobilost v řešení jednoho selhání se považuje za rovnocennou prokázané odborné způsobilosti v řešení jiného selhání se stejnými charakteristikami.

g) ROVNOCENNOST PŘIBLÍŽENÍ RELEVANTNÍCH PRO PROVOZ

1) Provozovatel zajistí, aby každý pilot získával pravidelný výcvik ve vykonávání typů přiblížení a metod přiblížení relevantních pro provoz.

2) Tento výcvik zahrnuje přiblížení, která kladou dodatečné nároky na odborně způsobilou posádku.

3) Tento výcvik zahrnuje přiblížení, která vyžadují zvláštní oprávnění v souladu s přílohou V (část SPA) tohoto nařízení.

h) TRAŤOVÉ HODNOCENÍ KVALIFIKOVANOSTI

1) Každý pilot se podrobí pravidelnému traťovému hodnocení kvalifikovanosti v letadle, aby prokázal bezpečný, účinný a efektivní výkon traťového provozu popsaného v provozní příručce.

2) Doba platnosti traťového hodnocení kvalifikovanosti činí 12 měsíců.

3) Provozovatel s oprávněním pro EBT může se souhlasem příslušného úřadu prodloužit platnost traťového hodnocení kvalifikovanosti:

i) buď na 2 roky s výhradou posouzení rizik,

ii) nebo na 2 roky s výhradou zpětné vazby z monitorování traťového provozu, v jehož rámci se zjišťují provozní hrozby, minimalizují rizika těchto hrozeb a provádějí opatření ke zvládání selhání lidského faktoru při provozu.

4) K úspěšnému dokončení traťového hodnocení kvalifikovanosti musí pilot prokázat přijatelnou úroveň výkonnosti u všech pozorovaných kompetencí.

i) POZEMNÍ VÝCVIK

1) Každých 12 kalendářních měsíců každý pilot podstoupí:

i) technický pozemní výcvik;

ii) posouzení a výcvik týkající se umístění a použití veškerého vybavení pro případ nouze a bezpečnostního vybavení na palubě letadla.

▼M18

2) Provozovatel může se souhlasem příslušného úřadu a pod podmínkou posouzení rizik prodloužit dobu posouzení a výcviku týkajícího se umístění a použití veškerého vybavení pro případ nouze a bezpečnostního vybavení na palubě letadla na 24 měsíců.

ORO.FC.232 Témata posouzení a výcviku v programu EBT

a) Provozovatel zajistí, aby byl každý pilot konfrontován s tématy posouzení a výcviku.

b) Témata posouzení a výcviku jsou:

1) odvozena z bezpečnostních a provozních údajů používaných k určení oblastí, v nichž je třeba zlepšit výcvik pilotů a stanovit jeho priority s cílem usměrnit tvorbu vhodných programů EBT;

2) rozložena v rámci tříletého období s definovanou četností;

3) relevantní z hlediska typu nebo varianty letadla, jež pilot řídí.

▼M21

ORO.FC.235 Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla – letouny

a) Velitelé letadla, jejichž povinnosti vyžadují řízení z kteréhokoli pilotního sedadla a plnění povinností druhého pilota, nebo velitelé letadla, od nichž se požaduje provádění výcviku a přezkoušení, dokončí dodatečný výcvik a přezkoušení, které prověří jejich odbornou způsobilost při provádění relevantních běžných, mimořádných a nouzových postupů na kterémkoli sedadle. Takový výcvik a přezkoušení jsou stanoveny v provozní příručce. Přezkoušení může být provedeno souběžně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle čl. ORO.FC.230 písm. b) nebo programu EBT uvedeného v článku ORO.FC.231.

b) Tento dodatečný výcvik a přezkoušení zahrnuje alespoň:

1) poruchu motoru během vzletu;

2) přiblížení a průlet s jedním nepracujícím motorem a

3) přistání s jedním nepracujícím motorem.

c) Platnost je dvanáct kalendářních měsíců. U provozovatelů se schváleným programem EBT se platnost určuje na základě témat hodnocení a výcviku v souladu s článkem ORO.FC.232.

d) Při řízení ze sedadla druhého pilota platí rovněž přezkoušení požadované podle článku ORO.FC.230 nebo hodnocení a výcvik podle článku ORO.FC.231 pro řízení ze sedadla velitele letadla.

e) Pilot střídající velitele letadla prokazuje současně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle čl. ORO.FC.230 písm. b) nebo hodnocení a výcviku podle čl. ORO.FC.231 praktický nácvik úkonů a postupů, za něž by střídající pilot nebyl běžně odpovědný. Nejsou-li rozdíly mezi pravým a levým sedadlem významné, lze praktický nácvik provést na kterémkoli sedadle.

f) Jiný pilot než velitel letadla sedící na sedadle velitele letadla prokazuje současně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle čl. ORO.FC.230 písm. b) nebo hodnocení a výcviku podle článku ORO.FC.231 praktický nácvik úkonů a postupů, za něž odpovídá velitel letadla ve funkci PM. Nejsou-li rozdíly mezi pravým a levým sedadlem významné, lze praktický nácvik provést na kterémkoli sedadle.

▼M21

ORO.FC.236 Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla – vrtulníky

a) Piloti vrtulníků, jejichž povinnosti vyžadují řízení z kteréhokoli pilotního sedadla, dokončí dodatečný výcvik a přezkoušení, které prověří jejich odbornou způsobilost při provádění relevantních běžných, mimořádných a nouzových postupů na kterémkoli sedadle. Platnost této kvalifikace je dvanáct kalendářních měsíců.

b) Má se za to, že držitelé platných osvědčení FI nebo TRI na příslušném typu splňují požadavek uvedený v písmeni a), pokud v posledních šesti měsících absolvovali činnost FI nebo TRI na tomto typu a na vrtulníku.

▼B

ORO.FC.240 Létání na více typech nebo variantách

a) Postupy nebo provozní omezení pro létání s více než jedním typem nebo variantou, stanovené v provozní příručce schválené příslušným úřadem, zahrnují:

1) minimální úroveň praxe členů letové posádky;

2) minimální úroveň praxe na jednom typu nebo variantě před zahájením výcviku v létání nebo před zahájením létání na jiném typu nebo variantě;

3) postup, pomocí něhož letová posádka kvalifikovaná pro jeden typ nebo variantu absolvuje výcvik a získá kvalifikaci pro jiný typ nebo variantu, a

4) všechny příslušné požadavky na nedávnou praxi pro každý typ nebo variantu.

▼M21

b) ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

c) Ustanovení písmena a) se nepoužije na provoz letounů třídy výkonnosti B, jestliže je omezen na jednopilotní třídy letounů s pístovými motory provozovanými podle pravidel VFR ve dne.

▼B

ORO.FC.A.245 Program alternativního výcviku a kvalifikací

▼M21

a) Provozovatel letounu, který má odpovídající praxi, může nahradit jeden nebo více z následujících požadavků na výcvik a přezkoušení letové posádky programem alternativního výcviku a kvalifikací (ATQP) schváleným příslušným úřadem:

1) stanoveným v článku SPA.LVO.120 o výcviku a kvalifikacích letové posádky;

2) stanoveným v článku ORO.FC.220 o přeškolovacím výcviku a přezkoušení;

3) stanoveným v článku ORO.FC.125 o rozdílovém výcviku, seznamovacím výcviku a výcviku v oblasti vybavení a postupů;

4) stanoveným v článku ORO.FC.205 o kurzu velení;

5) stanoveným v článku ORO.FC.230 o opakovacím výcviku a přezkoušení a

6) stanoveným v článku ORO.FC.240 o létání na více typech nebo variantách.

▼B

b) Program ATQP obsahuje výcvik a přezkoušení, které zajistí nabytí a udržení alespoň takové úrovně odborné způsobilosti, jaké je dosaženo splněním ustanovení článků ORO.FC.220 a ORO.FC.230. Úroveň odborné způsobilosti k zajištění výcviku a kvalifikací letové posádky se prokáže před schválením programu ATQP příslušným úřadem.

▼B

c) Provozovatel, který žádá o schválení programu ATQP, předloží příslušnému úřadu plán realizace, včetně popisu úrovně odborné způsobilosti k zajištění výcviku a kvalifikací letové posádky, které má být dosaženo.

▼M21

d) Kromě přezkoušení požadovaných podle článků ORO.FC.230 a FCL.060 přílohy I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011 absolvuje každý člen letové posádky úplné traťově orientované hodnocení (LOE) provedené na zařízení FSTD. Platnost hodnocení LOE je dvanáct kalendářních měsíců. Hodnocení LOE je absolvováno v případě, že jsou splněny obě tyto podmínky:

1) jsou absolvovány osnovy LOE a

2) daný člen letové posádky prokázal přijatelnou úroveň výkonnosti.

e) Po dvou letech provozu v rámci schváleného programu ATQP může provozovatel se souhlasem příslušného úřadu prodloužit dobu platnosti přezkoušení uvedených v článku ORO.FC.230 takto:

1) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatele na dvanáct kalendářních měsíců.

2) Přezkoušení traťové kvalifikace na 24 kalendářních měsíců.

3) Přezkoušení používání nouzového a bezpečnostního vybavení na 24 kalendářních měsíců.

f) Každý člen letové posádky absolvuje specifický modulový výcvik CRM. Všechna hlavní témata výcviku CRM jsou zahrnuta do samostatných částí modulového výcviku co nejrovnoměrněji rozložených do jednotlivých tříletých období.

g) Program ATQP zahrnuje 48 hodin na zařízení FSTD pro každého člena letové posádky, rovnoměrně rozložených do tříletého programu. Provozovatel může snížit počet hodin na zařízení FSTD, který však nesmí být nižší než 36 hodin, pokud prokáže, že dosažená úroveň bezpečnosti je rovnocenná úrovni programu, který může nahradit program ATQP v souladu s písmenem a).

▼B

ORO.FC.A.250 Velitelé letadla, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti CPL(A)

▼M10

a) Držitel průkazu způsobilosti CPL(A) (letoun) vykonává funkci velitele letadla v obchodní letecké dopravě na jednopilotních letounech, pouze pokud je splněna jedna z těchto podmínek:

1) pro lety podle pravidel VFR s cestujícími ve vzdálenosti větší než 50 NM (90 km) od letiště odletu nalétal s letouny nejméně 500 letových hodin a má platnou přístrojovou kvalifikaci;

2) pro lety na vícemotorovém typu podle pravidel IFR nalétal s letouny nejméně 700 letových hodin, z toho 400 hodin ve funkci velícího pilota. Tato doba musí zahrnovat 100 hodin nalétaných podle pravidel IFR a 40 hodin nalétaných ve vícemotorovém provozu. Uvedených 400 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce s tím, že dvě hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají jedné hodině ve funkci velícího pilota;

3) pro lety na jednomotorovém letounu podle pravidel IFR nalétal s letouny nejméně 700 letových hodin, z toho 400 hodin ve funkci velícího pilota. Tato doba musí zahrnovat 100 hodin nalétaných podle pravidel IFR. Uvedených 400 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce s tím, že dvě hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají jedné hodině ve funkci velícího pilota.

▼B

b) Na provoz letounů třídy výkonnosti B podle pravidel VFR ve dne se ustanovení písm. a) bodu 1 nevztahuje.

▼B

ORO.FC.H.250 Velitelé letadla, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti CPL(H)

▼M21

a) Držitelé průkazu způsobilosti CPL(H) (vrtulník) vykonávají funkci velitele letadla v rámci CAT na jednopilotních vrtulnících pouze v případě, že:

1) pro lety na vícemotorovém typu podle pravidel IFR nalétali s vrtulníky celkem nejméně 700 letových hodin, z toho 300 hodin ve funkci velícího pilota. Celková doba letu na vrtulnících musí zahrnovat 100 hodin nalétaných podle pravidel IFR. Do těchto 100 hodin lze započítat až 50 hodin přístrojové doby absolvované na FFS(H) úrovně B nebo na FTD úrovně 3 nebo s vyšší kvalifikací pro přístrojová výcviková zařízení. Uvedených 300 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce s tím, že 2 hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají 1 hodině ve funkci velícího pilota;

▼B

2) při provozu za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci má:

i) platnou přístrojovou kvalifikaci nebo

ii) 300 letových hodin na vrtulnících, z toho 100 hodin ve funkci velícího pilota a 10 hodin ve funkci pilota za letu v noci.

▼M4

ODDÍL 3

Další požadavky pro zvláštní obchodní provoz a pro provoz obchodní letecké dopravy uvedené v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodech 1 a 2

▼M21

ORO.FC.320 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

Přeškolovací kurz provozovatele musí zahrnovat přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.

ORO.FC.325 Výcvik v oblasti vybavení a postupů a přezkoušení

Pokud člen letové posádky absolvuje výcvik v oblasti vybavení a postupů, který vyžaduje výcvik na vhodném FSTD nebo letadle, s ohledem na standardní provozní postupy související se zvláštním provozem, musí tento člen letové posádky absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.

ORO.FC.330 Opakovací výcvik a přezkoušení – přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem

a) Každý člen letové posádky absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. V případě zvláštního provozu zahrnuje opakovací výcvik a přezkoušení relevantní aspekty související se zvláštními úkoly popsanými v provozní příručce.

b) Zvláště je třeba zohlednit, zda je provoz prováděn podle pravidel IFR nebo v noci.

c) Platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem je dvanáct kalendářních měsíců.

▼B

HLAVA CC

PALUBNÍ PRŮVODČÍ

ORO.CC.005 Oblast působnosti

▼M1

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splňovat provozovatel provozující letadlo s palubními průvodčími a obsahuje:

a) oddíl 1, v němž se stanoví obecné požadavky na veškerý provoz, a

b) oddíl 2, v němž se stanoví dodatečné požadavky výhradně pro provoz obchodní letecké dopravy.

▼B

ODDÍL 1

Obecné požadavky

▼M15

ORO.CC.100 Počet a složení palubních průvodčích

a) Pro provoz letadla s MOPSC větší než 19 musí být přidělen alespoň jeden palubní průvodčí, jestliže je na palubě jeden či více cestujících.

b) Za účelem souladu s písmenem a) musí minimální počet palubních průvodčích odpovídat největšímu počtu z následujících hodnot:

1) počet palubních průvodčích stanovený v procesu certifikace letadla v souladu s platnými certifikačními specifikacemi pro uspořádání kabiny letadla používané provozovatelem;

2) v případě, že počet podle bodu 1 nebyl stanoven, počet palubních průvodčích stanovený v procesu certifikace letadla pro konfiguraci s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující, snížený o 1 na každý celý násobek 50 sedadel pro cestující podle provozovatelem používaného uspořádání kabiny letadla, které nepřekračuje maximální schválenou kapacitu sedadel;

3) jeden palubní průvodčí na každých 50 sedadel pro cestující (nebo jejich část) zastavěných na stejné palubě letadla, které má být provozováno.

c) U letů s více než jedním palubním průvodčím provozovatel jmenuje jednoho palubního průvodčího odpovědného velícímu pilotovi nebo veliteli.

d) Odchylně od písmene a) smí být neobchodní provoz s letadlem s MOPSC větší než 19 prováděn bez palubního průvodčího vykonávajícího činnost s výhradou předchozího schválení příslušným úřadem. Pro získání tohoto schválení musí provozovatel zajistit, že jsou splněny všechny tyto podmínky:

1) na palubě je maximálně 19 cestujících;

2) provozovatel pro tento provoz vypracoval postupy.

▼B

ORO.CC.110 Podmínky pro přidělování povinností

a) Palubním průvodčím jsou přidělovány povinnosti na palubě letadla, pouze pokud:

1) jsou starší 18 let;

2) mají posudek v souladu s příslušnými požadavky přílohy IV (část MED) nařízení (EU) č. 1178/2011 a byli uznáni tělesně i duševně způsobilými k bezpečnému plnění svých povinností a výkonu své odpovědnosti a

3) úspěšně dokončili veškerý příslušný výcvik a přezkoušení požadované podle této hlavy a jsou odborně způsobilí k výkonu přidělených povinností v souladu s postupy uvedenými v provozní příručce.

▼B

b) Před přidělováním povinností palubním průvodčím, kteří jsou osobami samostatně výdělečně činnými nebo pracují na částečný pracovní úvazek, provozovatel ověří, že byly splněny všechny příslušné požadavky této hlavy, přičemž přihlédne k veškerým službám prováděným tímto palubním průvodčím pro jiného či jiné provozovatele s cílem stanovit zejména:

1) celkový počet typů nebo variant provozovaných letadel a

2) příslušné omezení doby letové služby a služby, jakož i požadavky na dobu odpočinku.

c) O palubních průvodčích vykonávajících činnost na palubě a jejich úloze při zajišťování bezpečnosti cestujících a letu jsou cestující jasně informováni.

ORO.CC.115 Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení

a) Provozovatel stanoví pro každý výcvikový kurz podrobný program a osnovy v souladu s příslušnými požadavky této hlavy, popřípadě přílohy V (část CC) nařízení ►M4 (EU) č. 1178/2011 ◄, zahrnující veškeré povinnosti a odpovědnost vykonávané palubními průvodčími.

b) Každý výcvikový kurz zahrnuje teoretický a praktický výcvik společně s individuálním nebo kolektivním praktickým nácvikem podle příslušného předmětu výcviku s cílem zaručit, aby si palubní průvodčí osvojili a uchovali odpovídající úroveň odborné způsobilosti v souladu s touto hlavou.

c) Každý výcvikový kurz je prováděn:

1) strukturovaným a realistickým způsobem a

2) personálem, který má odpovídající kvalifikaci pro příslušný předmět.

d) Během výcviku požadovaného podle této hlavy nebo po jeho skončení podstoupí každý palubní průvodčí přezkoušení zahrnující veškeré prvky příslušného programu výcviku, s výjimkou výcviku optimalizace činnosti posádky (CRM). Přezkoušení provádí personál s odpovídající kvalifikací s cílem ověřit, zda si palubní průvodčí osvojili a/nebo uchovali odpovídající úroveň odborné způsobilosti.

e) Výcvik CRM a případně moduly CRM provádí instruktor CRM pro palubní průvodčí. Jestliže jsou prvky CRM začleněny do dalšího výcviku, instruktor CRM pro palubní průvodčí zajistí vypracování a realizaci osnov.

ORO.CC.120 Vstupní výcvikový kurz

a) Každý nový účastník výcviku, který není doposud držitelem platného osvědčení palubních průvodčích vydaného v souladu s přílohou V (část CC) nařízení ►M4 (EU) č. 1178/2011 ◄:

1) podstoupí vstupní výcvikový kurz podle článku CC.TRA.220 uvedené přílohy a

▼B

2) úspěšně absolvuje související zkoušky před tím, než podstoupí jiný výcvik požadovaný v této hlavě.

b) Prvky vstupního výcvikového programu mohou být kombinovány s prvním specifickým typovým výcvikem na letadlo a přeškolovacím výcvikem provozovatele, pokud jsou splněny požadavky článku CC.TRA.220 a pokud jsou tyto prvky zaneseny jako prvky vstupního výcvikového kurzu do záznamů o výcviku příslušných palubních průvodčích.

ORO.CC.125 Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele

a) Každý palubní průvodčí absolvuje odpovídající specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele, jakož i odpovídající přezkoušení dříve:

1) než jej provozovatel přidělí do funkce palubního průvodčího nebo

2) než mu tento provozovatel přidělí funkci na jiném typu letadla.

▼M2

b) Při vytváření programů a osnov pro výcvik pro specifický typ letadla a pro přeškolovací výcvik provozovatelů provozovatel začlení příslušné prvky vymezené v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012, jsou-li tyto prvky k dispozici.

▼B

c) Program specifického typového výcviku na letadlo zahrnuje:

1) výcvik a praktický nácvik na odpovídajícím výcvikovém zařízení nebo na skutečném letadle a

2) alespoň tyto prvky specifického typového výcviku na letadlo:

i) popis letadla významný z hlediska výkonu povinností palubních průvodčích,

ii) veškeré bezpečnostní vybavení a zastavěné systémy, které jsou významné z hlediska výkonu povinností palubních průvodčích,

iii) obsluhu a skutečné otevření jednotlivých typů nebo variant běžných a nouzových dveří a východů v běžném a nouzovém režimu každým palubním průvodčím,

iv) předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotního prostoru,

v) systémy ochrany proti požáru a dýmu, pokud jsou zastavěné,

▼B

vi) výcvik s evakuačními skluzy, pokud jsou zastavěny,

vii) obsluhu sedadla, používání vybavení zádržného systému a kyslíkového systému v případě ztráty pracovní schopnosti pilota.

d) Program přeškolovacího výcviku provozovatele pro každý provozovaný typ letadla zahrnuje:

1) výcvik a praktický nácvik na odpovídajícím výcvikovém zařízení nebo na skutečném letadle;

2) výcvik standardních provozních postupů provozovatele pro palubní průvodčí, kterým provozovatel přiděluje povinnosti poprvé;

3) alespoň tyto prvky specifického typového výcviku provozovatele na letadlo odpovídající provozovanému typu letadla:

i) popis uspořádání kabiny,

ii) umístění, vyjmutí a použití veškerého přenosného bezpečnostního a nouzového vybavení na palubě,

iii) všechny běžné a nouzové postupy,

iv) zacházení s cestujícími a zvládání davu,

v) požární výcvik a výcvik v případě kouře, včetně použití veškerých hasicích prostředků a ochranného vybavení, které odpovídají prostředkům a vybavení na palubě,

vi) postupy evakuace,

vii) postupy při ztrátě pracovní schopnosti pilota,

viii) příslušné bezpečnostní požadavky a postupy,

ix) optimalizace činnosti posádky.

ORO.CC.130 Rozdílový výcvik

a) Kromě výcviku požadovaného podle článku ORO.CC.125 absolvuje palubní průvodčí odpovídající výcvik a přezkoušení zahrnující veškeré rozdíly dříve, než jsou přiděleni:

1) na jinou variantu v současné době provozovaného typu letadla nebo

2) na typ nebo variantu v současné době provozovaného letadla s odlišným(i):

i) bezpečnostním vybavením,

ii) umístěním bezpečnostního a nouzového vybavení nebo

▼B

iii) běžnými a nouzovými postupy.

b) Program rozdílového výcviku:

1) je dle potřeby stanoven na základě srovnání s programem výcviku, který příslušný palubní průvodčí absolvoval podle čl. ORO.CC.125 písm. c) a d) pro příslušný typ letadla, a

2) zahrnuje výcvik a praktický nácvik na odpovídajícím výcvikovém zařízení nebo na skutečném letadle v závislosti na příslušném prvku rozdílového výcviku, který má být probrán.

▼M2

c) Při vytváření programů a osnov rozdílového výcviku pro určitou variantu momentálně provozovaného typu letadla provozovatel začlení příslušné prvky vymezené v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012, jsou-li tyto prvky k dispozici.

▼B

ORO.CC.135 Seznámení

Po dokončení specifického typového výcviku na letadlo a přeškolovacího výcviku provozovatele na určitém typu letadla absolvuje každý palubní průvodčí dříve, než jsou mu přiděleny funkce v rámci minimálního počtu palubních průvodčích podle článku ORO.CC.100, příslušné seznámení pod dozorem na daném typu letadla.

ORO.CC.140 Opakovací výcvik

a) Každý palubní průvodčí každoročně absolvuje opakovací výcvik a přezkoušení.

b) Opakovací výcvik zahrnuje činnosti přidělené jednotlivým palubním průvodčím v rámci běžných a nouzových postupů a úkony odpovídající jednotlivým typům a/nebo variantám provozovaného letadla.

c) Prvky specifického typového výcviku na letadlo:

1) Opakovací výcvik zahrnuje každoroční nácvik naznačením úkonů při simulaci obsluhy jednotlivých typů nebo variant běžných a nouzových dveří a východů k evakuaci cestujících každým palubním průvodčím.

2) Opakovací výcvik rovněž zahrnuje v intervalech nepřesahujících tři roky:

i) obsluhu a skutečné otevření všech typů nebo variant běžných a nouzových východů v běžném i v nouzovém režimu na odpovídajícím výcvikovém zařízení nebo ve skutečném letadle každým palubním průvodčím,

ii) skutečnou obsluhu bezpečnostních dveří pilotního prostoru v běžném i nouzovém režimu, obsluhu sedadla, zádržného systému a praktické předvedení obsluhy vybavení kyslíkového systému v případě ztráty pracovní schopnosti pilota na odpovídajícím výcvikovém zařízení nebo ve skutečném letadle každým palubním průvodčím,

iii) předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotního prostoru a

iv) předvedení použití záchranných člunů nebo skluzů, které lze použít jako čluny, jsou-li k dispozici.

▼B

d) Prvky specifického výcviku provozovatele:

1) Opakovací výcvik každoročně zahrnuje:

i) u každého palubního průvodčího:

A) umístění a manipulaci s veškerým bezpečnostním a nouzovým vybavením zastavěným nebo přítomným na palubě a

B) oblékání záchranných vest, přenosného kyslíkového vybavení a ochranného dýchacího vybavení (PBE),

ii) uložení předmětů v prostoru pro cestující,

iii) postupy související s kontaminací povrchu letadla,

iv) nouzové postupy,

v) postupy evakuace,

vi) přezkoumání incidentů a leteckých nehod,

vii) optimalizaci činnosti posádky,

viii) letecko-lékařská hlediska a první pomoc včetně odpovídajícího vybavení,

ix) bezpečnostní postupy.

2) Opakovací výcvik rovněž zahrnuje v intervalech nepřesahujících tři roky:

i) použití pyrotechnického zařízení (skutečného nebo cvičného),

ii) praktické předvedení použití kontrolních seznamů letových posádek,

iii) realistický a praktický výcvik v používání veškerého protipožárního vybavení, včetně ochranných oděvů, představujících vybavení na palubě letadla,

iv) u každého palubního průvodčího:

A) hašení požáru v podmínkách interiéru letadla;

B) nasazení a použití vybavení PBE v uzavřeném simulovaném prostředí naplněném kouřem.

e) Doby platnosti:

1) Doba platnosti ročního opakovacího výcviku je dvanáct kalendářních měsíců od konce měsíce, v němž bylo přezkoušení provedeno.

2) Jestliže byly opakovací výcvik a přezkoušení požadované podle písmena a) provedeny během posledních tří kalendářních měsíců doby platnosti, nová doba platnosti se počítá od původního data uplynutí doby platnosti.

3) U prvků dodatečného výcviku po třech letech uvedených v písm. c) bodě 2 a písm. d) bodě 2 je doba platnosti 36 kalendářních měsíců od konce měsíce, v němž bylo přezkoušení provedeno.

▼B

ORO.CC.145 Udržovací výcvik

a) Jestliže palubní průvodčí v posledních šesti měsících doby platnosti od příslušného opakovacího výcviku a přezkoušení:

1) neplnil žádné letecké povinnosti, absolvuje před opětovným přidělením povinností úplný udržovací výcvik a přezkoušení pro každý typ letadla, které má být provozováno, nebo

2) neplnil letecké povinnosti na konkrétním typu letadla, absolvuje před opětovným přidělením povinností pro daný typ letadla:

i) udržovací výcvik a přezkoušení nebo

ii) dva seznamovací lety podle článku ORO.CC.135.

b) Program udržovacího výcviku pro každý typ letadla zahrnuje alespoň:

1) nouzové postupy;

2) postupy evakuace;

3) obsluhu a skutečné otevření jednotlivých typů nebo variant běžných a nouzových východů a bezpečnostních dveří pilotního prostoru v běžném a nouzovém režimu každým palubním průvodčím;

4) předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotního prostoru;

5) umístění a manipulaci s veškerým příslušným bezpečnostním a nouzovým vybavením zastavěným nebo přítomným na palubě.

c) Provozovatel se může rozhodnout nahradit udržovací výcvik výcvikem opakovacím, jestliže znovupřidělení letových povinností palubnímu průvodčímu začne během doby platnosti posledního opakovacího výcviku a přezkoušení. Pokud tato doba platnosti skončila, může být udržovací výcvik nahrazen pouze specifickým typovým výcvikem na letadlo a přeškolovacím výcvikem provozovatele podle článku ORO.CC.125.

ODDÍL 2

Dodatečné požadavky na provoz v obchodní letecké dopravě

ORO.CC.200 Vedoucí palubní průvodčí

a) Jestliže je nutný více než jeden palubní průvodčí, složení palubních průvodčích zahrnuje vedoucího palubního průvodčího, kterého jmenuje provozovatel.

b) Provozovatel jmenuje palubního průvodčího do funkce vedoucího palubního průvodčího, pouze pokud:

1) má alespoň jeden rok praxe ve výkonu služby palubního průvodčího a

2) úspěšně absolvoval výcvikový kurz vedoucího palubního průvodčího a související přezkoušení.

▼B

c) Výcvikový kurz vedoucího palubního průvodčího zahrnuje veškeré povinnosti a odpovědnost vedoucích palubních průvodčích a zahrnuje alespoň tyto prvky:

1) předletovou instruktáž;

2) spolupráci s posádkou;

3) přehled požadavků provozovatele a požadavků právních předpisů;

4) hlášení leteckých nehod a incidentů;

5) lidské činitele a optimalizaci činnosti posádky (CRM) a

6) omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku.

d) Vedoucí palubní průvodčí odpovídá veliteli letadla za provedení a koordinaci běžných a nouzových postupů uvedených v provozní příručce, což zahrnuje přerušení povinností, jež nejsou spojeny s bezpečností, za účelem zajištění bezpečnosti nebo ochrany před protiprávními činy.

e) Provozovatel stanoví postupy pro výběr nejlépe kvalifikovaného palubního průvodčího, který převezme výkon služby vedoucího palubního průvodčího v případě, že jmenovaný vedoucí palubní průvodčí není schopen tuto funkci vykonávat. Změny v těchto postupech se oznamují příslušnému úřadu.

▼M15

ORO.CC.205 Snížení počtu palubních průvodčích při pozemním provozu a nepředvídaných okolnostech

a) Jsou-li na palubě letadla cestující, musí být v letadle přítomen a připraven k činnosti minimální počet palubních průvodčích požadovaný podle článku ORO.CC.100.

b) Odchylně od písmene a) lze uvedený minimální počet palubních průvodčích snížit v kterémkoli z těchto případů:

1) za běžného pozemního provozu, který nezahrnuje plnění nebo odčerpávání paliva, kdy je letadlo na svém pozemním stání;

2) při nepředvídaných okolnostech, jestliže je na palubě nižší počet cestujících. V tomto případě je třeba po ukončení letu předložit příslušnému úřadu hlášení;

3) za účelem poskytnutí odpočinku během cestovní fáze letu, buď v souladu s čl. ORO.FTL.205 písm. e), nebo jako opatření ke zmírnění únavy zavedené provozovatelem.

c) Pro účely písm. b) bodů 1 a 2 musí postupy provozovatele v provozní příručce zajišťovat, aby:

1) byla dosažena rovnocenná míra bezpečnosti se sníženým počtem palubních průvodčích, zejména při evakuaci cestujících;

2) navzdory sníženému počtu palubních průvodčích byl v kabině přítomen vedoucí palubní průvodčí podle článku ORO.CC.200;

3) byl vyžadován alespoň jeden palubní průvodčí na každých 50 cestujících (nebo jejich část) přítomných na stejné palubě letadla;

4) v případě běžného pozemního provozu letadla, který vyžaduje více než jednoho palubního průvodčího, byl počet stanovený v souladu s bodem 3 zvýšen o jednoho palubního průvodčího na každou dvojici nouzových východů na úrovni podlahy.

▼M15

d) Pro účely písm. b) bodu 3 provozovatel:

1) provede posouzení rizik s cílem určit počet palubních průvodčích, kteří mají být přítomni a připraveni k činnosti po celou dobu cestovní fáze letu;

2) určí opatření ke zmírnění účinků situace, kdy je při cestovní fázi letu přítomen a připraven k činnosti nižší počet palubních průvodčích;

3) stanoví v provozní příručce zvláštní postupy, včetně postupů pro odpočinek vedoucího palubního průvodčího během letu, které neustále zajišťují vhodné zacházení s cestujícími a účinné zvládání jakýchkoli mimořádných nebo nouzových situací;

4) v plánech specifikací doby letu souladu s článkem ORO.FTL.125 stanoví podmínky, za kterých může být palubním průvodčím poskytován odpočinek během letu.

▼B

ORO.CC.210 Dodatečné podmínky pro přidělování povinností

Palubním průvodčím jsou přidělovány povinnosti a výkon služby na konkrétním typu nebo variantě letadla, pouze pokud:

a) jsou držitelem platného osvědčení vydaného v souladu s přílohou V (část CC) nařízení Komise ►M4 (EU) č. 1178/2011 ◄;

b) mají kvalifikaci pro příslušný typ nebo variantu v souladu s touto hlavou;

c) splňují ostatní příslušné požadavky této hlavy a přílohy IV (část CAT);

d) nosí uniformu palubních průvodčích provozovatele.

ORO.CC.215 Programy výcviku a přezkoušení a související dokumentace

a) Programy výcviku a přezkoušení, včetně osnov požadovaných touto hlavou, schvaluje příslušný úřad a tyto programy jsou vymezeny v provozní příručce.

b) Jakmile palubní průvodčí úspěšně dokončí výcvikový kurz a související přezkoušení, provozovatel:

1) aktualizuje záznamy o výcviku palubního průvodčího podle článku ORO.MLR.115 a

2) předá palubnímu průvodčímu seznam s dobami platnosti pro příslušné typy a varianty letadel, pro něž má tento palubní průvodčí kvalifikaci.

ORO.CC.250 Výkon služby na více typech nebo variantách letadel

a) Palubní průvodčí vykonává službu na nejvýše třech typech letadel. Výjimečně může se souhlasem příslušného úřadu palubní průvodčí vykonávat službu na čtyřech typech letadel, pokud nejméně u dvou z těchto typů jsou:

1) bezpečnostní a nouzové vybavení a běžné a nouzové postupy specifické pro daný typ podobné a

2) běžné a nouzové postupy, které pro daný typ specifické nejsou, stejné.

▼B

b) Pro účely písmene a) a pro výcvik a kvalifikace palubních průvodčích provozovatel stanoví:

▼M2

1) každé letadlo jako typ nebo variantu, přičemž zohlední příslušné prvky vymezené v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 pro příslušný typ nebo variantu letadla, jsou-li tyto údaje k dispozici, a

▼B

2) varianty typu letadla jako různé typy, jestliže nejsou podobné v těchto hlediscích:

i) obsluha nouzových východů,

ii) umístění a typ přenosného bezpečnostního a nouzového vybavení,

iii) nouzové postupy specifické pro daný typ.

ORO.CC.255 Výkon služby samostatných palubních průvodčích

a) Provozovatel vybere, zaměstná, vycvičí a přezkouší odbornou způsobilost palubních průvodčích, kterým je přidělován výkon služby samostatných palubních průvodčích v souladu s kritérii pro tento typ provozu.

b) Palubním průvodčím, kteří nemají předchozí provozní praxi ve funkci samostatných palubních průvodčích, může být tento typ výkonu služby přidělen, pouze pokud:

1) absolvovali výcvik požadovaný podle písmene c) kromě dalšího příslušného výcviku a přezkoušení požadovaného podle této hlavy;

2) úspěšně absolvovali přezkoušení, kterým byla ověřena jejich odborná způsobilost při plnění povinností a odpovědnosti v souladu s postupy stanovenými v provozní příručce, a

3) absolvovali seznamovací lety v délce alespoň 20 hodin a 15 letových úseků na příslušném typu letadla pod dozorem palubního průvodčího s odpovídající praxí.

c) Následující prvky dodatečného výcviku jsou provedeny se zvláštním důrazem na výkon služby samostatných palubních průvodčích:

1) odpovědnost veliteli letadla za provádění běžných a nouzových postupů;

2) význam koordinace a dorozumívání s letovou posádkou, zejména zvládání neukázněných nebo nepřizpůsobivých cestujících,

3) přehled požadavků provozovatele a požadavků právních předpisů;

4) dokumentace;

5) hlášení leteckých nehod a incidentů a

6) omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku.

▼B

HLAVA TC

TECHNICKÁ POSÁDKA V PROVOZU HEMS, HHO NEBO NVIS

ORO.TC.100 Oblast působnosti

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splnit provozovatel při provozování letadla s technickou posádkou v provozu vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), provozu s využitím systému snímání nočního vidění (NVIS) nebo provozu s vrtulníkovým jeřábem (HHO) v obchodní letecké dopravě.

ORO.TC.105 Podmínky pro přidělování povinností

a) Členům technické posádky v obchodní letecké dopravě HEMS, HHO nebo NVIS jsou přidělovány povinnosti, pouze pokud:

1) jsou starší 18 let;

2) jsou tělesně i duševně způsobilí k bezpečnému plnění přidělených povinností a odpovědnosti;

3) absolvovali veškerý příslušný výcvik požadovaný podle této hlavy k plnění přidělených povinností;

4) absolvovali přezkoušení, jež prověřilo jejich odbornou způsobilost k výkonu veškerých přidělených povinnosti v souladu s postupy uvedenými v provozní příručce.

b) Před přidělováním povinností členům technické posádky, kteří jsou osobami samostatně výdělečně činnými nebo pracují na částečný pracovní úvazek, provozovatel ověří, že byly splněny všechny příslušné požadavky této hlavy, přičemž přihlédne k veškerým službám prováděným tímto členem technické posádky pro jiného či jiné provozovatele s cílem stanovit zejména:

1) celkový počet typů nebo variant provozovaných letadel

2) příslušné omezení doby letové služby a služby, jakož i požadavky na dobu odpočinku.

ORO.TC.110 Výcvik a přezkoušení

a) Provozovatel stanoví v souladu s příslušnými požadavky této hlavy program výcviku, zahrnující veškeré povinnosti a odpovědnost, které mají členové technické posádky vykonávat.

b) Po absolvování vstupního výcviku, přeškolovacího výcviku provozovatele, rozdílového výcviku a opakovacího výcviku podstoupí každý člen technické posádky přezkoušení s cílem prokázat odbornou způsobilost k provádění běžných a nouzových postupů.

c) Výcvik a přezkoušení provádí v rámci každého výcvikového kurzu personál s odpovídající kvalifikací a praxí v daném předmětu. Provozovatel informuje příslušný úřad o personálu, který přezkoušení provádí.

ORO.TC.115 Vstupní výcvik

Před absolvováním přeškolovacího výcviku provozovatele podstoupí každý člen technické posádky vstupní výcvik, který zahrnuje:

a) všeobecné teoretické znalosti v oblasti letectví a leteckých předpisů zahrnující veškeré prvky, jež mají význam pro povinnosti a odpovědnost technické posádky;

b) požární výcvik a výcvik v případě kouře;

c) výcvik přežití na zemi a ve vodě odpovídající typu a oblasti provozu;

d) letecko-lékařská hlediska a první pomoc;

e) komunikaci a příslušné prvky CRM podle článků ORO.FC.115 a ORO.FC.215.

▼B

ORO.TC.120 Přeškolovací výcvik provozovatele

Každý člen technické posádky absolvuje:

a) přeškolovací výcvik provozovatele včetně příslušných prvků CRM

1) dříve, než jej provozovatel poprvé přidělí do funkce člena technické posádky, nebo

2) při přechodu na jiný typ nebo třídu letadla, pokud jsou vybavení nebo postupy uvedené v písmenu b) odlišné.

b) Přeškolovací výcvik provozovatele zahrnuje:

1) umístění a používání veškerého bezpečnostního vybavení a vybavení pro přežití, které je na palubě letadla;

2) všechny běžné a nouzové postupy;

3) vybavení na palubě používané k plnění povinností v letadle nebo na zemi za účelem pomoci pilotovi během provozu HEMS, HHO nebo NVIS.

ORO.TC.125 Rozdílový výcvik

a) Každý člen technické posádky absolvuje rozdílový výcvik při změně vybavení nebo postupů na typech nebo variantách, které jsou v současné době provozovány.

b) Provozovatel v provozní příručce stanoví, kdy je tento rozdílový výcvik požadován.

ORO.TC.130 Seznamovací lety

Po absolvování přeškolovacího výcviku provozovatele a před zahájením provozu ve funkci požadovaného člena technické posádky v provozu HEMS, HHO nebo NVIS, absolvuje každý člen technické posádky seznamovací lety.

ORO.TC.135 Opakovací výcvik

a) V průběhu každých dvanácti měsíců podstoupí každý člen technické posádky opakovací výcvik odpovídající typu nebo třídě letadla a vybavení, na němž člen technické posádky vykonává službu. Do všech příslušných fází opakovacího výcviku jsou začleněny prvky CRM.

b) Opakovací výcvik zahrnuje teoretickou i praktickou výuku a nácvik.

ORO.TC.140 Udržovací výcvik

a) Každý člen technické posádky, který nevykonával povinnosti v předchozích šesti měsících, absolvuje udržovací výcvik uvedený v provozní příručce.

b) Člen technické posádky, který nevykonával letecké povinnosti na konkrétním typu nebo třídě letadla v předchozích šesti měsících, absolvuje před opětovným přidělením povinností na daném typu nebo třídě letadla buď:

1) udržovací výcvik pro daný typ nebo třídu, nebo

2) dva seznamovací úseky na daném typu nebo třídě letadla.

▼M3

HLAVA FTL

OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU

ODDÍL 1

Obecné

ORO.FTL.100 Oblast působnosti

Tato hlava stanoví požadavky, které má splňovat provozovatel a jeho členové posádky v souvislosti s omezeními doby letové služby a služby a s požadavky na odpočinek pro členy posádek.

ORO.FTL.105 Definice

Pro účely této hlavy se použijí následující definice:

1) „Aklimatizací“ se rozumí stav, kdy je denní biologický rytmus člena posádky synchronizován s časovým pásmem, kde se člen posádky nachází. Člen posádky je považován za aklimatizovaného na časová pásma posunutá nejvíce o 2 hodiny v porovnání s místním časem v místě jeho odletu. Jestliže se místní čas v místě, ve kterém služba začíná, liší o více než 2 hodiny od místního času v místě, kde začne další služba, je člen posádky pro výpočet maximální denní doby letové služby považován za aklimatizovaného v souladu s hodnotami v tabulce 1.

Tabulka 1

Časový rozdíl (h) mezi referenčním časem a místním časem v místě, ve kterém člen posádky začíná následnou službu	Doba, která uplynula od hlášení do služby v referenčním čase				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B“ znamená aklimatizovaný na místní čas v časovém pásmu odletu,

„D“ znamená aklimatizovaný na místní čas v místě, ve kterém člen posádky začíná svou následnou službu, a

„X“ znamená, že stav aklimatizace člena posádky není znám;

2) „referenčním časem“ se rozumí místní čas v místě hlášení do služby, které leží v časovém pásmu o šířce 2 hodin okolo časového pásma, kde je člen posádky aklimatizován;

3) „ubytováním“ se pro účely letové zálohy a dělené letové služby rozumí klidné a pohodlné místo, které není přístupné veřejnosti, s možností regulace světla a teploty, přiměřeně vybavené nábytkem poskytujícím členovi posádky možnost spánku, s dostatečnou kapacitou pro ubytování všech členů posádky přítomných ve stejnou dobu a s přístupem k jídlu a pití;

4) „vhodným ubytováním“ se pro účely letové zálohy, dělené letové služby a odpočinku rozumí samostatná místnost pro každého člena posádky, která se nachází v klidném prostředí a která je vybavena lůžkem, je dostatečně větraná, má zařízení pro regulaci teploty a intenzity světla a přístup k jídlu a pití;

▼M3

5) „zesílenou letovou posádkou“ se rozumí letová posádka, která se skládá z většího než minimálního počtu osob požadovaného pro provoz letadla a v níž každý člen letové posádky může za účelem odpočinku během letu opustit svou přidělenou pozici a být nahrazen jiným přiměřeně kvalifikovaným členem letové posádky;

6) „přestávkou“ se rozumí časový úsek v době letové služby, kratší než doba odpočinku, který se započítává jako služba a během něhož je člen posádky zproštěn všech úkolů;

7) „odloženým hlášením do služby“ se rozumí posunutí plánované doby letové služby provozovatelem předtím, než člen posádky opustil své místo odpočinku;

8) „rušivým rozvrhem“ se rozumí rozpis služeb člena posádky, který narušuje možnost spánku během optimální doby pro spánek tím, že zahrnuje dobu letové služby nebo sérii dob letové služby, která začíná nebo končí během kterékoli části dne nebo noci, nebo rušivě zasahuje do kterékoli části dne nebo noci tehdy, kdy je člen posádky aklimatizovaný. Rozvrh může být rušivý v důsledku časných začátků služby, pozdních ukončení služby a nočních služeb.

a) „Časným typem“ rušivého rozvrhu se rozumí:

i) u „časného začátku“ doba služby začínající v době mezi 05:00 hodin a 05:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný, a

ii) u „pozdního ukončení“ doba služby končící v době mezi 23:00 hodin a 01:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný.

b) „Pozdním typem“ rušivého rozvrhu se rozumí:

i) u „časného začátku“ doba služby začínající v době mezi 05:00 hodin a 06:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný, a

ii) u „pozdního ukončení“ doba služby končící v době mezi 00:00 hodin a 01:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný;

9) „noční službou“ se rozumí doba služby zasahující do kterékoli části doby mezi 02:00 hodin a 04:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizovaný;

10) „službou“ se rozumí veškeré úkoly, které člen posádky vykonává pro provozovatele, včetně letové služby, administrativní práce, poskytování nebo absolvování výcviku a přezkušování, přemístění a některých prvků letové zálohy;

11) „dobou služby“ se rozumí doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby nebo nastoupil do služby, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti, včetně služby po letu;

12) „dobou letové služby (FDP)“ se rozumí doba začínající okamžikem, ke kterému se od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby, která zahrnuje let nebo sérii letů a která končí v okamžiku, kdy letadlo zastaví a motory jsou vypnuty na konci posledního letu, během něhož dotyčná osoba působí jako člen aktivní posádky letadla;

▼M14

13) „dobou letu“ se pro letouny rozumí doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu z parkovacího stání s cílem vzletět, do okamžiku, kdy zastaví na stanoveném parkovacím stání a kdy jsou vypnuty všechny motory nebo vrtule;

▼M3

14) „mateřským letištěm“ se rozumí místo, které provozovatel určí členovi posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotčeného člena posádky;

15) „místním dnem“ se rozumí doba v délce 24 hodin začínající v 00:00 hodin místního času;

16) „místní nocí“ se rozumí doba v délce 8 hodin mezi 22:00 hodin a 08:00 hodin místního času;

17) „členem aktivní posádky letadla“ se rozumí člen posádky, který vykonává své povinnosti na palubě letadla během letu;

18) „přemístěním“ se rozumí přesun člena posádky, který nevykonává službu, z jednoho místa na druhé na příkaz provozovatele, vyjma:

— doby cesty tam a zpět mezi soukromým místem odpočinku a určeným místem na mateřském letišti a

— doby místního přesunu z místa odpočinku do místa nástupu do služby a zpět;

19) „zařízením k odpočinku“ se rozumí lůžko nebo sedadlo s opěrkami pro nohy a chodidla, které poskytuje členovi posádky možnost spánku na palubě letadla;

20) „pohotovostí“ se rozumí časový úsek, během kterého provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na letovou službu, přemístění nebo jinou službu, což je členovi posádky oznámeno nejméně 10 hodin před začátkem uložené služby;

21) „dobou odpočinku“ se rozumí souvislý, nepřerušovaný a definovaný časový úsek po službě nebo před službou, během kterého nemá člen posádky žádné úkoly, není v letové záloze ani v pohotovosti;

22) „letovým turnusem“ se rozumí služba nebo série služeb, včetně nejméně jedné letové služby, a doba odpočinku mimo mateřské letiště, které začínají na mateřském letišti a končí návratem na mateřské letiště na dobu odpočinku, ve které provozovatel již není odpovědný za ubytování člena posádky;

23) „jednotlivým dnem volna“ se pro účely souladu se směrnicí Rady 2000/79/ES ([1]) rozumí doba volna bez jakékoli služby nebo letové zálohy, zahrnující jeden den a dvě místní noci, která je oznámena předem. Součástí jednotlivého dne volna může být doba odpočinku;

24) „úsekem letu“ se rozumí segment doby letové služby mezi prvním pohybem letadla s cílem vzlétnout až k zastavení na určeném parkovacím stání po přistání;

▼C5

25) „letovou zálohou“ se rozumí definovaný, předem oznámený časový úsek, během něhož provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na let, přemístění nebo jinou službu, do něhož nezasahuje doba odpočinku;

([1]) Úř. věst. L 302, 1.12.2000 s. 57.

▼M3

26) „letovou zálohou na letišti“ se rozumí letová záloha vykonávaná na letišti;

27) „jinou letovou zálohou“ se rozumí letová záloha v místě bydliště nebo ve vhodném ubytování;

28) „útlumovou fází cirkadiánního rytmu (Window of Circadian Low, WOCL)“ se rozumí doba mezi 02:00 hodin a 05:59 hodin v časovém pásmu, na které je člen posádky aklimatizován.

ORO.FTL.110 Odpovědnost provozovatele

Provozovatel:

a) oznamuje rozpisy služeb v dostatečném předstihu, aby si členové posádky měli možnost naplánovat přiměřený odpočinek;

b) zajistí, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádky nebyli příliš unaveni a mohli za všech okolností vykonávat službu na uspokojivé úrovni bezpečnosti;

c) stanovuje doby hlášení do služby, které poskytnou dostatek času pro splnění povinností na zemi;

d) bere v úvahu vztah mezi četností a schématem letové služby a doby odpočinku a patřičně přihlíží ke kumulativním účinkům dlouhých dob služby v kombinaci s pouze minimální dobou odpočinku;

e) plánuje služby tak, aby se zamezilo praktikám, jako je střídání denních a nočních služeb, které vedou k vážnému narušení spánkového a pracovního rytmu;

f) dodržuje ustanovení týkající se rušivých rozvrhů v souladu s ARO.OPS.230;

g) zajišťuje doby odpočinku poskytující dostatek času, aby se členové posádky mohli zotavit z účinků předchozí služby a odpočinout si před začátkem další doby letové služby;

h) plánuje pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a oznamuje je členům posádky v dostatečném předstihu;

i) plánuje letové služby tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letu a době průletového odbavení letadla;

j) provádí změny v plánování posádek a/nebo složení posádek, jestliže skutečný provoz překračuje maximální dobu letové služby u více než 33 % letů v daném rozvrhu během naplánovaného sezonního období.

ORO.FTL.115 Odpovědnost členů posádky

Členové posádky:

a) se řídí ustanoveními bodu CAT.GEN.MPA. 100 písm. b) přílohy IV (část CAT) a

b) co nejlépe využívají poskytnutých příležitostí a zařízení k odpočinku a řádně plánují a využívají doby svého odpočinku.

▼M3

ORO.FTL.120 Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

a) Pokud tato hlava nebo použitelné certifikační specifikace požadují řízení rizik spojených s únavou, provozovatel stanoví, provádí a udržuje řízení rizik spojených s únavou jako nedílnou součást svého systému řízení. Řízení rizik spojených s únavou zajišťuje soulad s hlavními požadavky bodů 7.f, 7.g a 8.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. Řízení rizik spojených s únavou je popsáno v provozní příručce.

b) Zavedené, prováděné a udržované řízení rizik spojených s únavou stanoví průběžné zlepšování celkové výkonnosti řízení rizik a zahrnuje:

1) charakteristiku přístupů a zásad uplatňovaných provozovatelem v souvislosti s řízením rizik spojených s únavou, které jsou označovány jako politika v oblasti FRM;

2) dokumentaci postupů v oblasti řízení rizik spojených s únavou včetně postupu seznamování zaměstnanců s jejich povinnostmi a postupu pro změny této dokumentace;

3) vědecké principy a poznatky;

4) identifikaci nebezpečí a proces posouzení rizik, který umožní trvalé řízení provozních rizik, jež provozovateli vznikají v důsledku únavy členů posádky;

5) proces zmírňování rizik, který umožňuje rychle přijímat nápravná opatření nezbytná pro účinné zmírnění rizik, jež provozovateli vznikají v důsledku únavy členů posádky, a trvale sledovat a pravidelně vyhodnocovat snížení rizik dosažené těmito opatřeními;

6) procesy zajištění bezpečnosti řízení rizik spojených s únavou;

7) procesy propagování řízení rizik spojených s únavou.

c) Řízení rizik spojených s únavou odpovídá plánům specifikací doby letu, velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností a zohledňuje možnosti ohrožení a související rizika, jež s sebou tyto činnosti nesou, a použitelný plán specifikací doby letu.

d) Provozovatel přijme opatření ke zmírnění rizik, jakmile se v procesu zajištění bezpečnosti řízení rizik spojených s únavou ukáže, že není udržována požadovaná výkonnost v oblasti bezpečnosti.

ORO.FTL.125 Plány specifikací doby letu

a) Provozovatelé stanoví, provádějí a udržují plány specifikací doby letu, jež odpovídají druhu (druhům) prováděného provozu a jsou v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, touto hlavou a dalšími použitelnými právní předpisy, včetně směrnice 2000/79/ES.

b) Před svým provedením musí být plány specifikací doby letu, včetně případných souvisejících plánů řízení rizik spojených s únavou, schváleny příslušným úřadem.

c) K prokázání souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a s touto hlavou použije provozovatel použitelné certifikační specifikace přijaté agenturou. Alternativně, pokud se provozovatel v souladu s čl. 22 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008 hodlá od těchto certifikačních specifikací odchýlit, poskytne příslušnému úřadu úplnou charakteristiku takové zamýšlené odchylky před jejím provedením. Tato charakteristika musí zahrnovat veškeré revize příruček či postupů, které mohou být důležité, a zároveň i posudek prokazující splnění požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a této hlavy.

▼M3

d) Pro účely bodu ARO.OPS.235 písm. d) musí provozovatel po dobu dvou let od provedení odchylky nebo výjimky shromažďovat údaje o poskytnutých odchylkách a analyzovat tyto údaje podle vědeckých zásad s cílem posoudit účinky odchylek na únavu posádek letadel. Tato analýza se poskytuje v podobě zprávy příslušnému úřadu.

ODDÍL 2

Provozovatelé v obchodní letecké dopravě

ORO.FTL.200 Mateřské letiště

Provozovatel určí pro každého člena posádky mateřské letiště.

ORO.FTL.205 Doba letové služby

a) Provozovatel:

1) stanoví vhodný čas hlášení do služby pro každou jednotlivou činnost, přičemž vezme v úvahu ustanovení bodu ORO.FTL.110 písm. c);

2) zavede postupy, které stanoví, jak velitel letadla – v případě zvláštních okolností, které by mohly vést k vážné únavě, a po konzultaci s dotyčnými členy posádky – zkrátí skutečnou dobu letové služby a/nebo prodlouží dobu odpočinku s cílem zabránit jakémukoli negativnímu dopadu na bezpečnost letu.

b) Maximální základní denní doba letové služby:

1) Maximální denní doba letové služby bez prodloužení pro aklimatizované členy posádky musí být v souladu s touto tabulkou:

Tabulka 2

Maximální denní doba letové služby — aklimatizovaní členové posádky

Začátek letové služby v referenčním čase	1–2 úseky letu	3 úseky letu	4 úseky letu	5 úseků letu	6 úseků letu	7 úseků letu	8 úseků letu	9 úseků letu	10 úseků letu
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2) Maximální denní doba letové služby, pokud není znám stav aklimatizace členů posádky, musí být v souladu s touto tabulkou:

Tabulka 3

Členové posádky, jejichž stav aklimatizace není znám

Maximální denní doba letové služby podle počtu úseků letu						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3) Maximální denní doba letové služby, pokud stav aklimatizace členů posádky není znám a provozovatel má zaveden systém řízení rizik spojených s únavou, musí být v souladu s touto tabulkou:

Tabulka 4

Členové posádky, jejichž stav aklimatizace není znám, v rámci systému řízení rizik spojených s únavou

Hodnoty uvedené v následující tabulce se mohou použít za předpokladu, že systém řízení rizik spojených s únavou nepřetržitě sleduje, že je zachována požadovaná výkonnost v oblasti bezpečnosti.

Maximální denní doba letové služby podle počtu úseků letu						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) Doba letové služby s různými časy hlášení do služby pro letovou posádku a palubní průvodčí:

Jestliže předletová instruktáž palubních průvodčích vyžaduje více času než předletová instruktáž letové posádky pro stejný úsek letu nebo sérii úseků letu, může být doba letové služby palubních průvodčích prodloužena o dobu, která představuje rozdíl v čase hlášení do služby u palubních průvodčích a u letové posádky. Tento rozdíl nesmí překročit 1 hodinu. Maximální denní doba letové služby pro palubní průvodčí vychází z času, ve kterém se hlásí do služby na svou dobu letové služby letová posádka, avšak doba letové služby začíná v čase hlášení do služby palubních průvodčích.

d) Maximální denní doba letové služby pro aklimatizované členy posádky s prodloužením bez odpočinku během letu:

1) Maximální denní dobu letové služby je možno prodloužit až o 1 hodinu a nejvýše dvakrát během jakýchkoli 7 po sobě následujících dnů. V tom případě:

i) minimální doba odpočinku před letem a po něm se prodlouží vždy o 2 hodiny nebo

ii) doba odpočinku po letu se prodlouží o 4 hodiny.

2) Pokud se prodloužení využije u po sobě jdoucích dob letové služby, dodatečný odpočinek před a po letu mezi dvěma prodlouženými dobami letové služby podle požadavků uvedených v pododstavci 1 na sebe musí navazovat.

▼M3

3) Prodloužení se plánuje předem a je omezeno nejvýše na:

i) 5 úseků letu, pokud doba letové služby nezasahuje do WOCL nebo

ii) 4 úseky letu, pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou do 2 hodin nebo

iii) 2 úseky letu, pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou delší než 2 hodiny.

4) Prodloužení maximální základní denní doby letové služby bez odpočinku během letu nesmí být spojeno s prodloužením v důsledku odpočinku během letu nebo dělenou letovou službou během stejné doby služby.

5) Plány specifikací doby letu stanoví mezní hodnoty pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se vezme v úvahu:

i) počet nalétaných úseků a

ii) zasahování do WOCL.

e) Maximální denní doba letové služby s prodloužením v důsledku odpočinku během letu

Plány specifikací doby letu stanoví podmínky pro prodloužení maximální základní denní doby letové služby s odpočinkem během letu v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se vezme v úvahu:

i) počet nalétaných úseků,

ii) minimální doba odpočinku během letu přidělená každému členu posádky,

iii) typ zařízení k odpočinku během letu a

iv) zesílení základní letové posádky.

f) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu – pravomoc velitele letadla:

1) Podmínky pro úpravu mezních hodnot doby letové služby, doby služby a doby odpočinku velitelem letadla v případě nepředvídaných okolností v letovém provozu, které začnou v čase hlášení do služby nebo po něm, musí splňovat tyto požadavky:

i) maximální základní denní doba letové služby, která bude výsledkem použití ustanovení bodu ORO.FTL.205 písm. b) a e) nebo bodu ORO.FTL.220, nesmí být prodloužena o více než 2 hodiny, pokud letová posádka nebyla zesílena; a byla-li zesílena, nesmí být maximální doba letové služby prodloužena o více než 3 hodiny,

ii) jestliže během posledního úseku letu v rámci doby letové služby po vzletu vzniknou nepředvídané události, které povedou k překročení povoleného prodloužení letové služby, může let pokračovat na plánované letiště určení nebo náhradní letiště, a

iii) doba odpočinku následující po době letové služby může být zkrácena, nesmí však být kratší než 10 hodin.

▼M3

2) V případě nepředvídaných okolností, které by mohly vést k velké únavě, velitel letadla zkrátí skutečnou dobu letové služby a/nebo prodlouží dobu odpočinku, aby se zabránilo jakémukoli nepříznivému vlivu na bezpečnost letu.

3) Dříve než velitel letadla rozhodne o těchto úpravách podle pododstavců 1 a 2, konzultuje se všemi členy posádky úroveň jejich pozornosti.

4) V případě, že velitel letadla na základě své pravomoci rozhodl o prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku, podá o tom hlášení provozovateli.

5) Pokud prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku překročí 1 hodinu, zašle provozovatel kopii tohoto hlášení, k němuž připojí své vyjádření, příslušnému úřadu nejpozději do 28 dnů po dotyčné události.

6) Provozovatel zavede postup bez kárné odpovědnosti pro rozhodování na základě pravomoci velitele letadla uvedené v tomto ustanovení a popíše tento postup v provozní příručce.

g) Nepředvídané okolnosti v letovém provozu — odložené hlášení se do služby:

Provozovatel stanoví v provozní příručce postupy pro odložené hlášení do služby z důvodu nepředvídaných okolností, v souladu s certifikačními specifikacemi pro daný druh provozu.

ORO.FTL.210 Doby letu a doby služby

a) Celková doba služeb, která může být uložena členu posádky, nesmí překročit:

1) 60 hodin služby během jakýchkoli 7 po sobě následujících dnů;

2) 110 hodin služby během jakýchkoli 14 po sobě následujících dnů a

3) 190 hodin služby během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů, rozložených v tomto období pokud možno rovnoměrně.

b) Celková doba letu na úsecích letu, na něž je jednotlivý člen posádky přidělen jako člen aktivní posádky letadla, nesmí překročit:

1) 100 hodin doby letu během jakýchkoli 28 po sobě následujících dnů;

2) 900 hodin doby letu v jakémkoli kalendářním roce a

3) 1 000 hodin doby letu během jakýchkoli 12 po sobě následujících kalendářních měsíců.

c) Poletová služba se započítává jako služba. Provozovatel ve své provozní příručce stanoví minimální délku poletové služby.

ORO.FTL.215 Přemístění

Pokud provozovatel přemisťuje člena posádky, platí následující:

a) přemístění po hlášení do služby, ale před samotnou službou na palubě, se započítává jako doba letové služby, ne však jako úsek letu;

b) veškerý čas vynaložený na přemístění se započítává jako doba služby.

▼M3

ORO.FTL.220 Dělená letová služba

Podmínky pro prodloužení základní maximální denní doby letové služby z důvodu přestávky na zemi musí být v souladu s těmito ustanoveními:

a) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky pro dělenou letovou službu v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu:

1) minimální dobu trvání přestávky na zemi a

2) možnost prodloužení letové služby předepsané v bodě ORO.FTL.205 písm. b), přičemž se bere v úvahu doba trvání přestávky na zemi, zařízení k odpočinku, která mají členové posádky k dispozici, a ostatní relevantní faktory.

b) Přestávka na zemi se v plném rozsahu započítává jako doba letové služby.

c) Dělená letová služba nesmí následovat po zkrácené době odpočinku.

ORO.FTL.225 Letová záloha a služby na letišti

Jestliže provozovatel pověří členy posádky výkonem letové zálohy nebo služby na letišti, platí v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu toto:

a) Letová záloha a služba na letišti jsou uvedeny v rozpisu služeb a začátek a konec letové zálohy se stanoví a oznámí dotčeným členům posádky předem tak, aby měli možnost naplánovat si přiměřený odpočinek.

b) Za letovou zálohu na letišti se u člena posádky považuje doba od okamžiku hlášení do služby na místě hlášení do skončení oznámené doby letové zálohy na letišti.

c) Letová záloha na letišti se pro účely bodů ORO.FTL.210 a ORO.FTL.235 započítává v plném rozsahu jako doba služby.

d) Každá služba na letišti se v plném rozsahu započítává jako doba služby a doba letové služby se v plném rozsahu započítává od času hlášení do služby na letišti.

e) Provozovatel poskytne členu posádky vykonávajícímu letovou zálohu na letišti ubytování.

f) Plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky:

1) maximální dobu trvání jakékoli letové zálohy;

2) vliv doby letové zálohy na maximální dobu letové služby, kterou lze uložit, s ohledem na zařízení poskytnutá členovi posádky k odpočinku a další důležité faktory, jako jsou:

— potřeba okamžité připravenosti člena posádky,

— zásah doby letové zálohy do spánku a

— dostatečně včasné oznámení, aby byla zajištěna možnost spánku mezi povoláním k službě a uloženou dobou letové služby;

3) základní minimální dobu odpočinku po letové záloze, která nevede k přidělení doby letové služby;

▼C5

4) jak je doba strávená v letové záloze jiné než letové záloze na letišti započítávána pro účely kumulativní doby služby.

▼M3

ORO.FTL.230 Pohotovost

Jestliže provozovatel pověří členy posádky výkonem pohotovosti, platí v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu následující požadavky:

a) pohotovost je uvedena v rozpisu služeb;

b) plány specifikací doby letu stanoví tyto prvky:

1) maximální dobu trvání každé jednotlivé doby pohotovosti;

2) počet po sobě následujících dnů pohotovosti, které lze uložit členu posádky.

ORO.FTL.235 Doby odpočinku

a) Minimální doba odpočinku na mateřském letišti:

1) Minimální doba odpočinku poskytnutá před zahájením doby letové služby začínající na mateřském letišti musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 12 hodin – podle toho, která doba je delší.

2) Odchylně od bodu 1 se uplatní minimální doba odpočinku podle písmene b), pokud provozovatel poskytne členovi posádky vhodné ubytování na mateřském letišti.

b) Minimální doba odpočinku mimo mateřské letiště:

Minimální doba odpočinku poskytnutá před zahájením doby letové služby začínající mimo mateřské letiště musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 10 hodin – podle toho, která doba je delší. V této době musí být zajištěna možnost 8hodinového spánku a dále čas na cestu a fyziologické potřeby.

c) Zkrácená doba odpočinku:

Odchylně od písmen a) a b) mohou plány specifikací doby letu zkrátit minimální doby odpočinku v souladu s certifikačními specifikacemi použitelnými pro daný druh provozu, přičemž se berou v úvahu následující prvky:

1) minimální zkrácená doba odpočinku;

2) prodloužení následné doby odpočinku a

3) zkrácení doby letové služby po zkrácené době odpočinku.

d) Pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení:

Plány specifikací doby letu stanoví pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení, aby se zabránilo kumulované únavě. Minimální pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení je 36 hodin včetně 2 místních nocí, a v každém případě mezi koncem jedné pravidelné prodloužené doby odpočinku k zotavení a začátkem příští prodloužené doby odpočinku k zotavení nesmí nikdy uplynout více než 168 hodin. Pravidelná prodloužená doba odpočinku k zotavení se dvakrát za měsíc prodlouží na dva místní dny.

▼M3

e) Plány specifikací doby letu stanoví další doby odpočinku v souladu s použitelnými certifikačními specifikacemi, aby se zabránilo:

1) vlivu rozdílů časových pásem a prodloužení doby letové služby;

2) další kumulativní únavě v důsledku rušivých rozvrhů a

3) důsledkům změny mateřského letiště.

ORO.FTL.240 Strava

a) Během doby letové služby mají členové posádky příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo jakémukoli zhoršení jejich výkonnosti, zejména trvá-li doba letové služby déle než 6 hodin.

b) Provozovatel v provozní příručce stanoví, jak je zajištěna strava členů posádky během doby letové služby.

ORO.FTL.245 Záznamy o mateřském letišti, o dobách letu, služby a odpočinku

a) Provozovatel uchovává po dobu 24 měsíců:

1) individuální záznamy o každém členu posádky obsahující tyto údaje:

i) doby letů,

ii) začátek, dobu trvání a konec každé doby služby a doby letové služby,

iii) doby odpočinku a dny volna a

iv) určené mateřské letiště;

2) hlášení o prodloužené době letové služby a zkrácených dobách odpočinku.

b) Provozovatel předloží na požádání kopie individuálních záznamů o dobách letu a služby a o dobách odpočinku:

1) dotčenému členu posádky a

2) jinému provozovateli v souvislosti se členem posádky, který je nebo se stává členem posádky dotčeného provozovatele.

c) Záznamy uvedené v CAT.GEN.MPA.100 písmenu b) bodě 5 týkající se členů posádek, kteří plní úkoly pro více než jednoho provozovatele, se uchovávají po dobu 24 měsíců.

ORO.FTL.250 Výcvik v oblasti zvládání únavy

a) Provozovatel zajistí počáteční a opakovací výcvik v oblasti zvládání únavy pro členy posádek, pracovníky odpovědné za sestavení a aktualizaci rozpisů služeb posádek a příslušné vedoucí pracovníky.

b) Tento výcvik probíhá podle výcvikového programu vytvořeného provozovatelem a popsaného v provozní příručce. Osnovy výcviku zahrnují možné příčiny a dopady únavy a opatření proti únavě.

▼**M21**

Dodatek I

PROHLÁŠENÍ

v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu

Provozovatel

Název:

Místo, kde má provozovatel své hlavní místo obchodní činnosti nebo, pokud provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, místo, v němž je provozovatel usazen, nebo má sídlo, a místo, odkud je řízen provoz:

Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:

Provoz letadla

Datum zahájení provozu nebo datum použitelnosti změny:

Informace o letadle, provozu a organizaci k řízení zachování letové způsobilosti ([1]):

Typ(y) letadla (letadel), poznávací značka (značky) a hlavní základna:

Výrobní číslo (MSN) letadla ([2])	Typ letadla	Poznávací značka letadla ([3])	Hlavní základna	Druh(y) provozu ([4])	Organizace odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti ([5])

U určitých druhů provozu musí provozovatel před provedením takového provozu získat předchozí schválení ([6]) nebo zvláštní schválení/oprávnění ([7]).

V příslušných případech podrobnosti o získaných schváleních. Přiložte seznam zvláštních oprávnění/schválení, včetně:

— případných příslušných zvláštních oprávnění/schválení vydaných třetími zeměmi;

— názvy provozu prováděného s provozními zápočty (např. EFVS 200, SA CAT I, atd.).

V příslušných případech údaje o uděleném oprávnění ke zvláštnímu provozu (přiložte povolení, pokud existuje (existují)).

V příslušných případech seznam alternativních způsobů průkazu s odkazem na příslušný AMC, který nahrazují (přiložte jejich seznam).

Prohlášení

☐ Provozovatel splňuje a bude nadále splňovat základní požadavky stanovené v příloze V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 a požadavky nařízení (EU) č. 965/2012.

☐ Dokumentace systému řízení včetně provozní příručky splňuje požadavky přílohy III (část ORO), přílohy V (část SPA), přílohy VI (část NCC) nebo přílohy VIII (část SPO) nařízení (EU) č. 965/2012 a veškeré lety budou prováděny v souladu s postupy a pokyny uvedenými v provozní příručce, jak vyžaduje čl. ORO.GEN.110 písm. b) části ORO.

☐ Veškerá provozovaná letadla musí mít:

— platné osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012, případně u letadel registrovaných ve třetí zemi v souladu s přílohou 8 standardů ICAO, a

— jsou-li používána pro činnosti SPO, platnou dohodu o nájmu/pronájmu podle článku ORO.SPO.100.

▼M21

☐ Všichni členové letové posádky musí být držiteli průkazů způsobilosti podle přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, jak požaduje čl. ORO.FC.100 písm. c) části ORO, a případně palubní průvodčí musí absolvovat výcvik v souladu s hlavou CC části ORO.
☐ (Je-li použitelné) Provozovatel musí zavést uznávané standardy leteckého průmyslu a prokázat s nimi shodu. Odkaz na standard: Certifikační úřad: Datum posledního auditu shody:
☐ Provozovatel musí uvědomit příslušný úřad o jakýchkoli změnách okolností ovlivňujících splnění základních požadavků stanovených v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavků nařízení Komise (EU) č. 965/2012, jak bylo uvedeno v tomto prohlášení pro příslušný úřad, a o jakýchkoli změnách informací a seznamů alternativních způsobů průkazu zahrnutých do tohoto prohlášení nebo k němu přiložených, jak požaduje článek ORO.GEN.120 písm. a) části ORO.
☐ Provozovatel musí potvrdit správnost informací uvedených v tomto prohlášení.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka
([1]) Pokud není v prohlášení dostatek místa k uvedení požadovaných informací, uveďte informace v samostatné příloze. Příloha musí být opatřena datem a musí být podepsána. ([2]) Výrobní číslo přidělené výrobcem. ([3]) Pokud je letadlo rovněž registrováno držitelem osvědčení leteckého provozovatele, uveďte číslo osvědčení leteckého provozovatele příslušného držitele. ([4]) „Druhem (druhy) provozu“ se rozumí druh provozu uskutečňovaného s tímto letadlem, např. neobchodní provoz nebo zvláštní provoz, jako jsou lety pro letecké snímkování, lety pro leteckou reklamu, lety pro zpravodajská média, lety pro televizní či filmové natáčení, lety s padákovými seskoky, lety pro skydiving, kontrolní lety po údržbě. ([5]) Informace o organizaci odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti zahrnují název organizace, adresu a číslo oprávnění. ([6]) a) provoz s jakýmkoliv vadným přístrojem, vybavením nebo položkou či funkcí podle seznamu minimálního vybavení (MEL) (články ORO.MLR.105 písm. b), f) a j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 a SPO.IDE.H.105). b) provoz vyžadující předchozí oprávnění nebo schválení, včetně všech těchto položek: — pro zvláštní provoz, nájem letadel registrovaných ve třetí zemi s posádkou a bez posádky (čl. ORO.SPO.100 písm. c), — vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz (čl. ORO.SPO.110), — neobchodní provoz s letadlem s MOPSC větším než 19, který se provádí bez palubního průvodčího vykonávajícího činnost (čl. ORO.CC.100 písm. d), — používání provozních minim IFR, která jsou nižší než provozní minima zveřejňovaná státem (články NCC.OP.110 a SPO.OP.110), — plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů (článek NCC.OP.157), — zvláštní provoz (SPO) bez kyslíku nad 10 000 stopami (článek SPO.OP.195). ([7]) provoz v s přílohou V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, včetně hlav B „Provoz s navigací založenou na výkonnosti (PBN)“, C „Provoz s předepsanou minimální navigační výkonností (MNPS)“, D „Provoz ve vzdušném prostoru se sníženými minimy vertikálního rozstupu (RVSM)“, E „Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) a provoz s provozními zápočty“, G „Doprava nebezpečného zboží“, K „Provoz vrtulníků v pobřežních vodách“ a N „Přiblížení v bodu v prostoru a odlety vrtulníků se sníženými minimy VFR“.

▼B

PŘÍLOHA IV

PROVOZ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

[ČÁST CAT]

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

CAT.GEN.100 Příslušný úřad

Příslušný úřad je úřad stanovený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti.

▼M14 _____

▼B

ODDÍL 1

Motorová letadla

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Odpovědnost posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které:

1) souvisejí s bezpečností letadla a osob na palubě a

2) jsou stanoveny v pokynech a postupech uvedených v provozní příručce.

b) Člen posádky:

1) hlásí veliteli letadla každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, pokud je již nenahlásil jiný člen posádky;

2) hlásí veliteli letadla každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu, pokud jej již nenahlásil jiný člen posádky;

3) plní příslušné požadavky programu hlášení událostí provozovatele;

4) plní veškerá příslušná omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku v souladu se svými povinnostmi;

5) při plnění povinností pro více než jednoho provozovatele:

i) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby a ohledně doby odpočinku podle příslušných požadavků FTL;

ii) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL a

iii) poskytuje každému provozovateli potřebné údaje týkající se provozu více než jednoho typu nebo varianty.

▼M21

c) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

1) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo je nezpůsobilý z důvodu zranění, únavy, medikace, nemoci nebo z jiných podobných příčin;

2) pokud neuběhla přiměřená doba od hloubkového potápění nebo darování krve;

3) pokud nejsou splněny příslušné zdravotní požadavky;

4) pokud existuje jakákoli pochybnost, zda může vykonávat přidělené povinnosti, nebo

5) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.5 přílohy V nařízení (EU) 2018/1139, nebo se natolik necítí dobře, že by let mohl být ohrožen.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 Odpovědnost velitele letadla

a) Velitel letadla kromě splnění požadavků článku CAT.GEN.MPA.100:

1) odpovídá za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě od okamžiku, kdy vstoupí na palubu letadla, až do doby, kdy na konci letu letadlo opustí;

2) odpovídá za provoz a bezpečnost letadla:

i) v případě letounů od okamžiku, kdy je letoun poprvé připraven k pohybu za účelem pojíždění před vzletem, až do okamžiku, kdy se naposledy zastaví na konci tohoto letu a motor či motory používané jako hlavní pohonné jednotky jsou vypnuty,

ii) v případě vrtulníků, pokud se otáčejí rotory;

3) má pravomoc vydat všechny příkazy a přijmout všechna odpovídající opatření za účelem zajištění bezpečnosti letadla a osob a/nebo majetku přepravovaného na jeho palubě v souladu s bodem 7.c přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;

4) je oprávněn nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakoukoli část nákladu, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě;

5) nedovolí v letadle přepravu osoby, která se jeví natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letadla nebo osob na jeho palubě;

6) má právo odmítnout přepravu nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě, jestliže by jejich přeprava zvyšovala riziko pro bezpečnost letadla nebo osob na jeho palubě;

▼B

7) zajistí, aby všichni cestující byli seznámeni s umístěním nouzových východů a s umístěním a použitím důležitého bezpečnostního a nouzového vybavení;

8) zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s provozní příručkou;

9) nedovolí členům posádky během kritických fází letu výkon jiné činnosti než činnosti nezbytné pro bezpečný provoz letadla;

▼M8

10) zajistí, aby:

i) letové zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty;

ii) v případě události jiné než nehoda nebo vážný incident, které musí být podle čl. ORO.GEN.160 písm. a) hlášeny, nebyly z letových zapisovačů záměrně vymazány záznamy; a

iii) v případě nehody či vážného incidentu, nebo pokud uchování záznamů letových zapisovačů řídí vyšetřující orgán:

A) nebyly záměrně vymazány záznamy letových zapisovačů;

B) letové zapisovače byly deaktivovány ihned po skončení letu; a

C) před opuštěním prostoru pro letovou posádku byla přijata preventivní opatření na uchování záznamů letových zapisovačů;

▼B

11) rozhodne, zda převezme letadlo se závadami povolenými v souladu se seznamem povolených odchylek na draku (CDL) nebo seznamem minimálního vybavení (MEL);

▼M15

12) zajistí, aby byla provedena předletová prohlídka v souladu s požadavky přílohy I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014;

13) ujistí se, že veškeré nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití;

14) po skončení letu do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla zaznamená údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady letadla, aby bylo zajištěno zachování letové bezpečnosti.

▼B

b) Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a přijetí opatření, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V těchto případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od pravidel, provozních postupů a metod.

c) Jestliže letadlo za letu provede manévr v reakci na radu k vyhnutí (RA) palubního protisrážkového systému (ACAS), předloží velitel letadla zprávu systému ACAS příslušnému úřadu.

d) Nebezpečí střetu a střety s ptáky:

1) Vyskytne-li se možné nebezpečí střetu s ptáky, informuje o tom velitel letadla stanoviště letových provozních služeb (ATS), jakmile to umožní pracovní zatížení letové posádky.

▼B

2) Kdykoli se střetne letadlo, za které velitel letadla odpovídá, s ptákem a tento střet má za následek značné poškození letadla nebo ztrátu či nesprávnou činnost některého důležitého zařízení, podá velitel letadla po přistání písemné hlášení o střetu s ptákem příslušnému úřadu.

▼M15

e) Velitel letadla oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně mohly ovlivnit bezpečnost jiných letadel.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Pravomoci velitele letadla

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k tomu, aby všechny osoby přepravované na palubě letadla uposlechly všech oprávněných rozkazů udělených velitelem letadla k zajištění bezpečnosti letadla a osob nebo majetku přepravovaného na jeho palubě.

CAT.GEN.MPA.115 Personál nebo členové posádky, kteří nejsou palubními průvodčími, v prostoru pro cestující

Provozovatel zajistí, aby personál nebo členové posádky, kteří nejsou palubními průvodčími a kteří vykonávají povinnosti v prostoru letadla vyhrazeném pro cestující:

a) nebyli cestujícími zaměňováni se službu vykonávajícími palubními průvodčími;

b) neobsazovali místa přidělená požadovaným palubním průvodčím;

c) nebránili službu vykonávajícím palubním průvodčím při plnění jejich povinností.

CAT.GEN.MPA.120 Společný jazyk

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

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Pojíždění letadel

Provozovatel zavede postupy pro pojíždění letadel s cílem zajistit bezpečný provoz a zvýšit bezpečnost dráhy.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Pojíždění letounů

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

a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem nebo

b) je jmenována provozovatelem a:

1) je vyškolena k pojíždění s letadlem;

2) je vyškolena k používání radiotelefonního zařízení;

3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, tratím, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům;

4) je schopna vyhovět provozním standardům požadovaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

CAT.GEN.MPA.130 Zapnutí rotoru – vrtulníky

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

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Přístup do pilotního prostoru

a) Provozovatel zajistí, aby žádná osoba kromě členů letové posádky pověřených provedením letu neměla přístup do pilotního prostoru nebo v něm byla přepravována, pokud není:

1) členem provozní posádky;

2) zástupcem příslušného nebo kontrolního úřadu, jestliže přístup do pilotního prostoru vyžaduje výkon jeho úředních povinností, nebo

3) osobou, jejíž přeprava v tomto prostoru je povolena pokyny obsaženými v provozní příručce.

b) Velitel letadla zajistí, aby:

1) přístup do pilotního prostoru neodváděl pozornost od provádění letu ani nenarušoval provádění letu a

2) všechny osoby přepravované v pilotním prostoru byly seznámeny s příslušnými bezpečnostními postupy.

c) Konečné rozhodnutí o přístupu do pilotního prostoru přijímá velitel letadla.

CAT.GEN.MPA.140 Přenosná elektronická zařízení

Provozovatel nedovolí žádné osobě používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení, a přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby použití tohoto zařízení bylo zabráněno.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Používání elektronických letových aktovek (EFB)

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

b) Provozovatel nepoužívá aplikaci EFB typu B, pokud není schválena v souladu s hlavou M přílohy V (část SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě

Provozovatel musí mít neustále k dispozici seznamy obsahující informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě jeho letadel, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Nouzové přistání na vodě – letouny

Provozovatel provozuje letoun v konfiguraci s počtem sedadel pro cestující větším než 30 na tratích nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání větší než 120 minut letu cestovní rychlostí nebo 400 NM podle toho, která vzdálenost je menší, pouze pokud letoun vyhovuje požadavkům příslušné certifikační specifikace nebo certifikačních specifikací pro nouzové přistání na vodě.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Přeprava válečných zbraní a válečného střeliva

a) Provozovatel smí letecky přepravovat válečné zbraně nebo válečné střelivo, pouze pokud obdržel schválení ode všech dotčených států, jejichž vzdušný prostor má být k letu využit.

b) Jestliže provozovatel schválení získá, zajistí, aby válečné zbraně a válečné střelivo byly:

1) uloženy v letadle na místě nepřístupném za letu cestujícím a

▼B

2) v případě palných zbraní vybity.

c) Provozovatel zajistí, aby podrobnosti o všech válečných zbraních a válečném střelivu určených k přepravě na palubě a o jejich umístění na palubě letadla byly před zahájením letu oznámeny veliteli letadla.

CAT.GEN.MPA.160 Přeprava sportovních zbraní a střeliva

a) Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření pro zajištění toho, aby mu byly ohlášeny všechny sportovní zbraně určené k letecké přepravě.

b) Provozovatel, který přijímá k přepravě sportovní zbraně, zajistí, aby byly:

1) uloženy v letadle na místě nepřístupném za letu cestujícím a

2) v případě palných zbraní nebo jiných zbraní, které mohou obsahovat střelivo, vybity.

▼C4

c) Střelivo pro sportovní zbraně lze přepravovat v zapsaných zavazadlech cestujících s výhradou určitých omezení v souladu s Technickými instrukcemi.

▼B

CAT.GEN.MPA.161 Přeprava sportovních zbraní a střeliva – úlevy

Aniž je dotčen čl. CAT.GEN.MPA.160 písm. b), ve vrtulnících s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) 3 175 kg nebo menší lze během letů ve dne navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů přepravovat sportovní zbraně na místě přístupném za letu cestujícím, pokud má provozovatel stanoveny příslušné postupy a pokud uložení na místě nepřístupném za letu cestujícím není proveditelné.

CAT.GEN.MPA.165 Způsob přepravy osob

Provozovatel přijme veškerá opatření k zajištění toho, aby se za letu žádná osoba nenacházela v té části letadla, která není navržena pro přepravu osob, pokud velitel letadla nepovolil dočasný přístup:

a) za účelem provedení opatření nezbytného pro bezpečnost letadla, osoby, zvířete nebo zboží na jeho palubě nebo

b) do části letadla, v níž je přepravován náklad nebo zásoby a která je navržena tak, že umožňuje osobě přístup i za letu.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Psychoaktivní látky

a) Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby žádná osoba nevstoupila do letadla a ani se nenacházela v letadle, je-li natolik pod vlivem psychoaktivních látek, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letadla nebo osob na jeho palubě.

b) Provozovatel musí vytvořit a zavést politiku v oblasti prevence a odhalování zneužívání psychoaktivních látek členy letové posádky, palubními průvodčími a dalšími osobami ovlivňujícími bezpečnost letu, které jsou pod jeho přímou kontrolou, aby zajistil, že nebude ohrožena bezpečnost letadla ani osob na jeho palubě.

▼M12

c) Aniž jsou dotčeny příslušné vnitrostátní právní předpisy o ochraně údajů týkajících se testování osob, provozovatel vypracuje a zavede objektivní, transparentní a nediskriminační postup pro prevenci a odhalování případů zneužívání psychoaktivních látek svými členy letové posádky, palubními průvodčími a dalšími osobami ovlivňujícími bezpečnost letu.

d) V případě potvrzeného pozitivního výsledku testů informuje provozovatel příslušný úřad a úřad odpovědný za dotčený personál, jako je posudkový lékař úřadu vydávajícího průkazy způsobilosti.

CAT.GEN.MPA.175 Ohrožování bezpečnosti

a) Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby žádná osoba nejednala nebezpečně, úmyslně či nedbale nebo aby opomněla provést úkon, čímž by:

1) ohrozila letadlo nebo osoby na jeho palubě nebo

2) způsobila či umožnila, aby letadlo ohrozilo osoby nebo majetek.

b) Provozovatel zajistí, aby členové letové posádky byli před zahájením traťových letů podrobeni psychologickému posouzení za účelem:

1) zjištění psychických vlastností a vhodnosti členů letové posádky pro pracovní prostředí a

2) snížení pravděpodobnosti nepříznivého narušení bezpečného provozu letadla.

c) S ohledem na velikost, povahu a složitost činnosti provozovatele může provozovatel nahradit psychologické posouzení uvedené v písmenu b) interním posouzením psychických vlastností a vhodnosti členů letové posádky.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenty, příručky a informace na palubě

a) Při každém letu jsou na palubě přepravovány originály nebo kopie těchto dokumentů, příruček a informací, pokud není uvedeno jinak:

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument či dokumenty;

2) originál osvědčení o zápisu letadla do rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) osvědčení hlukové způsobilosti, včetně jeho anglického překladu, pokud bylo vydáno úřadem odpovědným za vydání osvědčení hlukové způsobilosti;

▼M4

5) ověřená kopie osvědčení leteckého provozovatele (AOC), včetně jeho anglického překladu, pokud bylo vydáno v jiném jazyce;

6) provozní specifikace pro příslušný typ letadla vydané společně s AOC, včetně jejich anglického překladu, pokud byly vydány v jiném jazyce;

▼B

7) případně originál povolení rádiové stanice;

8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

▼M15

10) technický deník letadla v souladu s přílohou I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014;

▼B

11) případně podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS);

12) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

13) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;

14) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu, které jsou snadno přístupné v pilotním prostoru;

15) aktuálně platné části provozní příručky, jež jsou důležité pro povinnosti posádky, které musí být snadno přístupné členům posádky;

16) seznam minimálního vybavení (MEL);

17) příslušná instruující dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS);

18) příslušné meteorologické informace;

19) případně seznamy nákladu nebo seznamy cestujících;

20) dokumentace o hmotnosti a vyvážení;

21) případně provozní letový plán;

22) případně ohlášení zvláštních kategorií cestujících (SCP) a zvláštního nákladu a

23) veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jež jsou požadovány letem dotčenými státy.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), mohou v případě provozu podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) ve dne s jiným než složitým motorovým letadlem, které vzlétá a přistává na stejném letišti nebo provozním místě během 24 hodin nebo neopouští omezený prostor stanovený v provozní příručce, následující dokumenty a informace zůstat na letišti nebo provozním místě:

1) osvědčení hlukové způsobilosti;

2) povolení rádiové stanice;

3) palubní deník nebo rovnocenný dokument;

4) technický deník letadla;

5) instruující dokumentace NOTAM a AIS;

6) meteorologické informace;

7) případně ohlášení zvláštních kategorií cestujících (SCP) a zvláštního nákladu a

8) dokumentace o hmotnosti a vyvážení.

▼B

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), je v případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2 až 8 povoleno pokračovat v letu až na letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

CAT.GEN.MPA.185 Informace uchovávané na zemi

a) Provozovatel zajistí, aby alespoň po dobu každého letu nebo řady letů:

1) byly na zemi uchovávány informace týkající se letu, příslušné pro daný druh provozu;

2) informace byly uchovány nejméně do doby, než jsou zhotoveny jejich kopie v místě, kde budou uloženy, nebo nelze-li to provést;

3) tytéž informace byly přepravovány v ohnivzdorném pouzdře v letadle.

b) Informace uvedené v písmeni a) zahrnují:

1) kopii provozního letového plánu, je-li to vhodné;

2) kopie příslušné části či částí technického deníku letadla;

3) dokumentaci NOTAM přesně vymezenou pro danou trať, je-li zvláště vydána provozovatelem;

4) dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, je-li požadována, a

5) ohlášení zvláštních nákladů.

CAT.GEN.MPA.190 Předkládání dokumentace a záznamů

Velitel letadla předloží dokumenty, které musí být přepravovány na palubě, osobě zmocněné úřadem v přiměřené lhůtě od okamžiku, kdy je k tomu touto osobou vyzván.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití

a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje z letových zapisovačů po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.

b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti letových zapisovačů, které se musí podle tohoto nařízení nacházet na palubě letounu.

c) Provozovatel zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů a zprávy v rámci komunikace datovým spojem, které musejí zaznamenávat letové zapisovače. Pro účely zkoušení a údržby letových zapisovačů však může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.

d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.

▼**M16**

e) Provozovatel zpřístupní kterékoli uchované záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.

f) Aniž jsou dotčena nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a (EU) 2016/679 ([1]):

1) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letového zapisovače nesmí být zvukové záznamy z letového zapisovače zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;

ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.

1a) Při inspekci zvukových záznamů letového zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače.

2) Letové parametry nebo záznamy komunikace datovým spojem zaznamenané letovým zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pokud tyto záznamy nesplňují žádné z následujících podmínek:

i) jsou použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;

ii) jsou anonymizovány;

iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy.

3) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zaznamenané letovým zapisovačem zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;

ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.

3a) Když se pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru zaznamenaných letovým zapisovačem, pak platí, že:

i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače;

ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl členů posádky, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Doprava nebezpečného zboží

a) Pokud není v této příloze stanoveno jinak, letecká doprava nebezpečného zboží se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o *Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží* (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně doplňků a dalších dodatků nebo oprav.

b) Nebezpečné zboží dopravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA), vyjma případů, kdy:

1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí nebo

2) je přepravuje cestující či členové posádky nebo jsou v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.

c) Provozovatel stanoví postupy s cílem zajistit přijetí veškerých přiměřených opatření, jež zabrání neúmyslnému dopravení nebezpečného zboží na palubu.

d) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní výkon odpovědnosti v souladu s požadavky Technických instrukcí.

e) Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, že došlo k:

1) letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím;

2) odhalení neuvedeného nebo nesprávně uvedeného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště nebo

3) zjištění, že nebezpečné zboží převáží cestující či členové posádky nebo jsou v zavazadlech v rozporu s částí 8 Technických instrukcí.

f) Provozovatel zajistí, aby cestující dostali veškeré informace o nebezpečném zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

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

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Systém sledování letadel – Letouny

a) Nejpozději ke dni 16. prosince 2018 musí provozovatel v rámci systému výkonu provozního řízení letů zřídit a udržovat systém sledování letadel, který zahrnuje lety způsobilé pro písmeno b), jsou-li provozovány s těmito letouny:

1) letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 16. prosince 2018, vybavené schopností poskytovat svou polohu dodatečně k odpovídačům sekundárního přehledového radaru;

2) všemi letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 16. prosince 2018 nebo později; a

3) všemi letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 45 500 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 16. prosince 2018 nebo později.

b) Provozovatel sleduje lety od vzletu do přistání, s výjimkou případů, kdy jsou plánovaná trať a plánované náhradní trati plně zahrnuty do bloků vzdušného prostoru, kde:

▼M8

1) je běžně poskytována přehledová služba ATS, kterou podporují přehledové systémy ATC určující polohu letadla v časových intervalech odpovídající délky; a

2) provozovatel poskytl příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb nezbytné kontaktní údaje.

▼M15

CAT.GEN.MPA.210 Určení polohy letadla v tísni – Letouny

Následující letouny musí být vybaveny spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, během níž byl letoun těžce poškozen:

1) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2023 nebo později;

2) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 45 500 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2023 nebo později.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Podpůrný program

a) Provozovatel umožní, usnadní a zajistí přístup k proaktivnímu a nerepresivnímu podpůrnému programu, který bude členům letové posádky poskytovat pomoc a podporu při rozpoznávání, zvládání a řešení případných problémů, které by mohly negativně ovlivnit jejich schopnost bezpečně vykonávat práva udělená jejich průkazem způsobilosti. Uvedený přístup musí být umožněn všem členům letové posádky.

b) Aniž jsou dotčeny příslušné vnitrostátní právní předpisy o ochraně osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, základním předpokladem účinného podpůrného programu je ochrana důvěrnosti údajů, neboť podporuje využívání takového programu a zajišťuje jeho integritu.

▼M14

▼B

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

ODDÍL 1

Motorová letadla

CAT.OP.MPA.100 Využívání letových provozních služeb

a) Provozovatel zajistí, aby:

1) pro všechny lety byly využívány letové provozní služby (ATS) odpovídající vzdušnému prostoru a příslušným pravidlům létání, kdykoli jsou tyto služby dostupné;

2) provozní pokyny za letu týkající se změny letového plánu ATS byly v případě, že je to proveditelné, před přenosem do letounu koordinovány s příslušným stanovištěm ATS.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena a), použití ATS se nevyžaduje, pokud to nepřikazují požadavky vzdušného prostoru pro:

1) provoz jiných než složitých motorových letounů podle pravidel VFR ve dne;

2) vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) 3 175 kg nebo menší létající ve dne a navigované s referencí podle viditelných orientačních bodů nebo;

▼M20

3) místní provoz vrtulníků (LHO),

▼B

jestliže lze zachovat poskytování služeb pátrání a záchrany.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

a) Provozovatel stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.

b) Provozovatel stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Používání letišť a provozních míst

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

b) Používání provozních míst se vztahuje pouze na:

▼M5

1) jiné než složité motorové letouny, a

▼B

2) vrtulníky.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Přiměřené letiště

Provozovatel pokládá letiště za přiměřené, jestliže v předpokládané době použití je dostupné a vybaveno nezbytnými pomocnými službami, mezi něž patří např. letové provozní služby (ATS), dostatečné osvětlení, komunikační zařízení, meteorologické zprávy, navigační zařízení a záchranné služby.

CAT.OP.MPA.110 Provozní minima letiště

a) Provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.

b) Metoda použitá pro stanovení provozního minima letiště musí zohledňovat všechny následující prvky:

1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;

2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získávání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;

3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);

4) příslušné provozní zkušenosti provozovatele;

▼M21

5) rozměry a vlastnosti drah/ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;

6) přiměřenost a výkonnost dostupných vizuálních a nevizuálních prostředků a infrastruktury;

7) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů; (IAP);

8) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné rezervy pro výšku nad překážkami;

9) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;

10) IAP;

11) vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);

12) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;

13) podmínky předepsané v provozních specifikacích včetně veškerých zvláštních oprávnění pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty;

14) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo prostředí.

c) Provozovatel v provozní příručce stanoví metodu určení provozního minima letiště;

d) Metoda používaná provozovatelem ke stanovení provozních minim letiště a veškeré změny této metody musí být schváleny příslušným orgánem.

CAT.OP.MPA.115 Technika letu pro přiblížení – letouny

a) Všechny lety s přiblížením se vykonají jako stabilizované lety s přiblížením, pokud příslušný úřad neschválí u konkrétního přiblížení na konkrétní dráhu jinak.

b) Pro přiblížení s využitím postupů nepřesného přístrojového přiblížení (NPA) se použije technika konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) s výjimkou konkrétních drah, pro které příslušný orgán schválil jinou techniku letu.

▼M9

_____

▼B

CAT.OP.MPA.125 Postupy odletů a přiblížení podle přístrojů

a) Provozovatel zajistí, aby byly používány postupy odletů a přiblížení podle přístrojů stanovené státem, v němž se nachází letiště.

▼B

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena a), může velitel letadla využít povolení řízení letového provozu (ATC) odchýlit se od zveřejněné odletové nebo příletové trati za předpokladu, že jsou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami a vzaty plně v úvahu provozní podmínky. Konečné přiblížení se v každém případě provádí vizuálně nebo v souladu se stanoveným postupem přiblížení podle přístrojů.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena a), provozovatel může použít postupy odlišné od postupů uvedených v písmeni a), pokud je schválí stát, v němž se nachází letiště nachází, a pokud jsou uvedeny v provozní příručce.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Navigace založená na výkonnosti

V případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN), provozovatel zajistí, aby:

a) příslušná navigační specifikace pro provoz PBN byla uvedena v letové příručce (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení/oprávnění vychází; a

b) letadlo bylo provozováno v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Postupy omezování hluku – letouny

a) S výjimkou provozu jiných než složitých motorových letounů podle pravidel VFR provozovatel stanoví odpovídající postupy odletů a příletů/přiblížení pro každý typ letounu tak, aby byl minimalizován dopad hluku letadla.

b) Tyto postupy:

1) zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku, a

2) jsou jednoduché a bezpečně proveditelné bez výrazného zvýšení pracovního zatížení posádky během kritických fází letu.

CAT.OP.MPA.131 Postupy omezování hluku – vrtulníky

a) Provozovatel zajistí, aby postupy vzletu a přistání zohledňovaly potřebu minimalizovat dopad hluku vrtulníku.

b) Tyto postupy:

1) zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku, a

2) jsou jednoduché a bezpečně proveditelné bez výrazného zvýšení pracovního zatížení posádky během kritických fází letu.

CAT.OP.MPA.135 Trati a oblasti provozu – obecně

a) Provozovatel zajistí, aby lety byly prováděny pouze na tratích nebo v oblastech, pro které:

▼M9

1) jsou k dispozici vesmírná zařízení, pozemní zařízení a služby, včetně meteorologických, které jsou přiměřené pro plánovaný provoz;

▼B

2) je výkonnost letadla přiměřená pro splnění požadavků týkajících se minimální výšky letu;

3) vybavení letadla splňuje minimální požadavky pro plánovaný provoz a

4) jsou k dispozici odpovídající mapy a plánky.

b) Provozovatel zajistí, aby lety byly prováděny v souladu se všemi omezeními na tratích nebo v oblastech provozu stanovených příslušným úřadem.

▼M5

c) Ustanovení písm. a) bodu 1 se nevztahuje na provoz jiných než složitých motorových letadel podle pravidel VFR ve dne u letů, které vzlétají a přistávají na stejném letišti nebo provozním místě.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Trati a oblasti provozu – jednomotorové letouny

Neexistuje-li jiné schválení ze strany příslušného úřadu v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC), provozovatel zajistí, aby provoz jednomotorových letounů byl prováděn pouze na tratích nebo v oblastech, kde jsou k dispozici plochy umožňující provedení bezpečného vynuceného přistání.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Trati a oblasti provozu – vrtulníky

Provozovatel zajistí, aby:

a) v případě vrtulníků provozovaných ve 3. třídě výkonnosti byly k dispozici plochy umožňující provedení bezpečného vynuceného přistání s výjimkou případu, kdy má vrtulník oprávnění k provozu v souladu s článkem CAT.POL.H.420;

b) v případě vrtulníků provozovaných ve 3. třídě výkonnosti a provádějících pobřežní přepravu obsahovala provozní příručka postupy pro zajištění toho, aby šířka pobřežního koridoru a vybavení přepravované na palubě odpovídaly podmínkám převládajícím v daném časovém období.

CAT.OP.MPA.140 Maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS

▼M16

a) Pokud k tomu provozovatele výslovně neoprávní příslušný úřad podle hlavy F přílohy V (část SPA), provozovatel nesmí provozovat dvoumotorový letoun na trati zahrnující bod ve vzdálenosti od přiměřeného letiště za standardních podmínek v bezvětří, která je větší než příslušná vzdálenost pro daný druh letounu, přičemž tato vzdálenost:

1) u letounů třídy výkonnosti A s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 20 nebo větší je větší než vzdálenost proletěná za 60 minut s jedním nepracujícím motorem při cestovní rychlosti stanovené podle písmena b);

2) u letounů třídy výkonnosti A s MOPSC 19 nebo menší je větší než vzdálenost proletěná za 120 minut nebo – s výhradou schválení příslušným úřadem – u proudových letounů za 180 minut s jedním nepracujícím motorem při cestovní rychlosti stanovené podle písmena b);

▼M16

3) u letounů třídy výkonnosti B nebo C ta vzdálenost z níže uvedených, která je menší:

i) vzdálenost proletěná za 120 minut s jedním nepracujícím motorem při cestovní rychlosti stanovené podle písmena b);

ii) 300 NM.

▼B

b) Pro výpočet maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro každý typ nebo variantu provozovaného dvoumotorového letounu provozovatel stanoví rychlost nepřekračující V_{MO} (maximální provozní rychlost), založenou na skutečné rychlosti letu, kterou může letoun udržovat s jedním nepracujícím motorem.

c) Provozovatel uvede v provozní příručce u každého typu nebo varianty tyto údaje:

1) stanovenou cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem (OEI) a

2) stanovenou maximální vzdálenost od přiměřeného letiště.

▼M16

d) K získání oprávnění uvedeného v písm. a) bodě 2 provozovatel musí doložit, že:

1) vypracoval postupy pro plánování a odbavení letů;

2) byly stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a postupy pro zajištění zamýšlené úrovně zachování letové způsobilosti a spolehlivosti letounu, a to včetně motorů, a byly zařazeny do programu údržby letadla provozovatele v souladu s přílohou I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014, včetně následujících položek:

i) program spotřeby motorového oleje;

ii) program sledování stavu motoru.

▼B

CAT.OP.MPA.145 Stanovení minimálních nadmořských výšek letu

a) Provozovatel stanoví pro všechny úseky tratě, na kterých se má létat:

1) minimální nadmořské výšky letů, které zajišťují požadovanou bezpečnou výšku nad terénem s přihlédnutím k požadavkům hlavy C, a

2) způsoby stanovení těchto nadmořských výšek letovou posádkou.

b) Způsob stanovení minimálních nadmořských výšek letu schválí příslušný úřad.

c) Pokud se minimální nadmořské výšky letů stanovené provozovatelem liší od výšek stanovených přelétaným státem, uplatní se vyšší hodnoty.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Přeprava zvláštních kategorií cestujících (SCP)

a) Osoby, které vyžadují zvláštní podmínky, pomoc a/nebo zařízení při přepravě letadlem, jsou považovány za zvláštní kategorie cestujících zahrnující přinejmenším:

1) osoby se sníženou pohyblivostí (PRM), jimiž se – aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1107/2006 – rozumějí osoby, jejichž pohyblivost je snížena v důsledku tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti, jakékoli jiné příčiny postižení nebo věku;

2) malé děti nebo nedoprovázené děti a

3) deportované osoby, nežádoucí cestující nebo osoby ve vazbě.

b) Zvláštní kategorie cestujících jsou přepravovány za podmínek zajišťujících bezpečnost letadla a osob na jeho palubě v souladu s postupy stanovenými provozovatelem.

c) Zvláštním kategoriím osob nejsou přidělována sedadla a neobsazují se jimi sedadla s přímým přístupem k nouzovým východům nebo sedadla, kde by jejich přítomnost mohla:

1) překážet členům posádky při plnění povinností;

2) bránit přístupu k nouzovému vybavení nebo

3) překážet nouzové evakuaci letadla.

d) Jsou-li na palubě přepravovány zvláštní kategorie osob, musí být o tom velitel letadla předem informován.

CAT.OP.MPA.160 Uložení zavazadel a nákladu

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby:

a) v prostoru pro cestující byla přepravována pouze taková příruční zavazadla, která tam lze přiměřeně a bezpečně uložit, a

b) veškerá zavazadla a náklad na palubě, jež by mohly při změně polohy způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy, byly uloženy tak, aby se zabránilo jejich pohybu.

CAT.OP.MPA.165 Rozsazování cestujících

Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, že cestující jsou rozsazováni tak, aby v případě nutnosti nouzové evakuace mohli být nápomocni a nepřekáželi v evakuaci letadla.

CAT.OP.MPA.170 Instruktáž cestujících

Provozovatel zajistí, aby:

a) se cestujícím dostalo instruktáže a názorné ukázky v souvislosti s bezpečností takovou formou, jež usnadňuje použití příslušných postupů v případě nouzové situace, a

▼M15

b) cestujícím byla poskytnuta karta s bezpečnostními pokyny, na níž jsou formou vyobrazení uvedeny informace o funkci bezpečnostního a nouzového vybavení a o nouzových východech, které by cestující pravděpodobně použili.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Příprava letu

a) Pro každý zamýšlený let se vypracuje provozní letový plán zohledňující výkonnost letadla, jiná provozní omezení a příslušné předpokládané podmínky na trati, po níž se poletí, a na dotčeném letišti/v dotčených provozních místech.

b) Let nesmí být zahájen, dokud se velitel letadla nepřesvědčí, že:

1) mohou být splněny veškeré položky uvedené v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 týkající se letové způsobilosti letadla a zápisu letadla do rejstříku, přístrojů a vybavení, hmotnosti a polohy těžiště letadla, zavazadel a nákladu a provozních omezení letadla;

2) letadlo není provozováno v rozporu s ustanovením seznamu povolených odchylek na draku (CDL);

3) jsou k dispozici ty části provozní příručky, které jsou požadovány k provedení daného letu;

4) na palubě jsou dokumenty, doplňkové informace a formuláře požadované podle článku CAT.GEN.MPA.180;

5) na palubě jsou aktuální mapy, plánky a související dokumenty nebo rovnocenné údaje nutné k zabezpečení zamýšleného provozu letadla, včetně případné odchylky, kterou lze přiměřeně předpokládat;

▼M9

6) jsou k dispozici přiměřená vesmírná zařízení, pozemní zařízení a služby požadované pro plánovaný let;

▼M20

7) při plánovaném letu lze splnit ustanovení provozní příručky s ohledem na palivo/energii, olej, kyslík, minimální bezpečné nadmořské výšky, provozní minima letišť a v případě nutnosti dostupnost náhradních letišť;

▼M9

7a) každá navigační databáze požadovaná pro navigaci založenou na výkonnosti je vhodná a aktuální; a

▼B

8) mohou být splněna veškerá dodatečná provozní omezení.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena a), provozní letový plán se nevyžaduje pro lety podle pravidel VFR:

1) jiných než složitých motorových letounů, které vzlétají a přistávají na stejném letišti nebo provozním místě, nebo

2) vrtulníků s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) 3 175 kg nebo menší, které létají ve dne a jsou navigovány s referencí podle viditelných orientačních bodů v místním prostoru stanoveném v provozní příručce.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 Předkládání letového plánu letových provozních služeb (ATS)

a) Nebyl-li předložen letový plán letových provozních služeb (ATS), protože jej pravidla létání nevyžadují, uloží se přiměřené informace, které v případě nutnosti umožní aktivovat pohotovostní služby.

b) Pokud let probíhá z místa, kde není možné předložit letový plán ATS, předá velitel letadla nebo provozovatel letový plán ATS co nejdříve po vzletu.

CAT.OP.MPA.180 Palivový/energetický program – letouny

a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje palivový/energetický program, který:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu;

2) odpovídá schopnosti provozovatele podporovat jeho provádění a

3) je buď:

i) základním palivovým/energetickým programem, který tvoří základ základního palivového/energetického programu s odchylkami a individuálního palivového/energetického programu; základní palivový/energetický program vychází z rozsáhlé analýzy bezpečnosti a provozních údajů z předchozí výkonnosti a zkušeností daného odvětví při uplatnění vědeckých zásad; základní palivový/energetický program zajišťuje bezpečný, účinný a efektivní – v tomto pořadí – provoz letadla, nebo

ii) základním palivovým/energetickým programem s odchylkami, základní palivový/energetický program, u nějž se analýza uvedená v bodě i) použije ke stanovení odchylky od základního palivového/energetického programu, který zajišťuje bezpečný, účinný a efektivní – v tomto pořadí – provoz letadla, nebo

iii) individuálním palivovým/energetickým programem, který vychází ze srovnávací analýzy bezpečnostních a provozních údajů provozovatele při uplatnění vědeckých zásad; analýza se používá ke zřízení palivového/energetického programu s úrovní bezpečnosti vyšší nebo rovnocennou úrovni bezpečnosti základního palivového/energetického programu, který zajišťuje bezpečný, účinný a efektivní – v tomto pořadí – provoz letadla.

b) Všechny palivové/energetické programy zahrnují:

1) zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu;

2) zásady výběru letiště a

3) zásady hospodaření s palivem/energií za letu.

c) Palivový/energetický program a veškeré jeho změny vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

d) Má-li provozovatel v úmyslu požádat o individuální palivový/energetický program, musí:

1) stanovit základní bezpečnostní výkonnost svého současného palivového/energetického programu;

▼M20

2) prokázat svoji schopnost podporovat provádění navrhovaného individuálního palivového/energetického programu, včetně schopnosti vykonávat odpovídající provozní řízení a zajišťovat výměnu příslušných informací týkajících se bezpečnosti mezi personálem provozního řízení a letovou posádkou, a

3) provést posouzení bezpečnostního rizika, které prokáže, jak je dosaženo úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni bezpečnosti současného palivového/energetického programu.

CAT.OP.MPA.181 Palivový/energetický program – zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu – letouny

a) Provozovatel:

1) zřídí zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu jako součást palivového/energetického programu;

2) zajistí, aby na palubě letounu bylo dostatečné množství použitelného paliva/energie k bezpečnému dokončení plánovaného letu a k umožnění odchylek od plánovaného provozu;

3) vypracuje postupy pro plánování paliva/energie a přeplánování za letu, které musí být obsaženy v provozní příručce;

4) zajistí, aby plánování paliva/energie pro let vycházelo z:

i) aktuálních specifických údajů o letadle odvozených ze systému sledování spotřeby paliva/energie, nebo, nejsou-li k dispozici,

ii) údajů poskytnutých výrobcem letounu.

b) Provozovatel zajistí, aby plánování letů zahrnovalo provozní podmínky, za nichž má být let prováděn; provozní podmínky musí zahrnovat alespoň:

1) údaje o spotřebě paliva/energie letadla;

2) předpokládané hmotnosti;

3) předpokládané meteorologické podmínky;

4) účinky odložených úkolů údržby a/nebo odchylek konfigurace;

5) předpokládané směrování odletu a příletu a vzletové a přistávací dráhy a

6) předpokládaná zpoždění.

c) Provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva/energie potřebného pro let zahrnoval:

1) palivo/energii pro pojíždění, jehož množství není menší nežli množství, jež se pravděpodobně spotřebuje před vzletem;

2) traťové palivo/energii, což je množství paliva/energie potřebné k tomu, aby letoun mohl letět od vzletu nebo od bodu přeplánování za letu do přistání na letišti určení;

3) palivo/energii pro nepředvídané okolnosti, což je množství paliva/energie požadované ke kompenzaci nepředvídaných vlivů;

▼**M20**

4) palivo/energii pro náhradní letiště určení:

i) je-li let provozován s alespoň jedním náhradním letištěm určení, jedná se o množství paliva/energie potřebné k letu z letiště určení na náhradní letiště určení, nebo

ii) je-li let provozován bez náhradního letiště určení, jedná se o množství paliva/energie potřebné pro vyčkávání u letiště určení, přičemž umožňuje letounu provést bezpečné přistání, a k umožnění odchylek od plánovaného provozu; toto množství je minimálně palivo/energie pro 15 minut vyčkávací rychlosti ve výšce 1 500 stop (450 m) nad výškou letiště nad mořem za standardních podmínek, vypočtené podle odhadované hmotnosti letounu při příletu na letiště určení.

5) konečnou zálohu paliva/energie, což je množství paliva/energie vypočtené pro vyčkávací rychlost ve výšce 1 500 stop (450 m) nad výškou letiště nad mořem za standardních podmínek podle odhadované hmotnosti letounu při příletu na náhradní letiště určení nebo na letiště určení, není-li požadováno náhradní letiště určení, a nesmí být menší než:

i) u letounů s pístovými motory palivo/energie na dobu letu 45 minut, nebo

ii) u letounů s turbínovými motory palivo/energie k letu po dobu 30 minut.

6) dodatečné palivo/energii, vyžaduje-li to daný druh provozu, jedná se o množství paliva/energie, které letounu umožní přistát na palivovém/energetickém náhradním letišti na trati (kritický scénář palivového/energetického náhradního letiště na trati) v případě poruchy letadla, která významně zvýší spotřebu paliva/energie v nejkritičtějším bodě na trati; toto dodatečné palivo/energie se vyžaduje pouze v případě, že minimální množství paliva/energie vypočtené podle písm. c) bodů 2 až 5 není pro takovou událost dostatečné;

7) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení a

8) palivo/energie dle volného uvážení, vyžaduje-li to velitel letadla.

d) Provozovatel zajistí, aby postupy přeplánování za letu pro výpočet použitelného paliva/energie, které je požadováno v případě, že let pokračuje po jiné než původně plánované trati nebo na jiné než původně plánované letiště určení, zahrnovaly písm. c) body 2 až 7.

CAT.OP.MPA.182 Palivový/energetický program – zásady výběru letiště – letouny

a) Ve fázi plánování provozovatel zajistí, aby po zahájení letu existovala přiměřená jistota, že letiště, kde lze provést bezpečné přistání, bude k dispozici v předpokládané době použití daného letiště.

b) Ve fázi plánování provozovatel s cílem umožnit bezpečné přistání v případě mimořádné nebo nouzové situace po vzletu zvolí a v provozním letovém plánu stanoví náhradní letiště pro vzlet, pokud buď:

1) meteorologické podmínky na letišti vzletu jsou horší než minima letiště pro přistání stanovená provozovatelem pro daný provoz, nebo

▼**M20**

2) by nebylo možné vrátit se na letiště vzletu z jiných důvodů.

c) Náhradní letiště pro vzlet musí být umístěno ve vzdálenosti od letiště vzletu, která minimalizuje riziko vystavení potenciálním abnormálním nebo nouzovým situacím. Při výběru náhradního letiště pro vzlet provozovatel zváží alespoň:

1) stávající a předpokládané meteorologické podmínky;

2) dostupnost a kvalitu infrastruktury letiště;

3) navigační a přistávací možnosti letadla v abnormálních nebo nouzových podmínkách, s přihlédnutím k redundanci kritických systémů a

4) získaná schválení/oprávnění (např. provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS), provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) atd.).

d) Ve fázi plánování pro každý let podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) provozovatel zvolí a upřesní v provozních letových plánech a letových plánech letových provozních služeb (ATS) jedno nebo více letišť tak, aby během normálního provozu byly k dispozici dvě možnosti bezpečného přistání při:

1) dosažení letiště určení nebo

2) dosažení bodu posledního návratu na jakékoli dostupné palivové/energetické náhradní letiště na trati během provozu na osamoceném letišti; let na osamocené letiště nesmí pokračovat za bod posledního návratu, pokud stávající posouzení meteorologických podmínek, provozu a jiných provozních podmínek nenaznačuje, že na letišti určení lze v předpokládané době použití provést bezpečné přistání.

Provozovatel musí získat předchozí souhlas příslušného úřadu s použitím osamoceného letiště jako letiště určení.

e) Provozovatel zajistí při plánování letu přiměřené bezpečnostní rezervy s cílem zohlednit možné zhoršení dostupných předpověděných meteorologických podmínek v předpokládané době přistání.

f) Provozovatel zajistí, aby pro každý let IFR byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti provést zamýšlené přiblížení a přistání.

CAT.OP.MPA.185 Palivový/energetický program – zásady hospodaření s palivem/energií za letu – letouny

a) Provozovatel stanoví postupy pro hospodaření s palivem/energií za letu, které zajistí:

1) průběžné ověřování předpokladů učiněných během fáze plánování (předletové plánování nebo přeplánování za letu nebo obojí);

2) opakovanou analýzu a v případě potřeby úpravu;

3) aby množství použitelného paliva/energie, jež zůstává na palubě, bylo chráněno a nebylo nižší než množství paliva/energie, které je nezbytné pro pokračování na letiště, kde lze provést bezpečné přistání, a

4) zaznamenání příslušných údajů o palivu/energii pro účely bodů 1, 2 a 3.

▼M20

b) Provozovatel má zavedeny postupy, které po veliteli letadla vyžadují, aby ze spolehlivého zdroje získával informace o zpoždění, pokud by nepředvídané okolnosti mohly mít za následek přistání na letišti určení s množstvím paliva/energie nižším než konečná záloha paliva/energie plus jakékoli:

1) palivo/energie pro pokračování v letu na náhradní letiště, je-li požadováno, nebo

2) palivo/energie požadované pro pokračování v letu na osamocené letiště.

c) Velitel letadla informuje řízení letového provozu (ATC) o stavu „minimální palivo/energie“ zprávou „MINIMUM FUEL“, pokud se velitel letadla:

1) rozhodl přistát na konkrétním letišti a

2) vypočítal, že jakákoli změna stávajícího letového povolení na daném letišti může vést k přistání s množstvím paliva/energie nižším než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

d) Velitel letadla vyhlásí situaci „nouzový stav paliva/energie“ vysíláním zprávy „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, je-li množství použitelného paliva/energie, které je vypočteno jako dostupné při přistání na nejbližším letišti, kde lze provést bezpečné přistání, nižší než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

———————

CAT.OP.MPA.190 Palivový/energetický program – vrtulníky

a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje palivový/energetický program, který obsahuje:

1) zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu a

2) zásady hospodaření s palivem/energií za letu.

b) Palivový/energetický program:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu a

2) odpovídá schopnosti provozovatele podporovat jeho provádění.

c) Palivový/energetický program a veškeré jeho změny vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

CAT.OP.MPA.191 Palivový/energetický program – zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu – vrtulníky

a) V rámci palivového/energetického programu zřídí provozovatel zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu, aby zajistil, aby na palubě letadla bylo dostatečné množství použitelného paliva/energie k bezpečnému dokončení plánovaného letu a k umožnění odchylek od plánovaného provozu.

b) Provozovatel zajistí, aby plánování paliva/energie pro lety vycházelo alespoň z těchto prvků:

1) postupů obsažených v provozní příručce, jakož i:

i) aktuálních specifických údajů o letadle odvozených ze systému sledování spotřeby paliva/energie nebo

ii) údajů poskytnutých výrobcem letadla a

▼**M20**

2) provozních podmínek, za nichž má být let proveden, včetně:

i) údaje o spotřebě paliva/energie letadla;

ii) předpokládané hmotnosti;

iii) předpokládaných meteorologických podmínek;

iv) účinků odložených úkolů údržby nebo odchylek konfigurace, nebo obojího, a

v) postupů a omezení zavedených poskytovateli letových navigačních služeb.

c) Provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva/energie potřebného pro let zahrnoval:

1) palivo/energii pro pojíždění, jehož množství není menší nežli množství, jež se pravděpodobně spotřebuje před vzletem;

2) traťové palivo/energii;

3) palivo/energii pro nepředvídané okolnosti;

4) palivo/energii pro náhradní místo určení, je-li požadováno náhradní letiště určení;

5) konečnou zálohu paliva/energie, která nesmí být menší než:

i) v případě letu podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) a navigace ve dne s referencí podle viditelných orientačních bodů palivo/energie na 20 minut při rychlosti nejlepšího doletu, nebo

ii) v případě letu podle VFR a navigace jinými prostředky než s referencí podle viditelných orientačních bodů nebo v noci palivo/energie na 30 minut při rychlosti nejlepšího doletu, nebo

iii) v případě letu podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) palivo/energie na 30 minut vyčkávací rychlosti ve výšce 1 500 stop (450 m) nad výškou letiště nad mořem za standardních podmínek vypočtených podle odhadované hmotnosti vrtulníku při příletu na náhradní letiště určení nebo na letiště určení, není-li náhradní letiště určení požadováno;

6) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení, a

7) palivo/energie dle volného uvážení, vyžaduje-li to velitel letadla.

d) Provozovatel zajistí, aby v případě, že let musí pokračovat po jiné trati nebo na jiné letiště určení, než byly původně plánovány, postupy přeplánování za letu pro výpočet požadovaného použitelného paliva/použitelné energie zahrnovaly:

1) traťové palivo/energii pro zbytek letu;

2) zálohu paliva/energie, která se skládá z:

i) paliva/energie pro nepředvídané okolnosti;

ii) náhradního paliva/energie, je-li požadováno náhradní letiště určení;

iii) konečné zálohy paliva/energie a

iv) dodatečného paliva/energie, vyžaduje-li to daný druh provozu.

▼M20

3) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení a

4) palivo/energii dle volného uvážení, vyžaduje-li to velitel letadla.

e) Alternativně k písmenům b) až d) pro vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) 3 175 kg nebo méně, které létají ve dne a na tratích navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů nebo pro místní provoz vrtulníků (LHO) musí palivové/energetické zásady zajistit, aby po dokončení letu nebo série letů byla konečná záloha paliva/energie dostatečná pro:

1) 30 minut letu při rychlosti nejlepšího doletu nebo

2) 20 minut letu při rychlosti nejlepšího doletu, je-li provoz uskutečňován v oblasti poskytující souvislá a vhodná provozní místa.

CAT.OP.MPA.192 Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky

a) U letů za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) zvolí provozovatel náhradní letiště pro vzlet ve vzdálenosti jedné hodiny doby letu normální cestovní rychlostí pro případ, že nebude možné vrátit se na místo odletu z meteorologických důvodů.

b) Ve fázi plánování pro každý let podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) provozovatel zvolí a upřesní v provozních letových plánech a letových plánech letových provozních služeb (ATS) jedno nebo více letišť nebo provozních míst tak, aby během normálního provozu byly k dispozici dvě možnosti bezpečného přistání, s výjimkou případů stanovených v čl. SPA.HOFO.120 písm. b).

c) Provozovatel použije při plánování letu vhodné bezpečnostní rezervy, aby zohlednil možné zhoršení dostupných předpověděných meteorologických podmínek v předpokládané době přistání.

d) Provozovatel zajistí, aby pro každý let IFR byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti provést zamýšlené přiblížení a přistání.

CAT.OP.MPA.195 Palivový/energetický program – zásady hospodaření s palivem/energií za letu – vrtulníky

a) Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí provádění kontrol paliva/energie a hospodaření s palivem/energií za letu.

b) Velitel letadla monitoruje množství použitelného paliva/energie, které zůstává na palubě, s cílem zajistit, že je chráněno a že ho není méně než množství paliva/energie nezbytné pro pokračování letu na letiště nebo provozní místo, kde lze provést bezpečné přistání.

c) Velitel letadla informuje řízení letového provozu (ATC) o stavu „minimální palivo/energie“ zprávou „MINIMUM FUEL“, pokud se velitel letadla:

1) rozhodl přistát na letišti nebo provozním místě a

2) vypočítal, že jakákoli změna stávajícího letového povolení na daném letišti nebo provozním místě nebo zpoždění letového provozu mohou vést k přistání s množstvím paliva/energie nižším než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M20

d) Velitel letadla vyhlásí situaci „nouzový stav paliva/energie“ vysíláním zprávy „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, je-li množství použitelného paliva/energie, jež je dle odhadu dostupné při přistání na nejbližším letišti nebo provozním místě, kde lze provést bezpečné přistání, nižší než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

CAT.OP.MPA.200 Zvláštní plnění paliva do letadla nebo odčerpávání paliva z letadla

a) Zvláštní plnění paliva nebo odčerpávání paliva se provádí pouze tehdy, pokud provozovatel:

1) provedl posouzení rizik;

2) vyvinul postupy a

3) zavedl program odborné přípravy pro své pracovníky podílející se na těchto druzích provozu.

b) Zvláštní plnění paliva nebo odčerpávání paliva se vztahuje na:

1) plnění paliva za běhu motoru nebo otáčení rotorů;

2) plnění/odčerpávání paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, a

3) plnění/odčerpávání paliva se širokým rozsahem destilačních teplot.

c) U letounů vyžadují všechny zvláštní postupy plnění nebo odčerpávání paliva a veškeré jejich změny předchozí schválení příslušným úřadem.

d) V případě vrtulníků vyžadují postupy plnění paliva při otáčení rotorů a veškeré jejich změny předchozí schválení příslušným úřadem.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Vytlačování a vlečení – letouny

Postupy vytlačování a vlečení stanovené provozovatelem se provádějí v souladu se zavedenými leteckými standardy a postupy.

CAT.OP.MPA.210 Členové posádky na pracovních místech

a) *Členové letové posádky*

1) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru je v průběhu vzletu a přistání na určeném pracovním místě.

2) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru je ve všech ostatních fázích letu na určeném pracovním místě, pokud nepřítomnost není nezbytná k výkonu povinností v souvislosti s provozem nebo z fyziologických důvodů za předpokladu, že nejméně jeden pilot s příslušnou kvalifikací je v každém okamžiku u řízení letadla.

3) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru musí ve všech fázích letu zůstat pozorný. Jestliže dojde ke ztrátě pozornosti, je nutno přijmout příslušná protiopatření. Pociťuje-li neočekávanou únavu, lze použít postup řízeného odpočinku organizovaný velitelem letadla, pokud to dovoluje pracovní zatížení. Řízený odpočinek provedený tímto způsobem nelze nikdy považovat za část doby odpočinku pro účely výpočtu omezení doby letu, ani použít k prodloužení doby služby.

▼B

b) *Palubní průvodčí*

Během kritických fází letu sedí každý palubní průvodčí na určeném pracovním místě a nevykonává žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.

CAT.OP.MPA.215 Použití náhlavní soupravy – letouny

a) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru má nasazenu náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem. Náhlavní souprava se používá jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci s letovými provozními službami (ATS):

1) na zemi:

i) při přijímání povolení řízení letového provozu (ATC) k odletu prostřednictvím hlasové komunikace a

ii) za chodu motorů;

2) za letu:

i) pod převodní nadmořskou výškou nebo

ii) ve výšce 10 000 ft, podle toho, která hodnota je vyšší,

a

3) kdykoliv to velitel letadla považuje za nezbytné.

b) Za podmínek uvedených v písmeni a) musí být raménkový mikrofon nebo rovnocenný mikrofon v poloze, která umožňuje jeho použití pro obousměrnou rádiovou komunikaci.

CAT.OP.MPA.216 Použití náhlavní soupravy – vrtulníky

Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru má nasazenu náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem, kterou používá jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci s letovými provozními službami (ATS).

CAT.OP.MPA.220 Pomocné prostředky pro nouzovou evakuaci

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby před pojížděním, vzletem a přistáním, a je-li to proveditelné a bezpečné, byly uvedeny do pohotovosti veškeré pomocné prostředky pro nouzovou evakuaci letadla, které se do pracovní polohy uvádějí automaticky.

CAT.OP.MPA.225 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

a) *Členové posádky*

1) Během vzletu a přistání, a kdykoli o tom v zájmu bezpečnosti rozhodne velitel letadla, je každý člen posádky řádně upoután všemi určenými bezpečnostními pásy a zádržnými systémy.

2) Během ostatních fází letu je každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru, který se nachází na svém pracovním místě, upoután bezpečnostními pásy, jimiž je vymezené pracovní místo vybaveno.

b) *Cestující*

1) Velitel letadla se ujistí, že před vzletem, přistáním, v průběhu pojíždění, a kdykoli je to nutné v zájmu bezpečnosti, je každý cestující na palubě na svém sedadle nebo lůžku a je řádně upoután bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem, kterým je jeho místo vybaveno.

▼B

2) Provozovatel přijme opatření k tomu, aby vícenásobné obsazení sedadel letadla bylo přípustné pouze u sedadel k tomu určených. Velitel letadla se ujistí, že k vícenásobnému obsazení dochází výhradně jednou dospělou osobou a jedním malým dítětem, které je bezpečně upoutáno doplňujícím dětským pásem nebo jiným zádržným zařízením.

CAT.OP.MPA.230 Zajištění prostoru pro cestující a palubních bufetů

a) Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby před pojížděním, vzletem a přistáním byly všechny východy a únikové cesty prosty překážek.

b) Velitel letadla zajistí, aby před vzletem a přistáním, a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, bylo veškeré vybavení a zavazadla správně zajištěna.

CAT.OP.MPA.235 Záchranné vesty – vrtulníky

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby při provozu vrtulníku nad vodními plochami ve 3. třídě výkonnosti byly během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu, brány v úvahu doba letu a předpokládané podmínky.

CAT.OP.MPA.240 Kouření na palubě

Velitel letadla nedovolí kouření na palubě:

a) považuje-li se to v zájmu bezpečnosti za nezbytné;

b) během doplňování paliva do letadla a odčerpávání paliva z letadla;

c) pokud je letadlo na ploše a provozovatel nerozhodl o postupech na zmírnění rizika během pozemního provozu;

d) mimo vyznačené kuřácké prostory, v uličkách a na toaletách;

e) v nákladových prostorech a/nebo v jiných prostorech, kde je přepravován náklad, který není uložen v ohnivzdorných kontejnerech nebo zakryt ohnivzdornou plachtou, a

f) v těch prostorách pro cestující, v nichž jsou zásoby kyslíku.

▼M21

CAT.OP.MPA.245 Meteorologické podmínky – všechna letadla

a) Při letu podle pravidel IFR velitel letadla:

1) zahájí let nebo

2) pokračuje v letu za bod, od nějž platí změněný letový plán ATS v případě přeplánování za letu,

pouze pokud má k dispozici informace, že očekávané meteorologické podmínky na letišti určení a/nebo požadovaném náhradním letišti či letištích jsou v době příletu stejné jako platná plánovací minima nebo lepší.

b) Při letu podle pravidel IFR velitel letadla pokračuje v letu k plánovanému letišti určení, pouze pokud poslední dostupné informace udávají, že v předpokládané době příletu jsou meteorologické podmínky na letišti určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné jako plánovací provozní minima příslušného letiště nebo lepší.

▼M21

c) Při letech podle pravidel VFR velitel letadla zahájí let, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že meteorologické podmínky na části trati, která má být podle pravidel VFR prolétnuta, jsou v příslušné době stejné jako limity pro lety podle pravidel VFR nebo lepší.

CAT.OP.MPA.246 Meteorologické podmínky – letouny

Kromě podmínek stanovených v článku CAT.OP.MPA.245 platí, že při letech s letouny podle pravidel IFR velitel letadla pokračuje za:

a) bod rozhodnutí, používá-li se postup snížení paliva/energie pro nepředvídané okolnosti (RCF), nebo

b) bod posledního návratu při využívání osamoceného letiště,

pouze pokud má k dispozici informace, že očekávané meteorologické podmínky na letišti určení a/nebo požadovaném náhradním letišti či letištích jsou v době příletu stejné jako platná provozní minima letiště nebo lepší.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Meteorologické podmínky – vrtulníky

Kromě podmínek stanovených v článku CAT.OP.MPA.245 platí tyto:

▼M21

a) Při letech podle pravidel VFR nad vodními plochami mimo dozor pevniny s vrtulníkem velitel letadla zahájí vzlet pouze tehdy, pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy bude vyšší než 600 ft ve dne nebo 1 200 ft v noci.

▼M9

_____

▼B

c) Let vrtulníků na helidek nebo vyvýšenou plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO) je proveden, pouze pokud je na helideku nebo ploše FATO hlášena průměrná rychlost větru 60 uzlů nebo méně.

CAT.OP.MPA.250 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

a) Provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.

b) Velitel letadla zahájí vzlet, pouze pokud jsou vnější povrchy letadla zbaveny všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla, s výjimkou případů povolených podle písmena a) a v souladu s letovou příručkou (AFM).

CAT.OP.MPA.255 Led a jiná znečištění – letové postupy

a) Provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.

b) Velitel zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy, pouze pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby se mohlo s těmito podmínkami vyrovnat.

c) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se s námrazou setká letadlo, které není certifikováno pro let ve známých podmínkách tvoření námrazy, velitel letadla bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny a/nebo tratě a v případě potřeby ohlášením stavu nouze řízení letového provozu (ATC).

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Zásoba paliva/energie a oleje

Velitel letadla v případě přeplánování za letu zahájí let nebo v něm pokračuje, až se přesvědčí, že na palubě letadla je alespoň plánované množství použitelného paliva/energie a oleje, které umožňuje bezpečně dokončit let s přihlédnutím k očekávaným provozním podmínkám.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Podmínky vzletu

Před zahájením vzletu se velitel letadla přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy / plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, jsou takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Minimální nadmořské výšky letu

Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu neletí v menší výšce, než jsou stanovené minimální nadmořské výšky letu, s výjimkou případů:

a) kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo

b) kdy je klesání v souladu s postupy schválenými příslušným úřadem.

CAT.OP.MPA.275 Simulované mimořádné situace za letu

Provozovatel zajistí, že během přepravy cestujících nebo nákladu nejsou simulovány:

a) mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů nebo

b) umělými prostředky lety v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

▼M20

CAT.OP.MPA.280 *[ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO]*

_____

▼B

CAT.OP.MPA.285 Použití doplňkové zásoby kyslíku

Velitel letadla zajistí, aby členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu používali trvale doplňkovou zásobu kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li kabinová výška větší než 13 000 ft.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Zjištění blízkosti země

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

▼M9

CAT.OP.MPA.295 Použití palubního protisrážkového systému (ACAS)

Je-li zastavěn systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, aby letová posádka disponovala odpovídajícím výcvikem v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II kompetentně používat.

▼M21

CAT.OP.MPA.300 Podmínky pro přiblížení a přistání

Před zahájením letu s přiblížením se velitel letadla přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy / plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

Velitel letadla se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě jemu dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti a stav plochy konečného přiblížení a vzletu, jež má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce.

CAT.OP.MPA.303 Kontrola délky přistání v době příletu za letu – letouny

a) V přiblížení na přistání se nesmí pokračovat, pokud použitelná délka přistání na zamýšlené dráze není minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu a pokud toto přiblížení na přistání není prováděno s letouny třídy výkonnosti A, které mají osvědčení v souladu s jednou z těchto certifikačních specifikací uvedených v typovém osvědčení:

▼**M16**

1) CS-25 nebo rovnocenné;

2) CS-23 na úrovni 4 s úrovní výkonnosti „vysokorychlostní“ nebo rovnocenné.

b) U letounů třídy výkonnosti A jiných než uvedených v písm. a) se v přiblížení na přistání nesmí pokračovat, vyjma těchto případů:

1) použitelná délka přistání na zamýšlené dráze je minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu;

2) pokud nejsou informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu k dispozici, použitelná délka přistání na zamýšlené dráze v předpokládané době přistání je minimálně stejná jako požadovaná délka přistání určená v souladu s článkem CAT.POL.A.230, případně s článkem CAT.POL.A.235.

c) U letounů třídy výkonnosti B se v přiblížení na přistání nesmí pokračovat, vyjma těchto případů:

1) použitelná délka přistání na zamýšlené dráze je minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu;

2) pokud nejsou informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu k dispozici, použitelná délka přistání na zamýšlené dráze v předpokládané době přistání je minimálně stejná jako požadovaná délka přistání určená v souladu s článkem CAT.POL.A.330, případně s článkem CAT.POL.A.335.

d) U letounů třídy výkonnosti C se v přiblížení na přistání nesmí pokračovat, vyjma těchto případů:

1) použitelná délka přistání na zamýšlené dráze je minimálně 115 % délky přistání v předpokládané době přistání určené podle informací o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu;

2) pokud nejsou informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu k dispozici, použitelná délka přistání na zamýšlené dráze v předpokládané době přistání je minimálně stejná jako požadovaná délka přistání určená v souladu s článkem CAT.POL.A.430, případně s článkem CAT.POL.A.435.

e) Informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu vycházejí ze schválených údajů uvedených v letové příručce. Pokud jsou schválené údaje uvedené v letové příručce nedostatečné pro posouzení délky přistání v době příletu, doplní se o další údaje, které se zjistí buď v souladu s příslušnými certifikačními standardy pro letouny nebo v souladu s alternativními způsoby průkazu vydanými agenturou.

▼M16

f) Provozovatel uvede v provozní příručce informace o výkonnosti pro posouzení délky přistání v době příletu a předpoklady, na jejichž základě je vypracoval, a to včetně dalších údajů, které mohou být v souladu s písmenem e) použity k doplnění údajů uvedených v letové příručce.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 Zahájení a pokračování přiblížení

a) Jestliže je u letounů hlášená dohlednost (VIS) nebo závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště, nebo

2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že je DH nebo MDH větší než 1 000 ft.

b) Pokud je u vrtulníků hlášená dráhová dohlednost (RVR) nižší než 550 m a závazná RVR dráhy, která má být použita pro přistání, je nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se vrtulník nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že DH nebo MDH je větší než 1 000 ft.

c) Jestliže není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.

d) Jestliže není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.

e) Bez ohledu na písmeno a) platí, že pokud není hlášena dráhová dohlednost RVR a hlášená dohlednost VIS je nižší než použitelné minimum, ale přepočtená meteorologická dohlednost (CMV) je stejná nebo větší než použitelné minimum, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů na výšku DA/H nebo MDA/H.

CAT.OP.MPA.310 Provozní postupy – výška přeletu prahu dráhy – letouny

Provozovatel stanoví provozní postupy navržené pro zajištění toho, aby letoun provádějící lety s 3D přístrojovým přiblížením přelétl práh dráhy v bezpečné výšce a v konfiguraci a letové poloze letounu předepsané pro přistání.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Podávání zpráv o brzdných účincích dráhy

Pokud nejsou brzdné účinky dráhy během dojezdu při přistání tak dobré jako účinky vykázané provozovatelem letiště ve zprávě o stavu dráhy, velitel letadla o tom uvědomí letové provozní služby prostřednictvím zvláštní zprávy AIREP, jakmile je to možné.

▼M21

CAT.OP.MPA.312 Provoz se systémem EFVS 200

a) Provozovatel, který hodlá provádět provoz se systémem EFVS 200, zajistí, aby:

1) bylo letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;

2) byly používány pouze dráhy, FATO a postupy přiblížení podle přístrojů (IAP) vhodné pro provoz se systémem EFVS;

3) členové letové posádky byli způsobilí k provádění zamýšleného provozu a aby byl zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu;

4) byly stanoveny provozní postupy;

5) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení (MEL);

6) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v programu údržby;

7) bylo prováděno posouzení bezpečnosti a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování úrovně bezpečnosti provozu a

8) provozní minima letiště zohledňovala schopnost použitého systému.

b) Provozovatel nesmí provádět provoz se systémem EFVS 200, pokud provádí provoz LVO.

c) Bez ohledu na písmeno a) bod 1 může provozovatel používat systémy EVS, které splňují minimální kritéria pro provádění provozu se systémem EFVS 200, pouze pokud to schválil příslušný úřad.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Hlášení letových hodin – vrtulníky

Provozovatel zpřístupní příslušnému úřadu údaje o letových hodinách každého vrtulníku, který byl provozován během předchozího kalendářního roku.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Kategorie letounů

a) Kategorie letounů vycházejí z indikované rychlosti letu nad prahem dráhy (V_{AT}), která se rovná pádové rychlosti (V_{SO}) vynásobené 1,3 nebo pádové rychlosti při jednom g ($V_{S1\ g}$) vynásobené 1,23 v přistávací konfiguraci a s maximální schválenou přistávací hmotností. Je-li k dispozici V_{SO} i $V_{S1\ g}$, použije se ta, která dává vyšší V_{AT}.

b) Použijí se kategorie letounů uvedené v tabulce níže.

Tabulka 1

Kategorie letounů podle hodnot V_{AT}

Kategorie letounu	V_{AT}
A	menší než 91 uzlů
B	od 91 do 120 uzlů
C	od 121 do 140 uzlů
D	od 141 do 165 uzlů
E	od 166 do 210 uzlů

c) Konfigurace pro přistání, kterou je třeba zohlednit, se uvede v provozní příručce.

d) Provozovatel může pro stanovení V_{AT} použít nižší přistávací hmotnost, pokud to schválí příslušný úřad. Tato nižší přistávací hmotnost je hodnota trvalá a nezávislá na měnících se podmínkách každodenního provozu.

▼M14

_____

▼B

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

ODDÍL 1

Letouny

KAPITOLA 1

Obecné požadavky

CAT.POL.A.100 Třídy výkonnosti

a) Letoun musí být provozován v souladu s příslušnými požadavky pro třídu výkonnosti.

b) Provozovatel použije schválené standardy výkonnosti, které zajistí úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni příslušné kapitoly v případech, kdy nelze prokázat úplné splnění příslušných požadavků tohoto oddílu vlivem zvláštních charakteristik konstrukce.

▼B

CAT.POL.A.105 Obecná ustanovení

a) Hmotnost letounu:

1) při zahájení vzletu nebo

2) v případě přeplánování za letu v bodě, od kterého platí změněný provozní letový plán,

nesmí být větší než hmotnost, při níž lze splnit požadavky odpovídající kapitoly pro let, který má být proveden. Je možné povolit odchylku pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva.

b) Pro určení souladu s požadavky příslušné kapitoly se použijí schválené údaje o výkonnosti letové příručky (AFM), v případě potřeby doplněné dalšími údaji podle požadavků příslušné kapitoly. Provozovatel stanoví další údaje v provozní příručce. Při použití faktorů stanovených v příslušné kapitole lze přihlédnout ke všem provozním faktorům již zapracovaným do údajů o výkonnosti letové příručky (AFM), aby se vyloučilo jejich dvojí použití.

c) Je třeba důkladně přihlédnout ke konfiguraci letounu, podmínkám prostředí a k činnosti systémů, které nepříznivě ovlivňují výkonnost.

▼M16

d) Při posuzování splnění požadavků příslušných kapitol na vzlet vezme provozovatel v úvahu přesnost map.

———————

▼B

KAPITOLA 2

Třída výkonnosti A

CAT.POL.A.200 Obecná ustanovení

a) Schválené údaje o výkonnosti v letové příručce (AFM) se doplní v případě potřeby o další údaje, pokud jsou tyto schválené údaje o výkonnosti v letové příručce nedostatečné s ohledem na položky, jako je:

1) zohlednění přiměřeně očekávaných nepříznivých provozních podmínek, např. vzlet a přistání na znečištěných drahách, a

2) předpokládání poruchy motoru v kterékoli fázi letu.

b) Na mokrých a znečištěných drahách se použijí údaje o výkonnosti stanovené v souladu s platnými standardy o certifikaci velkých letounů nebo rovnocennými požadavky.

c) Použití dalších údajů podle písmene a) a rovnocenných požadavků podle písmene b) je stanoveno v provozní příručce.

▼B

CAT.POL.A.205 Vzlet

a) Vzletová hmotnost nesmí překročit maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku a teplotu vzduchu na letišti odletu.

b) Při určování maximální povolené vzletové hmotnosti musí být splněny tyto požadavky:

1) délka přerušeného vzletu není větší než použitelná délka přerušeného vzletu (ASDA);

2) délka vzletu není větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu (TORA);

3) délka rozjezdu není delší než délka TORA;

4) pro přerušený a nepřerušený vzlet se použije jediná hodnota V_1 a

5) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze není větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.

c) Při prokazování souladu s požadavky písmena b) musí být zohledněny tyto faktory:

1) tlakovou nadmořskou výšku na letišti;

2) teplotu vzduchu na letišti;

3) stav a druh povrchu dráhy;

4) sklon dráhy ve směru vzletu;

5) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru a

6) případné zkrácení délky dráhy vyrovnáním letounu do osy dráhy před vzletem.

CAT.POL.A.210 Bezpečná výška nad překážkami při vzletu

a) Čistá dráha letu při vzletu je stanovena tak, aby letoun měl bezpečnou výšku nad všemi překážkami nejméně 35 ft nebo ve vodorovné vzdálenosti nejméně 90 m plus 0,125 × D, kde D je vodorovná vzdálenost, kterou letoun urazil od konce použitelné délky vzletu (TODA) nebo od konce délky vzletu, jestliže je před koncem použitelné délky vzletu plánována zatáčka. U letounů s rozpětím křídel menším než 60 m lze použít vodorovnou vzdálenost od překážek rovnající se polovině rozpětí křídel letounu plus 60 m plus 0,125 × D.

▼B

b) Při prokazování souladu s požadavky písmene a):

1) musí být zohledněny tyto faktory:

i) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu,

ii) tlakovou nadmořskou výšku na letišti,

iii) teplotu vzduchu na letišti a

iv) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.

2) Nejsou dovoleny změny trati až do bodu, v němž čistá dráha letu při vzletu dosáhla výšky rovné polovině rozpětí křídel, ale nejméně 50 ft nad nadmořskou výškou konce použitelné délky rozjezdu (TORA). Potom se až do výšky 400 ft předpokládá, že příčný sklon letadla je menší než 15°. Ve výšce větší než 400 ft lze plánovat příčný sklon větší než 15°, nejvýše však 25°.

3) Všechny části čisté dráhy letu při vzletu, v nichž je příčný sklon letounu větší než 15°, vedou nad všemi překážkami v rozmezích vodorovných vzdáleností stanovených v písmenu a) a v písm. b) bodech 6 a 7 a ve svislé vzdálenosti nejméně 50 ft.

4) Provoz s použitím větších úhlů klonění do 20° mezi 200 ft a 400 ft nebo do 30° nad 400 ft se provádí v souladu s článkem CAT.POL.A.240.

5) Musí být vytvořena přiměřená rezerva s ohledem jak na vliv úhlu klonění působícího na provozní rychlosti a na dráhu letu, tak na přírůstky vzdáleností, které jsou důsledkem větších provozních rychlostí.

6) V případech, kdy zamýšlená dráha letu nevyžaduje změny trati větší než 15°, provozovatel nemusí přihlížet k překážkám s boční vzdáleností větší než:

i) 300 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo

ii) 600 m pro lety za všech ostatních podmínek.

7) V případech, kdy zamýšlená dráha letu vyžaduje změny trati větší než 15°, provozovatel nemusí přihlížet k překážkám s boční vzdáleností větší než:

i) 600 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo

▼B

ii) 900 m pro lety za všech ostatních podmínek.

c) Provozovatel stanoví postupy pro nepředvídané okolnosti, aby vyhověl požadavkům uvedeným v písmenech a) a b), a určí bezpečnou trať vyhýbající se překážkám, která umožňuje letounu buď vyhovět požadavkům článku CAT.POL.A.215 pro let na trati, nebo přistát buď na letišti odletu, nebo na náhradním letišti pro vzlet.

CAT.POL.A.215 Let na trati s jedním nepracujícím motorem (OEI)

a) Údaje o čisté dráze letu v traťové konfiguraci s jedním nepracujícím motorem (OEI) uvedené v letové příručce (AFM) a příslušné pro očekávané meteorologické podmínky letu umožňují prokázání souladu s písmenem b) nebo c) pro všechny body trati. Čistá dráha letu má kladný gradient ve výšce 1 500 ft nad letištěm, na němž se předpokládá přistání po poruše motoru. Za meteorologických podmínek vyžadujících činnost odmrazovacích systémů je nutno započítat vliv jejich použití na čistou dráhu letu.

▼M16

b) Gradient čisté dráhy letu na trati je kladný ve výšce minimálně 1 000 stop nad terénem a s překážkami na trati ve vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati.

c) Čistá dráha letu na trati letounu dovoluje, aby pokračoval v letu z cestovní výšky na letiště, na němž může přistát podle článku CAT.POL.A.230, případně podle článku CAT.POL.A.235. Čistá dráha letu na trati vede minimálně 2 000 stop nad veškerým terénem a překážkami na trati ve vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati, přičemž jsou zohledněny tyto prvky:

1) předpokládá se selhání motoru v nejkritičtějším bodu na trati;

2) započtou se účinky větru na dráhu letu;

3) povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště předpokládaného přistání letounu po selhání motoru s požadovanými zálohami paliva podle článku CAT.OP.MPA.150, jež jsou odpovídající pro náhradní letiště, pokud se použije bezpečný postup;

4) letiště předpokládaného přistání letounu po selhání motoru splňuje tato kritéria:

i) jsou splněny požadavky na výkonnost při předpokládané přistávací hmotnosti;

ii) meteorologické zprávy nebo předpovědi a zprávy o stavu dráhy naznačují, že lze provést bezpečné přistání v předpokládané době přistání;

5) pokud letová příručka neuvádí údaje o čisté dráze letu na trati, hrubá čistá dráha letu na trati v traťové konfiguraci s jedním nepracujícím motorem se u dvoumotorových letounů sníží o gradient stoupání 1,1 %, u třímotorových letounů o 1,4 % a u čtyřmotorových letounů o 1,6 %;

d) Provozovatel zvětší vzdálenosti uvedené v písmenech b) a c) na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nesplňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.

▼M16

CAT.POL.A.220 Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími

a) V žádném bodě zamýšlené trati nesmí být letoun se třemi nebo více motory vzdálen více než 90 minut letu od letiště, na němž jsou odpovídajícím způsobem splněny požadavky článků CAT.POL.A.230 či CAT.POL.A.235 písm. a) na předpokládanou přistávací hmotnost, se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří, ledaže jsou splněny podmínky písmen b) až f).

b) Údaje o čisté dráze letu na trati se dvěma nepracujícími motory musí letounu dovolit pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek od bodu, v němž se předpokládá současné selhání dvou motorů, až na letiště, kde lze přistát a úplně zastavit s použitím předepsaného postupu pro přistání se dvěma nepracujícími motory. Čistá dráha letu na trati vede nejméně 2 000 stop nad veškerým terénem a překážkami ve vzdálenosti do 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati. V nadmořských výškách a za meteorologických podmínek, které vyžadují činnost odmrazovacích systémů, se započítá jejich účinek na údaje o čisté dráze letu na trati. Provozovatel zvětší předepsanou vzdálenost, která je stanovena v druhé větě, na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nesplňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.

c) Selhání dvou motorů se předpokládá v nejkritičtějším bodu té části trati, v němž je letoun provozován více než 90 minut letu od letiště uvedeného v písmenu a) se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří.

d) Čistá dráha letu má kladný gradient ve výšce 1 500 stop nad letištěm, na němž se předpokládá přistání po selhání dvou motorů.

e) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště s požadovanými zálohami paliva podle písmena f), pokud se použije bezpečný postup.

▼M20

f) Očekávaná hmotnost letounu v bodě, v němž se předpokládá selhání dvou motorů, nesmí být menší než hmotnost zahrnující dostatek paliva/energie k pokračování v letu na letiště předpokládaného přistání, příletu k tomuto letišti v nadmořské výšce nejméně 1 500 stop (450 m) přímo nad přistávací plochou a následně k letu po dobu 15 minut v režimu cestovního výkonu, případně tahu.

▼B

CAT.POL.A.225 Přistání – letiště určení a náhradní letiště

a) Přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) nesmí překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou pro danou nadmořskou výšku a teplotu vzduchu očekávanou v předpokládané době přistání na letišti určení a náhradním letišti.

▼M16

CAT.POL.A.230 Přistání – suché dráhy

a) Přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určení nebo kterémkoli náhradním letišti dovoluje přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 stop nad prahem dráhy:

1) v mezích 60 % použitelné délky přistání v případě proudových letounů;

2) v mezích 70 % použitelné délky přistání v případě turbovrtulových letounů;

3) odchylně od písm. a) bodu 1 a 2 v mezích 80 % použitelné délky přistání v případě letounů, které mají schválený provoz se zkrácenou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.255.

b) Pro lety se strmým přiblížením použije provozovatel délku přistání určenou v souladu s písm. a) bodem 1, případně písm. a) bodem 2, založenou na výšce nad prahem dráhy menší než 60 stop, ne však menší než 35 stop, a splní požadavky článku CAT.POL.A.245.

c) Pro lety s krátkým přistáním použije provozovatel délku přistání určenou v souladu s písm. a) bodem 1, případně písm. a) bodem 2, a splní požadavky článku CAT.POL.A.250.

d) Při stanovení přistávací hmotnosti provozovatel zohlední:

1) nejvýše 50 % složky protivětru nebo nejméně 150 % složky zadního větru;

2) opravy uvedené v letové příručce.

e) Aby mohl být letoun odbaven, musí buď:

1) přistát na nejvhodnější dráze za bezvětří, nebo

2) přistát na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k vlastnostem letadla z hlediska pozemního odbavení a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.

f) Není-li provozovatel schopen vyhovět požadavkům písm. e) bodu 2 pro letiště určení, je letoun odbaven pouze v případě, že je určeno náhradní letiště, které umožňuje plně vyhovět jednomu z těchto požadavků:

1) písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době příletu suchá;

2) čl. CAT.POL.A.235 písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době příletu mokrá nebo znečištěná.

CAT.POL.A.235 Přistání – mokré a znečištěné dráhy

a) Pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být mokrá, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:

1) délka přistání uvedená v letové příručce pro použití na mokrých drahách v době odbavení, ale ne menší než délka přistání požadovaná v čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bodu 1, případně písm. a) bodu 2;

2) pokud v letové příručce není uvedená délka přistání pro použití na mokrých drahách v době odbavení, musí být použitelná délka přistání minimálně 115 % požadované délky přistání určené v souladu s čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bodem 1, případně písm. a) bodem 2;

▼**M16**

3) délka přistání kratší, než jakou požaduje písm. a) bod 2, ne však kratší, než jakou požaduje čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bod 1, případně písm. a) bod 2, pokud má dráha zvláštní vlastnosti, které zlepšují tření, a letová příručka obsahuje konkrétní doplňující informace o délce přistání na tomto druhu dráhy;

4) odchylně od písm. a) bodu 1, písm. a) bodu 2 a písm. a) bodu 3 v případě letounů, které mají schválený provoz se zkrácenou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.255, délka přistání určená podle čl. CAT.POL.A.255 písm. b) bodu 2 podbodu v) podpodbodu B).

b) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být znečištěná, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:

1) alespoň délka přistání určená podle písmena a) nebo minimálně 115 % délky přistání stanovené v souladu se schválenými údaji délky přistání na znečištěné dráze nebo rovnocennými údaji podle toho, která hodnota je větší;

2) na zvlášť připravených zimních drahách lze použít kratší délku přistání, než jaká je požadována podle písm. b) bod 1, ne však kratší, než jaká je požadována podle písmene a), pokud letová příručka obsahuje konkrétní doplňující informace o délkách přistání na znečištěných drahách. Tato délka přistání musí být minimálně 115 % délky přistání uvedené v letové příručce.

c) Prodloužení o 15 % nemusí být odchylně od písmena b) uplatněno, pokud je již začleněno do schválených údajů délky přistání nebo rovnocenných údajů.

d) Na písmena a) a b) se uplatní kritéria čl. CAT.POL.A.230 písm. b), c), resp. d).

e) Aby mohl být letoun odbaven, musí buď:

1) přistát na nejvhodnější dráze za bezvětří, nebo

2) přistát na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k vlastnostem letadla z hlediska pozemního odbavení a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.

f) Není-li provozovatel schopen vyhovět požadavkům písm. e) bodu 1 pro letiště určení, u něhož příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být znečištěná, a kde přistání závisí na určité složce větru, je letoun odbaven pouze v případě, že jsou určena dvě náhradní letiště.

g) Není-li provozovatel schopen vyhovět požadavkům písm. e) bodu 2 pro letiště určení, u něhož příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být mokrá nebo znečištěná, je letoun odbaven pouze v případě, že je určeno náhradní letiště.

h) Určené/určená náhradní letiště v případě písm. f) a g) musí umožnit plně vyhovět jednomu z těchto požadavků:

1) čl. CAT.POL.A.230 písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době příletu suchá;

2) čl. CAT.POL.A.235 písm. a) až d), pokud je dráha v předpokládané době příletu mokrá nebo znečištěná.

▼B

CAT.POL.A.240 Schválení letů s větším úhlem klonění

a) Lety s větším úhlem klonění vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

b) Pro získání tohoto schválení musí provozovatel doložit, že jsou splněny tyto podmínky:

1) letová příručka (AFM) obsahuje schválené údaje pro požadované zvýšení provozní rychlosti a údaje umožňující konstruovat dráhu letu se zřetelem k větším úhlům klonění a rychlostem;

2) je možné použít vizuální vedení k zajištění přesnosti navigace;

3) pro každou dráhu jsou stanovena meteorologická minima a omezení větru a

▼M9

4) letová posádka má odpovídající znalost tratě, po níž má letět, a postupů, které mají být použity v souladu s hlavou FC části ORO.

▼B

CAT.POL.A.245 Schválení letů se strmým přiblížením

a) Pro lety se strmým přiblížením s úhlem sestupové roviny 4,5° nebo větším a s výškou nad prahem dráhy menší než 60 ft, ne však menší než 35 ft se vyžaduje předchozí schválení příslušným úřadem.

b) Pro získání tohoto schválení musí provozovatel doložit, že jsou splněny tyto podmínky:

1) letová příručka (AFM) udává maximální schválený úhel sestupové roviny, všechna ostatní omezení, běžné, mimořádné a nouzové postupy pro strmé přiblížení, jakož i změny údajů délky letiště při použití kritérií strmého přiblížení;

2) na všech letištích, na nichž mají být prováděny lety se strmým přiblížením:

i) je dostupná vhodná vztažná sestupová rovina obsahující přinejmenším systém vizuální indikace sestupové roviny,

ii) jsou stanovena meteorologická minima a

iii) musí být zohledněny tyto faktory:

A) situace vzhledem k překážkám,

B) druh vztažné sestupové roviny a směrového navádění;

C) minimální vizuální reference požadovaná ve výšce rozhodnutí (DH) a v minimální nadmořské výšce pro klesání (MDA);

D) dostupné palubní vybavení;

E) kvalifikace pilota a zvláštní seznámení s letištěm;

F) postupy a omezení v letové příručce (AFM) a

G) kritéria nezdařeného přiblížení.

▼B

CAT.POL.A.250 Schválení letů s krátkým přistáním

a) Lety s krátkým přistáním vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

b) Pro získání tohoto schválení musí provozovatel doložit, že jsou splněny tyto podmínky:

1) vzdálenost použitá pro výpočet povolené přistávací hmotnosti se může skládat z použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma plus vyhlášené použitelné délky přistání (LDA);

2) stát, v němž se nachází letiště, stanovil veřejný zájem a provozní nezbytnost pro tyto lety buď kvůli odlehlosti letiště, nebo fyzikálním omezením souvisejícím s prodloužením dráhy;

3) svislá vzdálenost mezi úrovní očí pilota a nejnižší části kol, je-li letoun ustálen na normální dráze sestupu, nepřekračuje 3 metry;

4) minimální dráhová/dohlednost (RVR/VIS) není nižší než 1 500 m a v provozní příručce jsou uvedena omezení větrem;

5) jsou stanoveny a splněny minimální požadavky na zkušenosti pilota, jeho výcvik a zvláštní seznámení s letištěm;

6) výška přeletu začátku použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma je 50 ft;

7) stát, v němž se letiště nachází, použití vyhlášeného ochranného pásma schválil;

8) použitelná délka vyhlášeného ochranného pásma nepřesahuje 90 m;

9) šířka vyhlášeného ochranného pásma, vystředěná na prodlouženou osu dráhy, není menší než dvojnásobná šířka dráhy nebo dvojnásobné rozpětí křídel podle toho, která hodnota je větší;

10) vyhlášené ochranné pásmo je bez překážek a prolákliny, které by mohly letoun ohrozit při přistání před dráhou, a ve vyhlášeném ochranném pásmu není v době, kdy se dráha pro lety s krátkým přistáním používá, povolen žádný pohyblivý objekt;

11) sklon vyhlášeného ochranného pásma nepřekračuje ve směru přistání 5 % vzhůru a 2 % dolů a

▼M16

11a) provoz se zkrácenou požadovanou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.255 je zakázán;

▼B

12) dodatečné podmínky, jsou-li stanoveny příslušným úřadem, s ohledem na charakteristiky typu letounu, orografické charakteristiky v prostoru přiblížení, dostupné prostředky pro přiblížení a úvahy o nezdařeném přiblížení/přerušeném přistání.

▼M16

CAT.POL.A.255 Schválení provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání

a) Provozovatel letounu může provádět přistání v mezích 80 % použitelné délky přistání, pokud splňuje tyto podmínky:

1) letoun má MOPSC 19 nebo menší;

▼**M16**

2) letoun má v letové příručce uvedené prohlášení o způsobilosti ke zkrácené požadované délce přistání;

3) letoun se používá v nepravidelné obchodní letecké dopravě na vyžádání;

4) přistávací hmotnost letounu umožňuje přistání s úplným zastavením letounu v této zkrácené délce přistání;

5) provozovatel získal předchozí oprávnění od příslušného úřadu.

b) K získání oprávnění uvedeného v písm. a) bodě 5 musí provozovatel doložit jednu z těchto okolností:

1) že bylo provedeno posouzení rizik, aby bylo prokázáno dosažení úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni určené v čl. CAT.POL.A.230 písm. a) bodu 1, případně 2;

2) že jsou splněny tyto podmínky:

i) jsou zakázány lety se zvláštním přiblížením, jako je strmé přiblížení, plánovaná výška nad prahem dráhy větší než 60 stop nebo nižší než 35 stop, provoz za podmínek nízké dohlednosti, přiblížení mimo kritéria stabilizovaného přiblížení schválená podle čl. CAT.OP.MPA.115 písm. a);

ii) lety s krátkým přistáním v souladu s článkem CAT.POL.A.250 jsou zakázány;

iii) přistání na znečištěných drahách je zakázáno;

iv) je zaveden patřičný výcvik, kontrola a postup sledování pro letovou posádku;

v) provozovatel zavedl program analýzy přistávání na letišti, aby zajistil, že jsou splněny tyto podmínky:

A) v předpokládané době příletu není předpovídán zadní vítr;

B) pokud má být dráha v předpokládané době příletu podle předpovědi mokrá, délka přistání při odbavení je buď stanovena v souladu s čl. CAT.OP.MPA.303 písm. a), případně b), nebo činí 115 % délky přistání určené pro suché dráhy, podle toho, která je delší;

C) v předpokládané době příletu se neočekává znečištěný stav dráhy;

D) v předpokládané době příletu nejsou předpovídány nepříznivé povětrnostní podmínky;

vi) veškeré vybavení, které má vliv na výkonnost při přistání, je před zahájením letu provozuschopné;

vii) letová posádka se skládá alespoň ze dvou kvalifikovaných a školených pilotů, kteří mají rozlétanost v provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání;

viii) velitel letadla na základě podmínek panujících pro zamýšlený let přijímá konečné rozhodnutí o provedení letu se zkrácenou požadovanou délkou přistání a může rozhodnout, že tak neučiní, je-li to podle něj v zájmu bezpečnosti;

ix) dodatečné podmínky na letišti, jsou-li stanoveny příslušným úřadem, který letiště certifikoval, s ohledem na orografické charakteristiky v prostoru přiblížení, dostupné prostředky pro přiblížení a úvahy ohledně nezdařeného přiblížení a přerušeného přistání.

▼B

KAPITOLA 3

Třída výkonnosti B

CAT.POL.A.300 Obecná ustanovení

▼M10

a) Neexistuje-li jiné schválení ze strany příslušného úřadu v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC), nesmí provozovatel provozovat jednomotorový letoun:

1) v noci nebo

2) za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) kromě zvláštních letů podle pravidel VFR.

▼B

b) Provozovatel považuje dvoumotorové letouny nesplňující požadavky stoupání podle článku CAT.POL.A.340 za jednomotorové letouny.

CAT.POL.A.305 Vzlet

a) Vzletová hmotnost nesmí překročit maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku a teplotu vzduchu na letišti odletu.

b) Délka vzletu stanovená letovou příručkou (AFM) nesmí překročit:

1) po vynásobení činitelem 1,25 použitelnou délku rozjezdu (TORA) nebo

2) je-li k dispozici dojezdová dráha a/nebo předpolí:

i) použitelnou délku rozjezdu (TORA),

ii) po vynásobení činitelem 1,15 použitelnou délku vzletu (TODA) nebo

iii) po vynásobení činitelem 1,3 použitelnou délku přerušeného vzletu (ASDA).

c) Při prokazování souladu s požadavky písmena b) musí být zohledněny tyto faktory:

1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;

2) tlakovou nadmořskou výšku na letišti;

3) teplotu vzduchu na letišti;

4) stav a druh povrchu dráhy;

5) sklon dráhy ve směru vzletu a

6) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.

▼B

CAT.POL.A.310 Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny

a) Čistá dráha letu při vzletu letounu se dvěma nebo více motory je stanovena tak, aby letoun měl bezpečnou výšku nad všemi překážkami nejméně 50 ft nebo vodorovnou vzdálenost od těchto překážek nejméně 90 m plus 0,125 × D, kde D je vodorovná vzdálenost, kterou letoun urazil od konce použitelné délky vzletu (TODA) nebo od konce délky vzletu, jestliže je plánována zatáčka před koncem použitelné délky vzletu, kromě případů uvedených v písmenech b) a c). U letounů s rozpětím křídel menším než 60 m lze použít vodorovnou vzdálenost od překážek rovnající se polovině rozpětí křídel letounu plus 60 m plus 0,125 × D. Předpokládá se, že:

1) dráha letu při vzletu začíná ve výšce 50 ft nad vzletovou plochou na konci délky vzletu v souladu s požadavkem čl. CAT.POL.A.305 písm. b) a končí ve výšce 1 500 ft nad vzletovou plochou;

2) letoun není uveden do klonění před dosažením výšky 50 ft nad vzletovou plochou a že poté příčný sklon nepřekročí 15°;

3) selhání kritického motoru nastane v bodu dráhy letu při vzletu se všemi pracujícími motory, v němž se předpokládá, že dojde ke ztrátě vizuální orientace k vyhýbání se překážkám;

4) gradient dráhy letu při vzletu od výšky 50 ft do výšky předpokládané poruchy motoru se rovná průměrnému gradientu se všemi pracujícími motory při stoupání a přechodu na traťovou konfiguraci vynásobenému činitelem 0,77 a

5) gradient dráhy letu při vzletu od výšky dosažené v souladu s písm. a) bodem 4 do konce dráhy letu při vzletu se rovná gradientu stoupání na trati s jedním nepracujícím motorem (OEI) uvedeným v letové příručce (AFM).

b) V případech, kdy zamýšlená dráha letu nevyžaduje změny trati větší než 15°, provozovatel nemusí přihlížet k překážkám s boční vzdáleností větší než:

1) 300 m, jestliže je let prováděn za podmínek umožňujících vizuální navigaci pro kurzové vedení nebo lze-li použít navigační prostředky, které pilotovi umožňují udržovat zamýšlenou dráhu letu s toutéž přesností, nebo

2) 600 m pro lety za všech ostatních podmínek.

c) V případech, kdy zamýšlená dráha letu vyžaduje změny trati větší než 15°, provozovatel nemusí přihlížet k překážkám s boční vzdáleností větší než:

1) 600 m, jestliže je let prováděn za podmínek umožňujících vizuální navigaci pro kurzové vedení nebo

2) 900 m pro lety za všech ostatních podmínek.

d) Při prokazování souladu s požadavky písmen a) až c) musí být zohledněny tyto faktory:

1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;

2) tlakovou nadmořskou výšku na letišti;

3) teplotu vzduchu na letišti a

▼B

4) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.

▼M4

e) Požadavky písm. a) bodů 3, 4 a 5, písm. b) bodu 2 a písm. c) bodu 2 se nepoužijí pro provoz podle pravidel VFR ve dne.

▼B

CAT.POL.A.315 Let na trati – vícemotorové letouny

a) Letoun je schopen pokračovat v letu za meteorologických podmínek očekávaných pro let i v případě poruchy jednoho motoru, přičemž ostatní motory pracují v přesně stanovených mezích maximálního trvalého výkonu, v příslušných nadmořských výškách stanovených pro bezpečný let v provozní příručce nebo ve výšce větší až do bodu 1 000 ft nad letištěm, na němž lze splnit požadavky na výkonnost.

b) Předpokládá se, že v bodě selhání motoru:

1) letoun neletí v nadmořské výšce větší, než je výška, při níž je rychlost stoupání rovna 300 ft za minutu se všemi motory pracujícími v mezích podmínek předepsaných pro maximální trvalý výkon, a

2) předpokládaný gradient letu s jedním nepracujícím motorem je podle okolností hrubý gradient klesání, nebo stoupání zvětšený, nebo zmenšený o gradient 0,5 %.

▼M10

CAT.POL.A.320 Let na trati – jednomotorové letouny

a) Letoun je schopen dosáhnout místa, na němž lze provést bezpečné vynucené přistání, za meteorologických podmínek předpokládaných pro let i v případě poruchy motoru, ledaže provozovatel obdržel schválení ze strany příslušného úřadu v souladu s přílohou V (část SPA) hlavou L – PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC) a využívá doby, po kterou je riziko přijatelné.

b) Pro účely písmene a) se předpokládá, že v bodě selhání motoru:

1) letoun neletí v nadmořské výšce větší, než je výška, při níž je rychlost stoupání rovna 300 ft za minutu s motorem pracujícím v mezích podmínek předepsaných pro maximální trvalý výkon, a

2) gradient letu na trati je hrubý gradient klesání zvětšený o gradient 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Přistání – letiště určení a náhradní letiště

Přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) nesmí překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou pro danou nadmořskou výšku a teplotu vzduchu očekávanou v předpokládané době přistání na letišti určení a náhradním letišti.

▼M16

CAT.POL.A.330 Přistání – suché dráhy

a) Přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určení nebo kterémkoli náhradním letišti dovoluje přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 stop nad prahem dráhy v mezích 70 % použitelné délky přistání.

b) Odchylně od písmene a), a je-li splněn čl. CAT.POL.A.355, je přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určení taková, aby umožnila přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 stop nad prahem dráhy v mezích 80 % použitelné délky přistání.

c) Při stanovení přistávací hmotnosti provozovatel zohlední:

1) nadmořskou výšku letiště;

2) nejvýše 50 % složky protivětru nebo nejméně 150 % složky zadního větru;

3) druh povrchu dráhy;

4) sklon dráhy ve směru přistání.

d) Pro lety se strmým přiblížením použije provozovatel délku přistání určenou podle požadavků písmene a), založenou na výšce nad prahem dráhy menší než 60 stop, ne však menší než 35 stop, a splní požadavky článku CAT.POL.A.345.

e) Pro lety s krátkým přistáním použije provozovatel délku přistání určenou podle požadavků písmene a) a splní požadavky článku CAT.POL.A.350.

f) Aby mohl být letoun odbaven, musí buď:

1) přistát na nejvhodnější dráze za bezvětří, nebo

2) přistát na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k vlastnostem letadla z hlediska pozemního odbavení a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.

g) Pokud provozovatel není schopen vyhovět požadavkům písm. f) bodu 2 pro letiště určení, je letoun odbaven pouze tehdy, je-li určeno náhradní letiště umožňující plně vyhovět požadavkům písmen a) až f).

CAT.POL.A.335 Přistání – mokré a znečištěné dráhy

a) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být mokrá, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:

1) délka přistání uvedená v letové příručce pro použití na mokrých drahách v době odbavení, ale ne menší než délka přistání požadovaná v článku CAT.POL.A.330;

▼M16

2) pokud v letové příručce není uvedená délka přistání pro použití na mokrých drahách v době odbavení, musí být použitelná délka přistání minimálně 115 % požadované délky přistání určené v souladu s čl. CAT.POL.A.330 písm. a);

3) délka přistání kratší, než jakou požaduje písmeno a) bod 2, ne však kratší, než jakou případně požaduje čl. CAT.POL.A.330 písm. a), pokud má dráha zvláštní vlastnosti, které zlepšují tření, a letová příručka obsahuje konkrétní doplňující informace o délce přistání na tomto druhu dráhy;

4) odchylně od písm. a) bodu 1, písm. a) bodu 2 a písm. a) bodu 3 v případě letounů, které mají schválený provoz se zkrácenou délkou přistání v souladu s článkem CAT.POL.A.355, délka přistání určená podle čl. CAT.POL.A.355 písm. b) bodu 7 podbodu iii).

b) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být znečištěná, délka přistání nesmí překročit použitelnou délku přistání. Provozovatel stanoví v provozní příručce údaje o délce přistání, které mají být použity.

▼B

CAT.POL.A.340 Požadavky na stoupání po vzletu a v přistávací konfiguraci

Provozovatel dvoumotorového letounu musí splnit následující požadavky na stoupání po vzletu a v přistávací konfiguraci.

a) *Stoupání po vzletu*

1) Se všemi pracujícími motory

i) Ustálený gradient stoupání po vzletu je nejméně 4 % a:

A) všechny motory pracují v režimu vzletu;

B) přistávací zařízení je vysunuto, ale lze je pokládat za zasunuté, pokud je lze zasunout do 7 sekund;

C) vztlakové klapky jsou v poloze pro vzlet a

D) rychlost při stoupání je přinejmenším rovna rychlosti 1,1 V_{MC} (minimální rychlosti řiditelnosti na zemi nebo v blízkosti země) nebo 1,2 V_{S1} (pádové rychlosti nebo minimální rychlosti ustáleného letu v přistávací konfiguraci) podle toho, která hodnota je větší.

2) S jedním nepracujícím motorem (OEI)

i) Ustálený gradient stoupání ve výšce 400 ft nad vzletovou plochou je měřitelně kladný a:

A) kritický motor nepracuje a jeho vrtule je v poloze nejmenšího odporu vzduchu;

B) zbývající motor pracuje v režimu vzletu;

C) přistávací zařízení je zasunuto;

D) vztlakové klapky jsou v poloze pro vzlet a

E) rychlost při stoupání je rovna rychlosti dosažené ve výšce 50 ft.

▼B

ii) Ustálený gradient stoupání ve výšce 1 500 ft nad vzletovou plochou není menší než 0,75 % a:

A) kritický motor nepracuje a jeho vrtule je v poloze nejmenšího odporu vzduchu;

B) zbývající motor pracuje nejvýše s trvale přípustným výkonem;

C) přistávací zařízení je zasunuto;

D) vztlakové klapky jsou zasunuty a

E) rychlost při stoupání není menší než 1,2 V_{S1}.

b) *Stoupání v přistávací konfiguraci*

1) SE VŠEMI PRACUJÍCÍMI MOTORY

i) Ustálený gradient stoupání je alespoň 2,5 % a:

A) výkon nebo tah nepřevyšuje ten, který je k dispozici 8 sekund po zahájení pohybu ovládacích prvků výkonu z polohy minimálního letového volnoběhu;

B) přistávací zařízení je vysunuto;

C) vztlakové klapky jsou v poloze pro přistání a

D) rychlost při stoupání je rovna V_{REF} (vztažné přistávací rychlosti).

2) S JEDNÍM NEPRACUJÍCÍM MOTOREM (OEI)

i) Ustálený gradient stoupání ve výšce 1 500 ft nad přistávací plochou není menší než 0,75 % a:

A) kritický motor nepracuje a jeho vrtule je v poloze nejmenšího odporu vzduchu;

B) zbývající motor pracuje nejvýše s trvale přípustným výkonem;

C) přistávací zařízení je zasunuto;

D) vztlakové klapky jsou zasunuty a

E) rychlost při stoupání není menší než 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Schválení letů se strmým přiblížením

a) Pro lety se strmým přiblížením s úhlem sestupové roviny 4,5° nebo větším a s výškou nad prahem dráhy menší než 60 ft, ne však menší než 35 ft se vyžaduje předchozí schválení příslušným úřadem.

b) Pro získání tohoto schválení musí provozovatel doložit, že jsou splněny tyto podmínky:

1) letová příručka (AFM) udává maximální schválený úhel sestupové roviny, všechna ostatní omezení, běžné, mimořádné a nouzové postupy pro strmé přiblížení, jakož i změny údajů délky letiště při použití kritérií strmého přiblížení a

▼B

2) na všech letištích, na nichž mají být prováděny lety se strmým přiblížením:

i) je dostupná vhodná vztažná sestupová rovina obsahující přinejmenším systém vizuální indikace sestupové roviny,

ii) jsou stanovena meteorologická minima a

iii) musí být zohledněny tyto faktory:

A) situace vzhledem k překážkám;

B) druh vztažné sestupové roviny a směrového navádění;

C) minimální vizuální reference požadovaná ve výšce rozhodnutí (DH) a v minimální nadmořské výšce pro klesání (MDA);

D) dostupné palubní vybavení;

E) kvalifikace pilota a zvláštní seznámení s letištěm;

F) postupy a omezení v letové příručce (AFM) a

G) kritéria nezdařeného přiblížení.

CAT.POL.A.350 Schválení letů s krátkým přistáním

a) Lety s krátkým přistáním vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

b) Pro získání tohoto schválení musí provozovatel doložit, že jsou splněny tyto podmínky:

1) vzdálenost použitá pro výpočet povolené přistávací hmotnosti se může skládat z použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma plus vyhlášené použitelné délky přistání (LDA);

2) stát, v němž se letiště nachází, použití vyhlášeného ochranného pásma schválil;

3) vyhlášené ochranné pásmo je bez překážek a proláklin, které by mohly letoun ohrozit při přistání před dráhou, a ve vyhlášeném ochranném pásmu není v době, kdy se dráha pro lety s krátkým přistáním používá, povolen žádný pohyblivý objekt;

4) sklon vyhlášeného ochranného pásma nepřekročí ve směru přistání 5 % vzhůru a 2 % dolů;

5) použitelná délka vyhlášeného ochranného pásma nepřesahuje 90 m;

6) šířka vyhlášeného ochranného pásma vystředěná na prodlouženou osu dráhy není menší než dvojnásobek šířky dráhy;

7) výška přeletu začátku použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma není menší než 50 ft;

8) pro každou dráhu, která má být používána, jsou stanovena meteorologická minima, která nejsou menší než minima pro pravidla letu za viditelnosti (VFR) nebo nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) podle toho, která hodnota je větší;

▼B

9) jsou stanoveny a splněny požadavky na zkušenosti pilota, jeho výcvik a zvláštní seznámení s letištěm;

10) dodatečné podmínky, jsou-li stanoveny příslušným úřadem, s ohledem na charakteristiky typu letounu, orografické charakteristiky v prostoru přiblížení, dostupné prostředky pro přiblížení a úvahy o nezdařeném přiblížení/přerušeném přistání.

▼M16

CAT.POL.A.355 Schválení provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání

a) Provoz s přistávací hmotností letounu, která umožňuje přistání s úplným zastavením letounu v mezích 80 % použitelné délky přistání, vyžaduje předchozí schválení příslušným úřadem. Toto schválení je třeba získat pro každou dráhu, na níž je prováděn provoz se zkrácenou požadovanou délkou přistání.

b) K získání oprávnění uvedeného v písmenu a) provozovatel provede posouzení rizik s cílem prokázat, že bylo dosaženo úrovně bezpečnosti rovnocenné úrovni určené v čl. CAT.POL.A.230 písm. a) a že jsou splněny alespoň tyto podmínky:

1) stát, v němž se nachází letiště, stanovil veřejný zájem a provozní nezbytnost pro tyto lety buď kvůli odlehlosti letiště, nebo fyzickým omezením souvisejícím s prodloužením dráhy;

2) jsou zakázány lety s krátkým přistáním v souladu s článkem CAT.POL.A.350 a přiblížení mimo kritéria stabilizovaného přiblížení schválená podle čl. CAT.OP.MPA.115 písm. a);

3) přistání na znečištěných drahách je zakázáno;

4) zvláštní kontrolní postup pro dotykovou oblast je stanoven v provozní příručce a je proveden; tento postup zahrnuje odpovídající pokyny pro průlet a přerušené přistání, pokud nelze dosáhnout dosednutí ve vymezené oblasti;

5) pro letovou posádku je zaveden program výcviku a přezkoušení zaměřený na dostačující letiště;

6) letová posádka je kvalifikovaná a má rozlétanost v provozu se zkrácenou požadovanou délkou přistání na dotčeném letišti;

7) provozovatel zavedl program analýzy přistávání na letišti, aby zajistil, že jsou splněny tyto podmínky:

i) v předpokládané době příletu není předpovídán zadní vítr;

ii) pokud má být dráha v předpokládané době příletu podle předpovědi mokrá, délka přistání při odbavení je buď stanovena v souladu s čl. CAT.OP.MPA.303 písm. c), nebo činí 115 % délky přistání určené pro suché dráhy, podle toho, která je delší;

iii) v předpokládané době příletu se neočekává znečištěný stav dráhy;

iv) v předpokládané době příletu nejsou předpovídány nepříznivé povětrnostní podmínky;

▼M16

8) jsou stanoveny provozní postupy, které zajišťují, aby:

i) veškeré vybavení, které má vliv na výkonnost při přistání a na délku přistání, bylo před zahájením letu provozuschopné;

ii) letová posádka správně používala zpomalovací zařízení;

9) jsou stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a provozní postupy pro zpomalovací zařízení letounu za účelem zlepšení spolehlivosti těchto systémů;

10) konečné přiblížení a přistání probíhá pouze za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti;

11) dodatečné podmínky na letišti, jsou-li stanoveny příslušným úřadem, který letiště certifikoval, s ohledem na orografické charakteristiky v prostoru přiblížení, dostupné prostředky pro přiblížení a úvahy ohledně nezdařeného přiblížení a přerušeného přistání.

▼B

KAPITOLA 4

Třída výkonnosti C

CAT.POL.A.400 Vzlet

a) Vzletová hmotnost nesmí překročit maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku a teplotu vzduchu na letišti odletu.

b) Pro letouny, jejichž letová příručka (AFM) obsahuje údaje o délce letiště vzletu nezahrnující vliv poruchy motoru, vzdálenost od začátku rozjezdu, která je nutná k dosažení výšky letounu nad vzletovou plochou 50 ft se všemi motory pracujícími v režimu vzletu, vynásobená činitelem:

1) 1,33 pro dvoumotorové letouny;

2) 1,25 pro třímotorové letouny nebo

3) 1,18 pro čtyřmotorové letouny

nesmí překročit použitelnou délku rozjezdu (TORA) na letišti, na němž má být vzlet proveden.

c) Pro letouny, jejichž letová příručka (AFM) obsahuje údaje o délce letiště vzletu zahrnující vliv poruchy motoru, musí být v souladu se specifikacemi letové příručky splněny tyto požadavky:

1) délka přerušeného vzletu není větší než použitelná délka přerušeného vzletu (ASDA);

2) délka vzletu není větší než použitelná délka vzletu (TODA) s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu (TORA);

3) délka rozjezdu není delší než délka TORA;

4) pro přerušený a nepřerušený vzlet se použije jediná hodnota V_1 a

5) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze není větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.

d) Navíc musí být zohledněny tyto faktory:

1) tlaková nadmořská výška na letišti;

2) teplota vzduchu na letišti;

▼B

3) stav a druh povrchu dráhy;

4) sklon dráhy ve směru vzletu;

5) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru a

6) případné zkrácení délky dráhy vyrovnáním letounu do osy dráhy před vzletem.

CAT.POL.A.405 Bezpečná výška nad překážkami při vzletu

a) Dráha letu při vzletu s jedním nepracujícím motorem (OEI) je stanovena tak, aby měl letoun bezpečnou výšku nad všemi překážkami nejméně 50 ft plus 0,01 × D nebo vodorovnou vzdálenost od těchto překážek alespoň 90 m plus 0,125 × D, kde D je vodorovná vzdálenost, kterou letoun urazil od konce použitelné délky vzletu (TODA). U letounů s rozpětím křídel menším než 60 m lze použít vodorovnou vzdálenost od překážek rovnající se polovině rozpětí křídel letounu plus 60 m plus 0,125 × D.

b) Dráha letu při vzletu začíná ve výšce 50 ft nad vzletovou plochou na konci délky vzletu požadované podle čl. ►M4 CAT.POL.A.400 písm. b) nebo c) ◄ a končí ve výšce 1 500 ft nad vzletovou plochou.

c) Při prokazování souladu s požadavky písmene a) musí být zohledněny tyto faktory:

1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;

2) tlaková nadmořská výška na letišti;

3) teplota vzduchu na letišti a

4) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.

d) Nejsou dovoleny změny trati až do bodu dráhy letu při vzletu, v němž bylo dosaženo výšky 50 ft nad vzletovou plochou. Potom se až do výšky 400 ft předpokládá, že příčný sklon letadla není větší než 15°. Ve výšce větší než 400 ft lze plánovat příčný sklon větší než 15°, nejvýše však 25°. Je vytvořena přiměřená rezerva s ohledem na vliv náklonu na provozní rychlosti a na dráhu letu, jakož i na přírůstky vzdáleností, které jsou důsledkem větších provozních rychlostí.

e) V případech, které nevyžadují změny trati větší než 15°, provozovatel nemusí přihlížet k překážkám s boční vzdáleností větší než:

1) 300 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo

2) 600 m pro lety za všech ostatních podmínek.

▼B

f) V případech, které vyžadují změny trati větší než 15°, provozovatel nemusí přihlížet k překážkám s boční vzdáleností větší než:

1) 600 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo

2) 900 m pro lety za všech ostatních podmínek.

g) Provozovatel stanoví postupy pro nepředvídané okolnosti, aby vyhověl požadavkům uvedeným v písmenech a) až f), a určí bezpečnou trať vyhýbající se překážkám, která umožňuje letounu buď vyhovět požadavkům článku CAT.POL.A.410 pro let na trati, nebo přistát na letišti odletu nebo na náhradním letišti pro vzlet.

CAT.POL.A.410 Let na trati – se všemi pracujícími motory

a) Letoun je schopen dosáhnout rychlosti stoupání nejméně 300 ft za minutu za meteorologických podmínek očekávaných pro daný let v kterémkoli bodu trati nebo plánované změny trati a se všemi motory pracujícími s maximálním trvale přípustným výkonem:

1) v minimálních nadmořských výškách pro bezpečný let v každé etapě prolétávané trati a v průběhu jakékoli plánované změny trati, která je stanovena v informacích nebo vypočtena z informací obsažených v provozní příručce vztahujících se k letounu, a

2) v minimálních nadmořských výškách nezbytných pro splnění podmínek stanovených v článku CAT.POL.A.415, případně CAT.POL.A.420.

CAT.POL.A.415 Let na trati – s jedním nepracujícím motorem (OEI)

a) Letoun je schopen pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek z cestovní výšky na letiště, na němž může přistát podle článku CAT.POL.A.430, případně podle článku CAT.POL.A.435 v případě vyřazení kteréhokoli motoru z provozu v kterémkoli bodu trati letounu nebo plánované změny trati, pracují-li ostatní motory v mezích trvale přípustného výkonu. Letoun je schopen přeletět překážky ve vzdálenosti do 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati ve svislé vzdálenosti alespoň:

1) 1 000 ft, je-li rychlost stoupání nulová nebo větší, nebo

2) 2 000 ft, je-li rychlost stoupání menší než nula.

b) Dráha letu má po poruše jednoho motoru ve výšce 450 m (1 500 ft) nad letištěm předpokládaného přistání kladný sklon.

c) Rychlost stoupání letounu je menší o 150 ft za minutu, než je stanovená celková rychlost stoupání.

▼M16

d) Vzdálenosti uvedené v písmenu a) se zvětší na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nesplňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.

e) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště předpokládaného přistání letounu po poruše motoru s požadovanými zálohami paliva podle článku CAT.OP.MPA.150, jež jsou odpovídající pro náhradní letiště, pokud se použije bezpečný postup.

▼M16

CAT.POL.A.420 Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími

a) V žádném bodě zamýšlené trati nesmí být letoun se třemi nebo více motory vzdálen více než 90 minut letu od letiště, na němž jsou splněny požadavky článku CAT.POL.A.430 na předpokládanou přistávací hmotnost, se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří, ledaže jsou splněny podmínky písmen b) až e).

b) Dráha letu se dvěma nepracujícími motory musí letounu dovolit pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek na letiště, na němž jsou splněny použitelné požadavky na výkonnost pro očekávanou přistávací hmotnost, a přeletět v bezpečné výšce nejméně 2 000 stop všechny překážky, které se nacházejí do vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na každou stranu od zamýšlené trati.

c) Selhání dvou motorů se předpokládá v nejkritičtějším bodu té části trati, v němž je letoun provozován více než 90 minut letu od letiště uvedeného v písmenu a) se všemi motory pracujícími v režimu cestovního výkonu, případně tahu, při standardní teplotě za bezvětří.

▼M20

d) Očekávaná hmotnost letounu v bodě, v němž se předpokládá selhání dvou motorů, nesmí být menší než hmotnost zahrnující dostatek paliva/energie k pokračování v letu na letiště předpokládaného přistání, příletu k tomuto letišti v nadmořské výšce nejméně 1 500 stop (450 m) přímo nad přistávací plochou a následně k letu po dobu 15 minut v režimu cestovního výkonu, případně tahu.

▼M16

e) Dostupná rychlost stoupání letounu je o 150 stop za minutu menší, než je stanovená rychlost stoupání.

f) Vzdálenosti uvedené v písmenu b) se zvětší na 18,5 km (10 NM), pokud přesnost navigace nesplňuje alespoň navigační specifikaci RNAV 5.

g) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště s požadovanými zálohami paliva podle písmene d), pokud se použije bezpečný postup.

▼B

CAT.POL.A.425 Přistání – letiště určení a náhradní letiště

Přistávací hmotnost letounu stanovená podle čl. CAT.POL.A.105 písm. a) nesmí překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou pro danou nadmořskou výšku v letové příručce AFM), a pokud je to stanoveno v letové příručce, teplotu vzduchu očekávanou v předpokládané době přistání na letišti určení a náhradním letišti.

CAT.POL.A.430 Přistání – suché dráhy

a) Přistávací hmotnost letounu stanovená v souladu s čl. CAT.POL.A.105 písm. a) pro předpokládaný čas přistání na letišti určení nebo kterémkoli náhradním letišti dovoluje přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 ft nad prahem dráhy v mezích 70 % použitelné délky přistání (LDA), přičemž musí být zohledněny tyto faktory:

1) nadmořská výška letiště;

2) nejvýše 50 % složky protivětru nebo nejméně 150 % složky zadního větru;

3) druh povrchu dráhy a

▼M16

4) sklon dráhy ve směru přistání.

▼B

b) Pro odbavení letounu se předpokládá, že:

1) letoun přistane na nejvhodnější dráze za bezvětří a

2) letoun přistane na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k charakteristikám řízení letadla na zemi a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.

c) Pokud provozovatel není schopen vyhovět požadavkům písm. b) bodu 2 pro letiště určení, je letoun odbaven pouze tehdy, je-li určeno náhradní letiště umožňující plně vyhovět požadavkům písmen a) a b).

CAT.POL.A.435 Přistání – mokré a znečištěné dráhy

▼M16

a) Pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být mokrá, použitelná délka přistání musí být jedna z těchto vzdáleností:

1) délka přistání uvedená v letové příručce pro použití na mokrých drahách v době odbavení, ale ne menší než délka přistání požadovaná v článku CAT.POL.A.430;

2) pokud v letové příručce není uvedená délka přistání pro použití na mokrých drahách v době odbavení, musí být použitelná délka přistání minimálně 115 % požadované délky přistání určené v souladu s článkem CAT.POL.A.430.

▼B

b) Pokud příslušné meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že by dráha v předpokládané době příletu mohla být znečištěná, délka přistání nesmí překročit použitelnou délku přistání (LDA). Provozovatel stanoví v provozní příručce údaje o délce přistání, které mají být použity.

ODDÍL 2

Vrtulníky

KAPITOLA 1

Obecné požadavky

CAT.POL.H.100 Použitelnost

a) Vrtulníky jsou provozovány v souladu s příslušnými požadavky na třídu výkonnosti.

b) Vrtulníky jsou provozovány v 1. třídě výkonnosti:

1) na letiště umístěné nebo z letiště umístěného v hustě osídleném nehostinném prostředí s výjimkou letů provozovaných na místo nebo z místa veřejného zájmu (PIS) v souladu s článkem CAT.POL.H.225 nebo

2) s MOPSC větší než 19 s výjimkou letů provozovaných na helidek nebo z helideku ve 2. třídě výkonnosti v souladu se schválením podle článku CAT.POL.H.305.

c) Pokud není v písmeni b) stanoveno jinak, vrtulníky s MOPSC 19 nebo menší, avšak větší než 9 jsou provozovány v 1. nebo 2. třídě výkonnosti.

d) Pokud není v písmeni b) stanoveno jinak, vrtulníky s MOPSC 9 nebo menší jsou provozovány v 1., 2. nebo 3. třídě výkonnosti.

CAT.POL.H.105 Obecná ustanovení

a) Hmotnost vrtulníku:

1) při zahájení vzletu nebo

▼B

2) v případě přeplánování za letu v bodě, od kterého platí změněný provozní letový plán,

nesmí být větší než hmotnost, při níž mohou být splněny příslušné požadavky tohoto oddílu pro let, který má být proveden, s přihlédnutím k očekávanému snižování hmotnosti za letu a k vypouštění paliva, které je stanoveno v konkrétním požadavku.

b) Při určení souladu s požadavky tohoto oddílu se použijí schválené údaje o výkonnosti z letové příručky (AFM), v případě potřeby doplněné dalšími údaji podle příslušných požadavků. Provozovatel tyto další údaje stanoví v provozní příručce. Při použití faktorů stanovených v tomto oddílu lze přihlédnout ke všem provozním faktorům již zapracovaným do údajů o výkonnosti z letové příručky (AFM), aby se vyloučilo jejich dvojí použití.

c) Při prokazování souladu s požadavky tohoto oddílu musí být zohledněny tyto parametry:

1) hmotnost vrtulníku;

2) konfigurace vrtulníku;

3) podmínky prostředí, zejména:

i) tlaková nadmořská výška a teplota,

ii) Vítr:

A) s výjimkou případů uvedených v podbodě C) není vliv větru na vzlet, dráhu letu při vzletu a přistání větší než 50 % jakékoliv hlášené stálé složky protivětru o rychlosti 5 uzlů nebo větší;

B) v případě, že jsou vzlet a přistání se složkou zadního větru povoleny v letové příručce (AFM) a ve všech případech pro dráhu letu při vzletu, bere se v úvahu přinejmenším 150 % jakýchkoli hlášených složek zadního větru a

C) pokud vybavení pro přesné měření větru umožňuje správné měření rychlosti větru nad místem vzletu a přistání, může provozovatel určit složky větru větší než 50 %, jestliže prokáže příslušnému úřadu, že blízkost ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO) a vylepšení vybavení pro přesné měření větru poskytuje odpovídající míru bezpečnosti;

4) provozní techniky a

5) provoz jakéhokoli systému, který nepříznivě ovlivňuje výkonnost.

CAT.POL.H.110 Odpovědnost za překážky

a) Při určování souladu s požadavky na bezpečnou výšku nad překážkami se bere v úvahu jen taková překážka umístěná za plochou konečného přiblížení a vzletu (FATO) v dráze letu při vzletu nebo v dráze letu při nezdařeném přiblížení, jejíž boční vzdálenost od nejbližšího bodu na ploše pod zamýšlenou dráhou letu není delší než:

1) Pro lety podle pravidel VFR:

▼B

i) polovina minimální šířky stanovená v letové příručce (AFM), nebo pokud není šířka definována, součin 0,75 × D, kde D je největší rozměr vrtulníku při otáčejících se rotorech,

ii) plus součin 0,25 × D, nebo 3 m podle toho, která hodnota větší,

iii) plus:

A) 0,10 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel VFR ve dne nebo

B) 0,15 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel VFR v noci.

2) Pro lety podle pravidel IFR:

i) 1,5 × D, nebo 30 m podle toho, která hodnota je větší, plus:

A) 0,10 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel IFR s přesným kurzovým vedením;

B) 0,15 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel IFR se standardním kurzovým vedením nebo

C) 0,30 × vzdálenost DR pro lety podle pravidel IFR bez kurzového vedení.

ii) Bere-li se v úvahu dráha letu při nezdařeném přiblížení, je rozevření prostoru, v němž se přihlíží k překážkám, uplatňováno pouze za koncem použitelné délky vzletu.

3) Pro lety s počátečním vzletem prováděným vizuálně a převedeným na provoz podle IFR/IMC v bodě přechodu platí kritéria požadovaná v bodě 1 až do bodu přechodu, přičemž za bodem přechodu platí kritéria požadovaná v bodě 2. Bod přechodu nelze umístit před koncem požadované délky vzletu (TODRH) u vrtulníků provozovaných v 1. třídě výkonnosti nebo před definovaným bodem po vzletu (DPATO) u vrtulníků provozovaných ve 2. třídě výkonnosti.

b) Pro vzlet využívající záložní postup pro vzlet nebo pro postup s bočním přechodem pro účely požadavků na bezpečnou výšku nad překážkami se přihlíží k překážkám umístěným na záložní ploše nebo ploše pro boční přechod, pokud jejich boční vzdálenost od nejbližšího bodu na povrchu pod zamýšlenou dráhou letu není delší než:

1) polovina minimální šířky stanovené v letové příručce (AFM) nebo v případě, že šířka není stanovena, než součin 0,75 × D;

2) plus součin 0,25 × D, nebo 3 m podle toho, která hodnota je větší;

3) plus:

i) 0,10 × vzdálenost uražená od zadního okraje FATO v případě letů podle pravidel VFR ve dne nebo

ii) 0,15 × vzdálenost uražená od zadního okraje FATO v případě letů podle pravidel VFR v noci.

c) Překážkám nemusí být věnována pozornost, pokud jsou umístěny až za vzdáleností:

1) 7 × poloměr rotoru (R) pro lety ve dne, pokud je zajištěno, že může být dosaženo navigační přesnosti srovnáním vhodných vizuálních podnětů během stoupání;

▼B

2) 10 × poloměr rotoru (R) pro lety v noci, pokud je zajištěno, že může být dosaženo navigační přesnosti srovnáním vhodných vizuálních podnětů během stoupání;

3) 300 m, jestliže může být navigační přesnosti dosaženo příslušnými navigačními prostředky, nebo

4) 900 m ve všech ostatních případech.

KAPITOLA 2

1. třída výkonnosti

CAT.POL.H.200 Obecná ustanovení

Vrtulníky provozované v 1. třídě výkonnosti jsou certifikovány v kategorii A nebo rovnocenné kategorii stanovené agenturou.

CAT.POL.H.205 Vzlet

a) Vzletová hmotnost nesmí překročit maximální vzletovou hmotnost stanovenou pro použitý postup v letové příručce (AFM).

b) Vzletová hmotnost je taková, že:

1) je možné přerušit vzlet a přistát na FATO v případě selhání kritického motoru, které bylo rozpoznáno v bodě rozhodnutí o vzletu (TDP) nebo před ním;

2) požadovaná délka přerušeného vzletu (RTODRH) nesmí překročit použitelnou délku přerušeného vzletu (RTODAH) a

3) požadovaná délka vzletu (TODRH) nesmí překročit použitelnou délku vzletu (TODAH);

4) aniž jsou dotčena ustanovení písm. b) bodu 3, délka TODRH může přesáhnout délku TODAH, pokud vrtulník pokračující ve vzletu při selhání kritického motoru rozpoznaného v bodě TDP může překonat všechny překážky ke konci délky TODRH se svislým odstupem přinejmenším 10,7 m (35 ft).

c) Při prokazování souladu s písmeny a) a b) se berou v úvahu příslušné parametry čl. CAT.POL.H.105 písm. c) na letišti nebo provozním místě odletu.

d) Část vzletu od začátku až do bodu rozhodnutí o vzletu (TDP) se provádí za viditelnosti povrchu tak, aby mohl být proveden přerušený vzlet.

e) Pro vzlet využívající záložní postup pro vzlet nebo postup s bočním přechodem jsou v případě selhání kritického motoru, které bylo rozpoznáno v bodě TDP nebo před ním, všechny překážky v záložním prostoru nebo prostoru pro boční přechod překonány s odpovídajícím odstupem.

CAT.POL.H.210 Dráha letu při vzletu

a) Z konce požadované délky vzletu (TODRH) při rozpoznaném selhání kritického motoru v bodě TDP:

1) je vzletová hmotnost taková, že dráha letu při vzletu zajišťuje bezpečnou výšku nad všemi překážkami umístěnými v dráze stoupání přinejmenším 10,7 m (35 ft) v případě letů podle pravidel VFR a 10,7 m (35 ft) + 0,01 × vzdálenost DR v případě letů podle pravidel IFR. V úvahu je třeba brát pouze překážky stanovené v článku CAT.POL.H.110;

▼B

2) pokud se provádí změna směru o více než 15°, je věnována přiměřená pozornost účinku příčného sklonu na schopnost splnit požadavky na bezpečnou výšku nad překážkami. Toto zatáčení nesmí být zahájeno před dosažením výšky 61 m (200 ft) nad vzletovou plochou, není-li povoleno v rámci schválených postupů v letové příručce (AFM).

b) Při prokazování souladu s požadavky písmena a) se berou v úvahu příslušné parametry čl. CAT.POL.H.105 písm. c) na letišti nebo provozním místě odletu.

CAT.POL.H.215 Let na trati s nepracujícím kritickým motorem

a) Hmotnost vrtulníku a dráha letu s nepracujícím kritickým motorem a při očekávaných meteorologických podmínkách pro let musí ve všech bodech trati vyhovovat požadavkům bodů 1), 2) nebo 3):

1) Očekává-li se, že let bude proveden kdykoli bez dohlednosti zemského povrchu, hmotnost vrtulníku umožňuje stoupat s nepracujícím kritickým motorem rychlostí nejméně 50 ft/min do nadmořské výšky nejméně 300 m (1 000 ft) nebo 600 m (2 000 ft) v hornatém terénu nad veškerým terénem a všemi překážkami na trati v mezích 9,3 km (5 NM) na každou stranu od plánované tratě.

2) Očekává-li se, že let bude proveden bez dohlednosti zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtulníku pokračovat v letu z cestovní nadmořské výšky do výšky 300 m (1 000 ft) nad místo přistání, kde může být přistání provedeno v souladu s článkem CAT.POL.H.220. Dráha letu zajišťuje bezpečnou výšku alespoň 300 m (1 000 ft) nebo 600 m (2 000 ft) v hornatém terénu nad veškerým terénem a všemi překážkami na trati v mezích 9,3 km (5 NM) na každou stranu od plánované tratě. Mohou být použity techniky klesání při sníženém výkonu (drift-down).

3) Očekává-li se, že let bude proveden za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) s dohledností zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtulníku pokračovat v letu z cestovní nadmořské výšky do výšky 300 m (1 000 ft) nad místo přistání, kde může být přistání provedeno v souladu s článkem CAT.POL.H.220, po celou dobu bez letu pod minimální letovou nadmořskou výškou. Je třeba brát ohled na překážky v mezích 900 m na každou stranu tratě.

b) Při prokazování souladu s písm. a) body 2 nebo 3:

1) se předpokládá, že kritický motor selhal v nejkritičtějším bodu na trati;

2) započtou se účinky větru na dráhu letu;

3) se vypouštění paliva plánuje pouze v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště nebo provozního místa s požadovanými zálohami paliva, pokud se použije bezpečného postupu, a

4) vypouštění paliva není plánováno ve výšce pod 1 000 ft nad terénem.

c) Vzdálenosti uvedené v písm. a) bodech 1 a 2 se zvětší na 18,5 km (10 NM), pokud nelze dosáhnout navigační přesnosti 95 % po celou dobu letu.

CAT.POL.H.220 Přistání

▼C4

a) Přistávací hmotnost vrtulníku v předpokládané době přistání nesmí překročit maximální hmotnost stanovenou pro použitý postup v letové příručce (AFM).

▼B

b) V případě selhání kritického motoru, které je rozpoznáno kdykoli v bodě rozhodnutí o přistání (LDP) nebo před ním, je možné buď přistát a zastavit v rámci FATO, nebo provést přerušené přistání a překonat všechny překážky v dráze letu se svislým odstupem 10,7 m (35 ft). V úvahu je třeba brát pouze překážky stanovené v článku CAT.POL.H.110.

c) V případě selhání kritického motoru, které je rozpoznáno kdykoli v bodě rozhodnutí o přistání (LDP) nebo po něm, je možné:

1) překonat všechny překážky v dráze přiblížení a

2) přistát a zastavit v rámci FATO.

d) Při prokazování souladu s písmeny a) až c) se berou v úvahu příslušné parametry čl. CAT.POL.H.105 písm. c) pro předpokládaný čas přistání na letišti určení nebo provozním místě, případně na náhradním letišti, je-li požadováno.

e) Část přistání mezi LDP a bodem dosednutí se provádí za dohlednosti zemského povrchu.

CAT.POL.H.225 Provoz vrtulníků na místo a z místa veřejného zájmu

a) Provoz na místo a z místa veřejného zájmu (PIS) je možno provádět ve 2. třídě výkonnosti, aniž jsou splněny požadavky čl. CAT.POL.H.310 písm. b) nebo čl. CAT.POL.H.325 písm. b), pokud jsou splněna tato kritéria:

1) místo PIS bylo používáno před 1. červencem 2002;

2) velikost místa PIS nebo prostředí překážky neumožňuje soulad s požadavky na provoz v 1. třídě výkonnosti;

3) provoz je prováděn na vrtulníku s MOPSC 6 nebo větší;

4) provozovatel splňuje požadavky čl. CAT.POL.H.305 písm. b) bodů 2 a 3;

5) hmotnost vrtulníku nepřekročí maximální hmotnost stanovenou v letové příručce (AFM) pro gradient stoupání 8 % v bezvětří při odpovídající bezpečné rychlosti vzletu (V_{TOSS}) s nepracujícím kritickým motorem a ostatními motory pracujícími v režimu povoleného výkonu a

6) provozovatel předem získal oprávnění k provozu od příslušného úřadu. Dříve než provozovatel tento provoz zahájí v jiném členském státě, musí od příslušného úřadu tohoto státu získat povolení.

b) V provozní příručce jsou stanoveny specifické postupy pro dané místo s cílem co nejvíce omezit dobu, kdy by uživatelům na palubě vrtulníku a osobám na zemském povrchu hrozilo při poruše motoru během vzletu a přistání nebezpečí.

c) Provozní příručka obsahuje pro každé místo PIS: nákres nebo fotografii opatřenou vysvětlivkami znázorňující hlavní hlediska, rozměry, nesoulad s požadavky na 1. třídu výkonnosti, hlavní nebezpečí a plán pro řešení nouzových situací v případě incidentu.

▼B

KAPITOLA 3

2. třída výkonnosti

CAT.POL.H.300 Obecná ustanovení

Vrtulníky provozované ve 2. třídě výkonnosti jsou certifikovány v kategorii A nebo rovnocenné kategorii stanovené agenturou.

CAT.POL.H.305 Provoz bez zajištěné schopnosti bezpečného vynuceného přistání

a) Provoz bez zajištěné schopnosti bezpečného vynuceného přistání během fáze vzletu a přistání je prováděn pouze tehdy, má-li provozovatel oprávnění příslušného úřadu.

b) Aby provozovatel toto oprávnění získal a zachoval si je:

1) provede posouzení rizika, ve kterém uvede:

i) typ vrtulníku a

ii) druh provozu;

2) zavede tento soubor podmínek:

i) dosažení a zachování standardu modifikací vrtulníku/motoru stanoveného výrobcem,

ii) provedení preventivní údržby doporučené výrobcem vrtulníku nebo motoru,

iii) začlenění postupů vzletu a přistání do provozní příručky, nejsou-li již obsaženy v letové příručce (AFM),

iv) stanovení výcviku letové posádky a

v) vytvoření systému podávání zpráv výrobci o ztrátě výkonu, vysazení nebo poruchách motoru

a

3) zavede systém sledování provozu (UMS).

▼C4

CAT.POL.H.310 Vzlet

▼B

a) Vzletová hmotnost nesmí překročit maximální hmotnost stanovenou pro rychlost stoupání 150 ft/min do výšky 300 m (1 000 ft) nad úrovní letiště nebo provozního místa s nepracujícím kritickým motorem a ostatními motory pracujícími v režimu povoleného výkonu.

b) Pro jiný provoz, než jaký je stanoven v článku CAT.POL.H.305, se vzlet provádí tak, že bezpečné vynucené přistání může být uskutečněno až do bodu, kde je možné bezpečně pokračovat v letu.

c) V případě provozu v souladu s článkem CAT.POL.H.305 kromě požadavků písmene a) zároveň platí, že:

1) vzletová hmotnost nesmí překročit maximální hmotnost stanovenou v letové příručce (AFM) pro visení se všemi pracujícími motory mimo působení přízemního efektu (AEO OGE) v bezvětří se všemi pracujícími motory v režimu povoleného výkonu nebo

2) v případě provozu z helideku:

i) s vrtulníkem, jehož MOPSC je větší než 19, nebo

▼B

ii) s každým vrtulníkem provozovaným z helideku umístěného v nehostinném prostředí

vzletová hmotnost bere v úvahu: daný postup, minutí okraje plošiny a klesnutí do nižší výšky odpovídající výšce helideku s nepracujícím kritickým motorem či motory a ostatními motory pracujícími v režimu povoleného výkonu.

d) Při prokazování souladu s písmeny a) až c) se berou v úvahu příslušné parametry čl. CAT.POL.H.105 písm. c) v místě odletu.

e) Část vzletu před tím, než je splněn požadavek článek CAT.POL.H.315, je provedena s dohledností země.

CAT.POL.H.315 Dráha letu při vzletu

Od definovaného bodu po vzletu (DPATO), případně nejpozději 200 ft nad plochou vzletu s nepracujícím kritickým motorem musí být splněny požadavky čl. CAT.POL.H.210 písm. a) bodů 1 a 2 a písm. b).

CAT.POL.H.320 Let na trati s nepracujícím kritickým motorem

Musí být splněny požadavky článku CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Přistání

a) Přistávací hmotnost v předpokládané době přistání nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro rychlost stoupání 150 ft/min do výšky 300 m (1 000 ft) nad úrovní letiště nebo provozního místa s nepracujícím kritickým motorem a ostatními motory pracujícími v režimu povoleného výkonu.

b) Pokud kritický motor selže v některém bodě dráhy přiblížení:

1) může být provedeno přerušené přistání splňující požadavek článku CAT.POL.H.315 nebo

2) v případě jiného provozu, než jaký je stanoven v článku CAT.POL.H.305, může vrtulník provést bezpečné vynucené přistání.

c) V případě provozu v souladu s článkem CAT.POL.H.305 kromě požadavků písmene a) zároveň platí, že:

1) přistávací hmotnost nepřekročí maximální hmotnost stanovenou v letové příručce (AFM) pro visení se všemi pracujícími motory mimo působení přízemního efektu (AEO OGE) v bezvětří se všemi pracujícími motory v režimu povoleného výkonu nebo

2) v případě provozu na helidek:

i) s vrtulníkem, jehož MOPSC je větší než 19, nebo

ii) s každým vrtulníkem provozovaným na helidek umístěný v nehostinném prostředí

přistávací hmotnost bere v úvahu daný postup, klesnutí do nižší výšky odpovídající výšce helideku s nepracujícím kritickým motorem a ostatními motory pracujícími v režimu povoleného výkonu.

d) Při prokazování souladu písmen a) až c) se berou v úvahu příslušné parametry čl. CAT.POL.H.105 písm. c) na letišti určení nebo na náhradním letišti, je-li požadováno.

▼B

e) Část přistání poté, co nemůže být splněn požadavek písm. b) bodu 1, je provedena s dohledností země.

KAPITOLA 4

3. třída výkonnosti

CAT.POL.H.400 Obecná ustanovení

a) Vrtulníky provozované ve 3. třídě výkonnosti jsou certifikovány v kategorii A či rovnocenné kategorii stanovené agenturou nebo v kategorii B.

b) Provoz je prováděn pouze v jiném než nehostinném prostředí s výjimkou:

1) provozu v souladu s článkem CAT.POL.H.420 nebo

2) fáze vzletu a přistání během provozu v souladu s písmenem c).

c) Provozovatel, který má oprávnění podle článku CAT.POL.H.305, může provádět provoz na letiště nebo provozní místo, které je umístěno mimo hustě osídlené nehostinné prostředí, nebo z takového letiště či provozního místa bez zajištěné schopnosti bezpečného vynuceného přistání:

1) během vzletu před dosažením rychlosti V_y (rychlost letu pro optimální stoupavost) nebo výšky 200 ft nad vzletovou plochou nebo

2) během přistání pod výškou 200 ft nad přistávací plochou.

d) Provoz nesmí být prováděn:

1) bez dohlednosti plochy;

2) v noci;

3) pokud je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy níže než 600 ft nebo

4) pokud je dohlednost menší než 800 m.

CAT.POL.H.405 Vzlet

a) Vzletová hmotnost je nižší než:

1) maximální schválená vzletová hmotnost (MCTOM) nebo

2) maximální vzletová hmotnost stanovená pro visení s přízemním efektem se všemi motory pracujícími na vzletovém výkonu, nebo pokud pro visení s přízemním efektem nejsou vhodné podmínky, vzletová hmotnost stanovená pro visení mimo působení přízemního efektu se všemi motory pracujícími na vzletovém výkonu.

b) S výjimkou ustanovení čl. CAT.POL.H.400 písm. b) je vrtulník schopen provést v případě poruchy motoru bezpečné vynucené přistání.

CAT.POL.H.410 Let na trati

a) Vrtulník je schopen pokračovat se všemi motory pracujícími na trvale přípustný maximální výkon po zamýšlené trati nebo ve směru plánované změny trati, aniž by v kterémkoli bodě letěl níže než v příslušné minimální nadmořské výšce letu.

▼B

b) S výjimkou ustanovení článku CAT.POL.H.420 je vrtulník schopen provést v případě poruchy motoru bezpečné vynucené přistání.

CAT.POL.H.415 Přistání

a) Přistávací hmotnost vrtulníku v předpokládané době přistání je nižší než:

1) maximální schválená přistávací hmotnost nebo

2) maximální přistávací hmotnost stanovená pro visení s přízemním efektem se všemi motory pracujícími na vzletovém výkonu, nebo pokud pro visení s přízemním efektem nejsou vhodné podmínky, přistávací hmotnost stanovená pro visení mimo působení přízemního efektu se všemi motory pracujícími na vzletovém výkonu.

b) S výjimkou ustanovení čl. CAT.POL.H.400 písm. b) je vrtulník schopen provést v případě poruchy motoru bezpečné vynucené přistání.

CAT.POL.H.420 Provoz vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor

a) Provoz nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor bez schopnosti bezpečného vynuceného přistání v případě vrtulníků s turbínovým pohonem s MOPSC 6 nebo menší je prováděn pouze tehdy, pokud provozovatel získal po posouzení bezpečnostního rizika oprávnění příslušného úřadu. Dříve než provozovatel tento provoz zahájí v jiném členském státě, musí od příslušného úřadu tohoto státu získat povolení.

b) Aby provozovatel toto oprávnění získal a zachoval si je:

1) musí tento provoz provádět pouze v oblastech a za podmínek uvedených v oprávnění;

2) nesmí tento provoz provádět podle schválení provozu HEMS;

3) musí doložit, že omezení příslušného vrtulníku nebo jiná zdůvodnitelná hlediska brání uplatňování příslušných kritérií výkonnosti, a

4) musí oprávnění získat v souladu s čl. CAT.POL.H.305 písm. b).

c) Aniž jsou dotčena ustanovení článku CAT.IDE.H.240, uvedený provoz je možné provádět bez vybavení pro doplňkovou zásobu kyslíku, pokud kabinová nadmořská výška nepřesáhne 10 000 ft na dobu delší než 30 minut a pokud nikdy nepřesáhne 13 000 ft tlakové nadmořské výšky.

ODDÍL 3

Hmotnost a vyvážení

KAPITOLA 1

Motorová letadla

CAT.POL.MAB.100 Hmotnost a vyvážení, nakládání

▼C4

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) letadla vyhovovat omezením stanoveným v letové příručce (AFM), nebo v provozní příručce, pokud provozní příručka stanoví přísnější požadavky.

▼B

b) Provozovatel určí hmotnost a polohu těžiště každého letadla skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu a poté v intervalech 4 let, pokud je používána hmotnost jednotlivých letadel, nebo každých 9 let, používá-li se hmotnost letadlového parku. Započítávají se a řádně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.

c) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

d) Provozovatel určí hmotnost všech provozních položek a členů posádky zahrnutých do provozní hmotnosti letadla bez paliva vážením nebo použitím standardizovaných hmotností. Musí být stanoven vliv jejich umístění na polohu těžiště letadla.

e) Provozovatel určí hmotnost provozního nákladu, včetně případné zátěže, skutečným zvážením nebo stanoví hmotnost provozního nákladu v souladu se standardizovanými hmotnostmi cestujících a zavazadel.

f) Kromě standardizovaných hmotností pro cestující a zapsaná zavazadla může provozovatel použít standardizované hmotnosti pro jiné položky nákladu, pokud prokáže příslušnému úřadu, že tyto položky mají stejnou hmotnost nebo že jejich hmotnost odpovídá stanoveným tolerancím.

g) Provozovatel určí hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočtené podle metody uvedené v provozní příručce.

h) Provozovatel zajistí, aby nakládání:

1) jeho letadla bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu a

2) provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými pro výpočet hmotnosti a vyvážení letadla.

i) Provozovatel dodrží další konstrukční omezení, např. omezení týkající se zatížení podlahy, maximální zatížení běžného metru, maximální hmotnost nákladu v jednotlivých nákladových prostorech nebo omezení maximálního počtu sedadel. U vrtulníků bere provozovatel navíc v úvahu změny zatížení za letu.

j) Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotnosti a vyvážení, které splňují požadavky písmen a) až i). Tento systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu.

CAT.POL.MAB.105 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení

a) Provozovatel zjistí před každým letem údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení umožňuje veliteli letadla určit, zda je náklad a jeho rozložení takové, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:

1) poznávací značku a typ letadla;

2) číslo letu a datum;

▼B

3) jméno velitele letadla;

4) jméno osoby, která doklad vyhotovila;

5) provozní hmotnost letadla bez paliva a příslušnou polohu jeho těžiště;

i) u letounů třídy výkonnosti B a vrtulníků nemusí být poloha těžiště uvedena v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, pokud je např. rozložení nákladu v souladu s předem vypočítanými tabulkami vyvážení nebo pokud lze prokázat, že pro plánovaný provoz je možné zajistit správnou rovnováhu bez ohledu na skutečný náklad;

6) hmotnost paliva při vzletu a hmotnost traťového paliva;

7) případně hmotnost provozních hmot jiných než palivo;

8) složky nákladu včetně cestujících, zavazadel, zboží a zátěže;

9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva;

10) použitelné polohy těžiště letadla a

11) omezující hodnoty hmotnosti a polohy těžiště.

Uvedené informace jsou k dispozici v dokumentech o plánování letu nebo systémech hmotnosti a vyvážení. Některé z uvedených informací mohou být obsaženy v jiných snadno dostupných dokumentech.

▼M14

b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, provozovatel:

1) ověří úplnost výstupních údajů, aby zajistil, že splňují omezení podle AFM, a

2) stanoví pokyny a postupy jeho použití v provozní příručce.

▼B

c) Osoba, která dohlíží na nakládání letadla, potvrdí svým podpisem nebo rovnocenným ověřením, že náklad a jeho rozložení je v souladu s dokumentací o hmotnosti a vyvážení předanou veliteli letadla. Velitel letadla potvrdí přijetí svým podpisem nebo rovnocenným ověřením.

d) Provozovatel stanoví postupy pro změny nákladu v poslední chvíli s cílem zajistit, aby:

1) o změnách provedených v poslední chvíli po vyplnění dokumentace o hmotnosti a vyvážení byl uvědomen velitel letadla a aby tyto změny byly doplněny do dokladů o plánování letu obsahujících dokumentaci o hmotnosti a vyvážení;

2) byla stanovena maximální přípustná změna provedená v poslední chvíli v počtu cestujících nebo nákladu v nákladových prostorech a

3) byla zpracována nová dokumentace o hmotnosti a vyvážení, pokud je tento maximální údaj překročen.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

HLAVA D

PŘÍSTROJE, DATA A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny

CAT.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

▼M7

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost s výjimkou těchto položek:

1) záložních pojistek;

2) přenosných kapesních svítilen;

3) chronometru;

4) držáku map;

5) souprav první pomoci;

6) lékařských souprav první pomoci;

7) megafonů;

8) vybavení pro přežití a signalizačního vybavení;

9) vlečných kotev a vybavení k poutání a

10) dětských zádržných zařízení.

▼M15

b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány podle této přílohy (část CAT), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 a CAT.IDE.A.345 této přílohy;

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼B

c) Jestliže má být vybavení užíváno jedním členem letové posádky na jeho pracovním místě za letu, musí být z jeho pracovního místa snadno ovladatelné. Je-li požadováno, aby jednotlivá část vybavení byla obsluhována více než jedním členem letové posádky, musí být zastavěna tak, aby vybavení bylo snadno obsluhovatelné z každého pracovního místa, z něhož má být obsluhováno.

d) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, musí být uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s co možná nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

▼B

CAT.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

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

a) letoun není provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele nebo

▼M15

b) provozovatel nemá oprávnění příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III.

▼B

CAT.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

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

b) Počet záložních pojistek, jejichž přítomnost na palubě se vyžaduje, musí být vyšší než:

1) 10 % počtu pojistek pro každou jmenovitou hodnotu nebo

2) tři pojistky pro každou jmenovitou hodnotu.

CAT.IDE.A.115 Provozní světla

a) Letouny provozované ve dne jsou vybaveny:

1) systémem protisrážkových světel;

2) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a veškerého vybavení, jež jsou nezbytné pro bezpečný provoz letounu;

3) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující, a

4) přenosnou kapesní svítilnou pro každého člena posádky z předepsaného počtu, která je snadno dostupná z určeného pracovního místa.

b) Letouny provozované v noci jsou navíc vybaveny:

1) polohovými navigačními světly;

2) dvěma přistávacími reflektory nebo jedním reflektorem s dvěma nezávisle napájenými vlákny a

3) světly vyhovujícími mezinárodním pravidlům pro zabránění srážkám na moři, jsou-li provozovány jako vodní letouny.

CAT.IDE.A.120 Vybavení na čištění čelního skla

Letouny s MCTOM větší než 5 700 kg jsou na každém pracovním místě pilota vybaveny prostředkem udržujícím čistou část čelního skla při srážkách.

CAT.IDE.A.125 Provoz podle pravidel VFR ve dne – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

a) Letouny provozované podle pravidel VFR ve dne mají následující vybavení dostupné z pracovního místa pilota:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) magnetického kurzu,

ii) času v hodinách, minutách a sekundách,

▼M15

iii) barometrické nadmořské výšky,

▼B

iv) indikované rychlosti letu,

v) vertikální rychlosti (variometr),

vi) zatáček a skluzu,

vii) letové polohy,

viii) kurzu,

ix) teploty venkovního vzduchu a

x) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem.

2) prostředkem pro signalizaci nedostatečného napájení požadovaných letových přístrojů elektrickou energií.

b) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼B

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) zatáček a skluzu;

5) letové polohy a

6) kurzu.

c) Prostředek, který zabraňuje nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu v důsledku kondenzace nebo námrazy, musí být k dispozici u:

1) letounů s MCTOM větší než 5 700 kg nebo MOPSC větší než devět a

2) letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1999 nebo později.

d) Jednomotorové letouny, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 22. května 1995, jsou osvobozeny od požadavků písm. a) bodu 1 podbodů vi), vii), viii) a ix), pokud by jejich splnění vyžadovalo dodatečné vybavení.

CAT.IDE.A.130 Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Letouny provozované podle pravidel VFR v noci nebo podle pravidel IFR mají následující vybavení dostupné z pracovního místa pilota:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) indikované rychlosti letu;

4) vertikální rychlosti (variometr);

5) zatáček a skluzu nebo – v případě letounů vybavených záložním zdrojem pro měření a zobrazování letové polohy – skluzu;

6) letové polohy;

7) stabilizovaného kurzu;

8) teploty venkovního vzduchu a

9) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;

▼M15

b) dva prostředky pro měření a zobrazování barometrické nadmořské výšky;

▼B

c) prostředek pro signalizaci nedostatečného napájení požadovaných letových přístrojů elektrickou energií;

d) prostředek, který zabraňuje nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu, požadovaných podle písm. a) bodu 3 a písm. h) bodu 2, v důsledku kondenzace nebo námrazy;

e) prostředek, který oznamuje letové posádce selhání prostředku požadovaného v písmeni d), u letounů:

1) kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později nebo

2) kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1998 a které mají MCTOM větší než 5 700 kg a MOPSC větší než devět;

f) dva nezávislé systémy statického tlaku s výjimkou vrtulových letounů s MCTOM 5 700 kg nebo menší;

g) jeden systém statického tlaku s jedním náhradním zdrojem statického tlaku pro vrtulové letouny s MCTOM 5 700 kg nebo menší;

h) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici samostatné prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼B

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) zatáček a skluzu;

5) letové polohy a

6) stabilizovaného kurzu;

i) u letounů s MCTOM větší než 5 700 kg nebo MOPSC větší než devět záložní prostředek pro měření a zobrazování letové polohy, který lze použít z pracovních míst obou pilotů a který:

1) je za normálních provozních podmínek napájen nepřetržitě a po úplném výpadku základního zdroje elektrické energie je napájen ze zdroje nezávislého na základním zdroji elektrické energie;

2) umožňuje spolehlivou činnost po dobu nejméně 30 minut od úplného selhání základního zdroje elektrické energie s přihlédnutím k ostatním zátěžím nouzového zdroje elektrické energie a k provozním postupům;

3) je provozován nezávisle na všech jiných prostředcích pro měření a zobrazování letové polohy;

4) se po úplném výpadku základního zdroje elektrické energie automaticky uvede do činnosti;

5) je vhodně osvětlen během všech fází provozu; výjimku tvoří letouny s MCTOM 5 700 kg nebo menší, které jsou již zapsány v rejstříku členského státu ke dni 1. dubna 1995 a vybaveny záložním ukazatelem letové polohy v levé přístrojové desce;

6) letovou posádku jednoznačně informuje, kdy je záložní ukazatel letové polohy napájen z nouzového zdroje, a

7) v případě, že záložní ukazatel letové polohy je napájen z vlastního napájecího zdroje, zobrazuje buď na přístroji, nebo na přístrojové desce jasně viditelnou indikaci, že se používá tento zdroj;

▼B

j) držák mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa osvětlena při nočním provozu.

CAT.IDE.A.135 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

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

CAT.IDE.A.140 Varovný systém signalizace zadané nadmořské výšky

a) Následující letouny musí být vybaveny varovným systémem signalizace zadané nadmořské výšky:

1) turbovrtulové letouny s MCTOM větší než 5 700 kg nebo MOPSC větší než devět a

2) proudové letouny.

b) Varovný systém signalizace zadané nadmořské výšky dokáže:

1) varovat letovou posádku, blíží-li se k předvolené nadmořské výšce, a

2) varovat letovou posádku alespoň zvukovým signálem, že se odchyluje od předvolené nadmořské výšky.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), letouny s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1972 a ke dni 1. dubna 1995 již byly zapsány v rejstříku členského státu, jsou z požadavku na vybavení varovným systémem signalizace zadané nadmořské výšky vyňaty.

CAT.IDE.A.150 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)

a) Letouny s turbínovým pohonem, které mají MCTOM větší než 5 700 kg nebo MOPSC větší než devět, jsou vybaveny systémem TAWS, který splňuje požadavky na vybavení pro třídu A, jak je stanoveno v přijatelném standardu.

b) Letouny s pístovými motory, které mají MCTOM větší než 5 700 kg nebo MOPSC větší než devět, jsou vybaveny systémem TAWS, který splňuje požadavky na vybavení pro třídu B, jak je stanoveno v přijatelném standardu.

▼M12

c) Letouny s turbínovým pohonem, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2019 a které mají MCTOM 5 700 kg nebo nižší a MOPSC šest až devět, jsou vybaveny systémem TAWS, který splňuje požadavky na vybavení pro třídu B, jak je stanoveno v přijatelném standardu.

▼B

CAT.IDE.A.155 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

Není-li v nařízení (EU) č. 1332/2011 stanoveno jinak, letouny s turbínovým pohonem, které mají MCTOM větší než 5 700 kg nebo MOPSC větší než 19, musí být vybaveny systémem ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek

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

a) letouny s přetlakovou kabinou,

▼B

b) letouny s MCTOM větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny a

c) letouny s MOPSC větší než devět bez přetlakové kabiny.

CAT.IDE.A.165 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci

a) Letouny provozované v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu neztěžují členům posádky plnění jejich povinností oslňováním ani odrazy.

CAT.IDE.A.170 Systém palubního telefonu letové posádky

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

CAT.IDE.A.175 Systém palubního telefonu posádky

Letouny s MCTOM větší než 15 000 kg nebo s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny systémem palubního telefonu posádky s výjimkou letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1965 a ke dni 1. dubna 1995 již byly zapsány v rejstříku členského státu.

CAT.IDE.A.180 Palubní rozhlas

Letouny s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny systémem palubního rozhlasu.

CAT.IDE.A.185 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:

1) letouny s MCTOM větší než 5 700 kg a

2) vícemotorové letouny s turbínovým pohonem s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 1990 nebo později.

▼M8

b) Do 31. prosince 2018 musí být zapisovač hlasu v pilotním prostoru schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

1) poslední 2 hodiny v případě letounů uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později;

2) posledních 30 minut v případě letounů uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1998; nebo

3) posledních 30 minut v případě letounů uvedených v písm. a) bodě 2.

c) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí být zapisovač hlasu v pilotním prostoru schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

▼M18

1) posledních 25 hodin v případě letounů s MCTOM vyšší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2022 nebo později; nebo

▼M8

2) poslední 2 hodiny ve všech ostatních případech.

▼M8

d) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru zaznamenávat na jiné prostředky, než je magnetická páska nebo magnetický drát.

e) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

1) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou v pilotním prostoru pomocí radiostanice;

2) hlasovou komunikaci členů letové posádky prostřednictvím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí pilotního prostoru zahrnující bez přerušování:

i) u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později, akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce;

ii) u letounů uvedených v písm. a) bodě 2, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. dubna 1998, akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce, je-li to proveditelné;

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení vedené do náhlavní soupravy nebo reproduktoru.

f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou. Navíc u letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později, zapisovač hlasu v pilotním prostoru samočinně začíná zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

g) Kromě požadavků písmene f) platí, že je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu, a to v případě:

1) letounů uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později; nebo

2) letounů uvedených v písm. a) bodě 2.

h) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 16. června 2018 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M16

i) Letouny s MCTOM větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022, musí být vybaveny náhradním zdrojem elektrické energie, na který se zapisovač hlasu v pilotním prostoru a mikrofon upevněný v pilotním prostoru automaticky přepne v případě, kdy se přeruší veškeré jiné napájení zapisovače hlasu v pilotním prostoru.

▼B

CAT.IDE.A.190 Zapisovač letových údajů

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání těchto údajů v paměťovém médiu:

1) letouny s MCTOM větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. června 1990 nebo později;

▼B

2) letouny s turbínovým pohonem s MCTOM větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. června 1990, a

3) vícemotorové letouny s turbínovým pohonem s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje:

1) čas, nadmořskou výšku, rychlost letu, normálové zrychlení a kurz a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu u letounů uvedených v písm. a) bodě 2 s MCTOM menší než 27 000 kg;

2) parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru a konfigurace zařízení na zvýšení vztlaku a odporu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu u letounů uvedených v písm. a) bodě 1 s MCTOM menší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2016;

3) parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu u letounů uvedených v písm. a) bodech 1 a 2 s MCTOM větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2016;

4) parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru a konfigurace zařízení na zvýšení vztlaku a odporu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin provozu u letounů uvedených v písm. a) bodě 3, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2016, nebo

5) parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu u letounů uvedených v písm. a) bodech 1 a 3, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2016 nebo později.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

d) Zapisovač letových údajů začíná zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a zastaví se poté, co letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou. Navíc u letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1998 nebo později, zapisovač letových údajů začíná samočinně zapisovat údaje dříve, než je letoun schopen pohybu vlastní silou, a automaticky se vypne v okamžiku, kdy letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

▼M8

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 16. června 2018 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Lehký letový zapisovač

a) Letouny s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší a letouny s MOPSC větší než 9 musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:

1) nespadají do oblasti působnosti čl. CAT.IDE.A.190 písm. a);

2) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.

b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.

c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.

d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat údaje dříve, než letoun začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velitel a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.

▼B

CAT.IDE.A.195 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Letouny, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 8. dubna 2014 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru, zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do letounu a z letounu, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem,

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem,

iii) přehledu – adresného,

iv) leteckých informací,

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání,

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace umožňující korelaci se souvisejícími záznamy týkajícími se komunikace datovým spojem, které jsou uchovávány mimo letoun, a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu vyhledávání těchto údajů. Metoda zápisu umožňuje spojení údajů s údaji zaznamenanými na zemi.

▼B

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v článku CAT.IDE.A.185.

▼M8

d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 16. června 2018 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M20

e) Požadavky na logiku spuštění a zastavení zápisu zařízení pro záznam datovým spojem jsou stejné jako požadavky na logiku spuštění a zastavení zápisu zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR), které jsou obsaženy v článku CAT.IDE.A.185.

▼B

CAT.IDE.A.200 Kombinovaný zapisovač

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

a) jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru u letounů, u nichž se vybavení zapisovači CVR nebo FDR vyžaduje;

b) jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru u letounů s MCTOM 5 700 kg nebo menší, u nichž se vybavení zapisovači CVR a FDR vyžaduje, nebo

c) dvou kombinovaných zapisovačů letových údajů a hlasu v pilotním prostoru u letounů s MCTOM větší než 5 700 kg, u nichž se vybavení zapisovači CVR a FDR vyžaduje.

CAT.IDE.A.205 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení

a) Letouny jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku, pokud není uvedeno jinak v bodě 3;

▼M15

3) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku u letounů s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé ke dni nebo po dni 8. dubna 2015;

▼B

4) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;

5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:

i) na každém sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota,

ii) na každém sedadle pozorovatele umístěném v pilotním prostoru;

6) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích.

▼M9

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

1) má jednobodové rozpínání;

▼M9

2) na sedadlech pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití; a

▼M15

3) na sedadlech členů letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota se skládá:

i) ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití, nebo

ii) z tříbodového šikmého ramenního popruhu a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití v těchto letounech:

A) letounech s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích;

B) letounech s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, které nesplňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích a kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé přede dnem 28. října 2014;

C) letounech certifikovaných v souladu s CS-VLA nebo rovnocennou specifikací a s CS-LSA nebo rovnocennou specifikací.

▼B

CAT.IDE.A.210 Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“

Letouny, v nichž ze sedadla nebo sedadel členů letové posádky nejsou vidět všechna sedadla pro cestující, jsou vybaveny prostředky signalizujícími všem cestujícím a palubním průvodčím povinnost připoutat se a zákaz kouření.

CAT.IDE.A.215 Vnitřní dveře a závěsy

Letouny jsou vybaveny:

a) mají-li MOPSC větší než 19, uzamykatelnými dveřmi se štítkem „Pouze pro posádku“ oddělujícími prostor pro cestující a pilotní prostor, které zabrání cestujícím otevírat je bez dovolení člena letové posádky;

b) snadno dostupnými prostředky pro otevření jednotlivých dveří oddělujících prostor pro cestující od prostoru vybaveného nouzovými východy;

c) prostředky umožňujícími zajistit v otevřené nebo odkryté poloze dveře nebo závěs oddělující prostor pro cestující od jiných prostor, jejichž přístupnost je nezbytná k dosažení požadovaného nouzového východu z kteréhokoli sedadla pro cestující;

d) štítkem na jednotlivých vnitřních dveřích nebo v blízkosti každého závěsu, kterými vede cesta k nouzovému východu pro cestující, označujícím, že během vzletu a přistání musí být zajištěny v otevřené nebo odkryté poloze, a

e) prostředky umožňujícími každému členu posádky odemknout kterékoli dveře, které jsou cestujícím normálně přístupné a které mohou být cestujícími zamčeny.

CAT.IDE.A.220 Souprava první pomoci

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

Tabulka 1

Počet požadovaných souprav první pomoci

Počet zastavěných sedadel cestujících	Počet požadovaných souprav první pomoci
0–100	1
101–200	2

▼B

Počet zastavěných sedadel cestujících	Počet požadovaných souprav první pomoci
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 nebo více	6

b) Soupravy první pomoci jsou:

1) snadno dostupné pro účely použití a

2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání jejich vybavení.

CAT.IDE.A.225 Lékařská souprava první pomoci

a) Letouny s MOPSC větší než 30 jsou vybaveny lékařskou soupravou první pomoci, je-li jakýkoli bod plánované trati vzdálen více než 60 minut letu normální cestovní rychlostí od letiště, na němž lze počítat s dostupností kvalifikované lékařské pomoci.

b) Velitel letadla zajistí, aby léky byly podávány pouze příslušně kvalifikovanými osobami.

c) Lékařská souprava první pomoci uvedená v písmeni a) je:

1) prachotěsná a vodotěsná;

2) přepravována způsobem, který brání neoprávněnému přístupu, a

3) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání jejího vybavení.

CAT.IDE.A.230 Kyslík pro první pomoc

a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft, na jejichž palubě je předepsána přítomnost palubních průvodčích, jsou vybaveny zásobou neředěného kyslíku pro cestující, kteří by po ztrátě přetlaku v kabině mohli z fyziologických důvodů potřebovat kyslík.

▼M16

b) Množství kyslíku uvedené v písmenu a) musí být dostatečné pro zbytek letu po ztrátě přetlaku v kabině při nadmořské výšce kabiny větší než 8 000 stop, ale menší než 15 000 stop pro nejméně 2 % přepravovaných cestujících, v každém případě však nejméně pro jednu osobu.

▼B

c) K dispozici je dostatečný počet dýchacích přístrojů, nejméně však dva a prostředky pro použití zásoby kyslíku palubními průvodčími.

▼M16

d) Kyslíkové vybavení pro první pomoc musí být schopno dodávat kyslík každé osobě.

▼B

CAT.IDE.A.235 Doplňková zásoba kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou

a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny vybavením pro doplňkovou zásobu kyslíku schopným uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku v souladu s tabulkou 1.

▼B

b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou vybaveny:

1) maskami pro členy letových posádek umožňujícími rychlé nasazení;

2) dostatkem vývodů kyslíku nebo přenosných kyslíkových souprav rozmístěných rovnoměrně v prostoru pro cestující, aby byla zajištěna okamžitá dostupnost kyslíku pro každého palubního průvodčího z předepsaného počtu;

3) dýchací soupravou připojenou ke zdroji kyslíku okamžitě dostupnou všem palubním průvodčím, dodatečným členům posádky a cestujícím na sedadlech pro cestující, ať sedí kdekoli, a

4) zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku.

c) U letounů s přetlakovou kabinou, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 8. listopadu 1998 a které jsou provozovány v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft nebo které jsou provozovány v tlakových nadmořských výškách 25 000 ft nebo nižších v podmínkách, které jim neumožní bezpečně sestoupit během 4 minut do výšky 13 000 ft, musí být individuální dýchací soupravy podle písm. b) bodu 3 uváděny samočinně do provozu.

d) Celkový počet dýchacích souprav a vývodů kyslíku podle písm. b) bodu 3 a písmene c) je nejméně o 10 % větší než počet sedadel. Tyto nadpočetné soupravy jsou rovnoměrně rozloženy v prostoru pro cestující.

e) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena a), požadavky na zásobu kyslíku pro palubní průvodčí, dodatečné členy posádky a cestující u letounů, jež nejsou certifikovány pro provoz v nadmořských výškách nad 25 000 ft, mohou být sníženy tak, aby zásoba postačovala na dobu letu při tlakové nadmořské výšce v kabině mezi 10 000 ft a 13 000 ft pro předepsaný počet palubních průvodčích a pro nejméně 10 % cestujících, jestliže v každém bodu prolétávané trati jsou tyto letouny schopny bezpečně sestoupit během 4 minut do tlakové nadmořské výšky v kabině 13 000 ft.

f) Minimální požadovanou zásobou v tabulce 1 řádku 1 položce b) bodu 1 a řádku 2 je zásoba kyslíku, která je nezbytná pro sestup z maximální schválené provozní výšky letounu konstantní rychlostí klesání do nadmořské výšky 10 000 ft během 10 minut a následně na dalších 20 minut v nadmořské výšce 10 000 ft.

g) Minimální požadovanou zásobou v tabulce 1 řádku 1 položce 1 písm. b) bodu 2 je zásoba kyslíku, která je nezbytná pro sestup z maximální schválené provozní výšky letounu konstantní rychlostí klesání do nadmořské výšky 10 000 ft během 10 minut a následně na 110 minut v nadmořské výšce 10 000 ft.

h) Minimální požadovanou zásobou v tabulce 1 řádku 3 je zásoba kyslíku, která je nezbytná pro sestup z maximální schválené provozní výšky letounu konstantní rychlostí klesání do nadmořské výšky 15 000 ft během 10 minut.

▼B

Tabulka 1

Minimální požadavky na kyslík u letounů s přetlakovou kabinou

Zásoba pro	Doba zásobování a tlaková nadmořská výška v kabině
1) Osoby konající službu na sedadlech pilotního prostoru	a) Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 13 000 ft. b) Po celou zbývající dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft po prvních 30 minutách letu v těchto nadmořských výškách, vždy však nejméně: 1) 30 minut v případě letounů certifikovaných pro lety v nadmořských výškách do 25 000 ft a 2) 2 hodiny v případě letounů certifikovaných pro lety v nadmořských výškách nad 25 000 ft.
2) Předepsaný počet palubních průvodčích	a) Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 13 000 ft, nejméně však 30 minut. b) Po celou zbývající dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft po prvních 30 minutách letu v těchto nadmořských výškách.
3) 100 % cestujících (*)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 15 000 ft, vždy však nejméně 10 minut.
4) 30 % cestujících (*)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 14 000 ft, nejvýše však 15 000 ft.
5) 10 % cestujících (*)	Po celou zbývající dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška v kabině větší než 10 000 ft, nejvýše však 14 000 ft po prvních 30 minutách letu v těchto nadmořských výškách.

(*) Počet cestujících v tabulce 1 označuje cestující, kteří jsou skutečně na palubě, včetně osob mladších 24 měsíců.

CAT.IDE.A.240 Doplňková zásoba kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

Letouny bez přetlakové kabiny provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny vybavením pro doplňkovou zásobu kyslíku schopným uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku v souladu s tabulkou 1.

▼B

Tabulka 1

Minimální požadavky na kyslík letounů bez přetlakové kabiny

Zásoba pro	Doba zásobování a tlaková nadmořská výška v kabině
1) Osoby konající službu na sedadlech pilotního prostoru a členové posádky, kteří pomáhají letové posádce v plnění povinností	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 10 000 ft.
2) Předepsaný počet palubních průvodčích	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft, a po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška po dobu více než 30 minut větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.
3) Dodateční členové posádky a 100 % cestujících (*)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.
4) 10 % cestujících (*)	Po celou dobu letu po 30 minutách v tlakové nadmořské výšce větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.

(*) Počet cestujících v tabulce 1 označuje cestující, kteří jsou skutečně na palubě, včetně osob mladších 24 měsíců.

CAT.IDE.A.245 Ochranné dýchací vybavení posádky

a) Veškeré letouny s přetlakovou kabinou a letouny bez přetlakové kabiny s MCTOM větší než 5 700 kg nebo s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny ochranným dýchacím vybavením (PBE) k ochraně očí, nosu a úst a za účelem zásobování po dobu nejméně 15 minut:

1) kyslíkem každého člena letové posádky konajícího službu v pilotním prostoru;

2) dýchatelným vzduchem každého z předepsaného počtu palubních průvodčích, který se nachází na vymezeném pracovním místě, a

3) dýchatelným vzduchem z přenosného ochranného dýchacího vybavení jednoho člena letové posádky blízko jeho vymezeného pracovního místa, tvoří-li letovou posádku více než jedna osoba a na palubě není palubní průvodčí.

b) Ochranné dýchací vybavení určené pro letovou posádku je umístěno v pilotním prostoru a je snadno přístupné pro okamžité použití každým z předepsaného počtu členů letové posádky, který se nachází na vymezeném pracovním místě.

c) Ochranné dýchací vybavení určené k použití palubními průvodčími je umístěno blízko pracovního místa každého z předepsaného počtu palubních průvodčích.

▼M15

d) Letouny jsou vybaveny dalším přenosným ochranným dýchacím vybavením, které je umístěno v blízkosti ručního hasicího přístroje podle čl. CAT.IDE.A.250 písm. b) a c), nebo v blízkosti vstupu do nákladového prostoru v případě, kdy je hasicí přístroj umístěn v nákladovém prostoru.

▼B

e) Použití ochranného dýchacího vybavení nebrání používání komunikačních prostředků uvedených v článcích CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 a CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Ruční hasicí přístroje

a) Letouny jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem v pilotním prostoru.

b) Nejméně jeden ruční hasicí přístroj je umístěn nebo je snadno dostupný pro použití v každém samostatném palubním bufetu, který není v hlavním prostoru pro cestující.

c) Nejméně jeden ruční hasicí přístroj je dostupný pro použití v každém nákladovém nebo zavazadlovém prostoru třídy A nebo třídy B a v každém nákladovém prostoru třídy E přístupném posádce za letu.

d) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

e) Letouny jsou vybaveny alespoň takovým počtem ručních hasicích přístrojů, jaký je uveden v tabulce 1, vhodně umístěných tak, aby byly snadno dostupné pro použití v každém prostoru pro cestující.

Tabulka 1

Počet ručních hasicích přístrojů

MOPSC	Počet hasicích přístrojů
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 nebo více	8

CAT.IDE.A.255 Havarijní sekery a páčidla

a) Letouny s MCTOM větší než 5 700 kg nebo s MOPSC větší než devět jsou vybaveny alespoň jednou havarijní sekerou a páčidlem umístěnými v pilotním prostoru.

b) Letouny s MOPSC větší než 200 jsou vybaveny ještě jednou havarijní sekerou nebo páčidlem umístěnými v posledním bufetu v zadní části letounu nebo v jeho blízkosti.

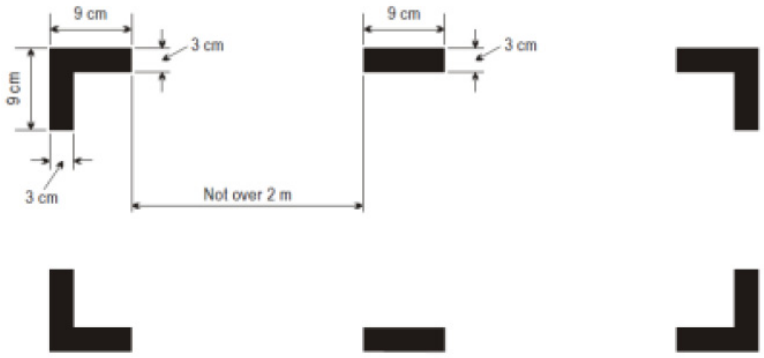
c) Havarijní sekery a páčidla umístěné v prostoru pro cestující nesmí být pro cestující viditelné.

CAT.IDE.A.260 Označení míst pro vniknutí do trupu letounu

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

▼M4

Obrázek 1



▼B

CAT.IDE.A.265 Prostředky pro nouzovou evakuaci

a) Letouny s výškou dolního rámu nouzových východů pro cestující větší než 1,83 m (6 ft) nad zemí jsou vybaveny u každého východu prostředkem umožňujícím cestujícím a posádce sestoupit v nouzi bezpečně na zem.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmena a), tento prostředek se nevyžaduje u nouzových východů nad křídly, jestliže označené místo na konstrukci letounu, kde končí úniková cesta, je méně než 1,83 m (6 ft) nad zemí, stojí-li letoun s vysunutým přistávacím zařízením na zemi a jsou-li jeho vztlakové klapky v přistávací nebo vzletové poloze podle toho, ve které poloze jsou výše nad zemí.

c) Letouny, u nichž je předepsán zvláštní nouzový východ pro letovou posádku a jejichž nejnižší bod je výše než 1,83 m (6 ft) nad zemí, jsou vybaveny prostředky, které všem členům letové posádky pomohou sestoupit v nouzi bezpečně na zem.

d) Výšky uvedené v písmenech a) a c) jsou měřeny:

1) s vysunutým přistávacím zařízením a

2) po sklopení nebo nevysunutí jedné nebo více noh přistávacího zařízení letounu, jehož typové osvědčení bylo vydáno po dni 31. března 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafony

Letouny s MOPSC větší než 60 a s nejméně jedním cestujícím na palubě jsou vybaveny přenosnými bateriovými megafony snadno dostupnými pro použití členy posádky při nouzové evakuaci v níže uvedených počtech:

a) na každou palubu cestujících:

Tabulka 1

Počet megafonů

Konfigurace sedadel pro cestující	Počet megafonů
61 až 99	1
100 nebo více	2

▼B

b) u letounů s více než jednou palubou pro cestující nejméně jeden megafon ve všech případech, kdy je celková konfigurace sedadel pro cestující větší než 60.

CAT.IDE.A.275 Nouzové osvětlení a značení

a) Letouny s MOPSC větší než devět jsou za účelem usnadnění evakuace letounu vybaveny systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje.

b) U letounů s MOPSC větší než 19 systém nouzového osvětlení uvedený v písmeni a) zahrnuje:

1) zdroje napájení celkového osvětlení kabiny;

2) vnitřní osvětlení v prostorech nouzových východů na úrovni podlahy;

3) osvětlené značení nouzových východů a směru k nouzovým východům;

4) u letounů, pro něž byla podána žádost o typové osvědčení nebo o rovnocenné osvědčení přede dnem 1. května 1972, vnější nouzové osvětlení pro noční lety u všech nouzových východů nad křídly a u nouzových východů, u nichž se požadují prostředky k usnadnění opuštění letounu;

5) u letounů, pro něž byla podána žádost o typové osvědčení nebo o rovnocenné osvědčení po dni 30. dubna 1972, vnější nouzové osvětlení pro noční lety u všech nouzových východů pro cestující a

6) u letounů, jimž bylo vydáno první typové osvědčení dne 31. prosince 1957 nebo později, soustavu značení únikové cesty v blízkosti podlahy v prostorech pro cestující.

▼M15

c) U letounů s MOPSC 19 nebo menší, které získaly typové osvědčení na základě certifikační specifikace agentury, zahrnuje systém nouzového osvětlení uvedený v písmeni a) vybavení uvedené v písm. b) bodech 1, 2 a 3.

d) U letounů s MOPSC 19 nebo menší, které nezískaly typové osvědčení na základě certifikační specifikace agentury, zahrnuje systém nouzového osvětlení uvedený v písmeni a) vybavení uvedené v písm. b) bodě 1.

▼B

e) Letouny s MOPSC devět nebo menší provozované v noci jsou za účelem usnadnění evakuace letounu vybaveny zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny.

CAT.IDE.A.280 Polohový maják nehody (ELT)

▼M8

a) Letouny s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny alespoň:

1) dvěma majáky ELT, z nichž jeden je automatický, nebo jedním majákem ELT a jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008; nebo

2) jedním automatickým majákem ELT nebo dvěma majáky ELT jakéhokoli typu nebo jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve.

▼M8

b) Letouny s MOPSC 19 nebo menší jsou vybaveny alespoň:

1) jedním automatickým majákem ELT nebo jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008; nebo

2) jedním majákem ELT jakéhokoli typu nebo jedním prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve.

▼B

c) Maják ELT jakéhokoli typu musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Let nad vodou

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

1) pozemní letouny provozované nad vodou ve vzdálenosti větší než 50 NM od pobřeží nebo vzlétající či přistávající na letišti, na němž dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě, a

2) vodní letouny provozované při letech nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení jsou vybaveny prostředkem elektrického osvětlení v zájmu snazšího zjištění polohy osob.

▼M15

c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vodního letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti,

2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

▼B

d) Letouny provozované při letech nad vodou ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání, než jaká odpovídá:

1) 120 minutám letu cestovní rychlostí nebo 400 NM podle toho, která vzdálenost je menší, v případě letounů schopných pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritický motor či motory v libovolném bodu na trati nebo libovolném bodu plánované odchylky od trati, nebo

2) u všech ostatních letounů 30 minutám letu cestovní rychlostí nebo 100 NM podle toho, které vzdálenost je menší,

jsou vybaveny vybavením uvedeným v písmeni e).

e) Letouny, jež splňují podmínky písmena d), mají toto vybavení:

▼B

1) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a jsou dostatečně veliké, aby stačily pojmout všechny osoby na palubě letounu v případě ztráty záchranného člunu s největší nosností;

2) světlo k určení polohy trosečníka v každém záchranném člunu;

3) záchranné vybavení sloužící jako prostředek k zachování života vhodné pro let, který má být proveden, a

4) alespoň dva záchranné polohové majáky nehody (ELT(S)).

▼M8

f) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí být letouny s MCTOM vyšší než 27 000 kg a s MOPSC větší než 19 a všechny letouny s MCTOM vyšší než 45 500 kg vybaveny bezpečně připevněným zařízením pro určení polohy pod vodou, které vysílá na frekvenci 8,8 kHz ± 1 kHz, s výjimkou případů, kdy:

1) je letoun provozován na tratích, na nichž není nikde ve vzdálenosti vyšší než 180 námořních mil od pobřeží; nebo

2) je letoun vybaven spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, při níž byl letoun těžce poškozen.

▼B

CAT.IDE.A.305 Vybavení pro přežití

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

1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

2) alespoň jedním majákem ELT(S) a

3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

b) Další vybavení pro přežití uvedené v písm. a) bodě 3 nemusí být na palubě, jestliže letoun:

1) zůstává ve vzdálenosti od oblasti, v níž by pátrání a záchrana nebyly zvláště obtížné, odpovídající:

i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) u letounů schopných pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritický motor či motory v libovolném bodu na trati nebo libovolném bodu plánované odchylky od trati, nebo

ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí u všech ostatních letounů;

2) zůstává ve vzdálenosti od oblasti vhodné pro nouzové přistání, jež není větší než 90 minut letu cestovní rychlostí, u letounů, jimž bylo vydáno osvědčení v souladu s platným standardem letové způsobilosti.

CAT.IDE.A.325 Náhlavní souprava

a) Letouny jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým, hrdelním nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky na jemu přidě-leném pracovním místě v pilotním prostoru.

b) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny klíčo-vacím tlačítkem na řízení podélného sklonu a řízení příčného náklonu pro každého člena letové posádky z předepsaného počtu.

▼B

CAT.IDE.A.330 Rádiové komunikační vybavení

a) Letouny jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení umožňuje spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Panel voliče n.f. výstupů

Letouny provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny panelem voliče n.f. výstupů, který lze ovládat z každého pracovního místa člena letové posádky z předepsaného počtu.

CAT.IDE.A.340 Rádiové vybavení pro provoz podle pravidel VFR na tratích, na nichž je možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů

Letouny provozované podle pravidel VFR na tratích, na nichž je možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením nezbytným ke splnění těchto požadavků za normálních podmínek přenosu:

a) udržování spojení s příslušnými pozemními stanicemi;

b) udržování spojení s příslušnými stanovišti řízení letového provozu (ATC) z jakéhokoli bodu řízeného vzdušného prostoru, v němž mají být prováděny lety, a

c) přijímání meteorologických informací.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Komunikační, navigační a přehledové vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů

a) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, musí být vybaveny rádiovým komunikačním, navigačním a dohledovým vybavením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼B

b) Rádiové komunikační vybavení zahrnuje alespoň dva nezávislé rádiové komunikační systémy nezbytné za normálních provozních podmínek ke spojení s příslušnou pozemní stanicí z kteréhokoli bodu na trati, včetně bodů odchylky od trati.

▼M15

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), letouny provozované na krátkou vzdálenost v severoatlantickém vyšším vzdušném prostoru (NAT HLA), které nepřelétají přes severní Atlantik, musí být vybaveny alespoň jedním systémem dálkové komunikace, pokud jsou pro daný vzdušný prostor zveřejněny alternativní komunikační postupy.

▼B

d) Letouny mají dostatečné navigační vybavení, které zajišťuje, aby v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu umožnilo druhé vybavení bezpečnou navigaci v souladu s letovým plánem.

e) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat pomoc až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů, na každém letišti, na němž se přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů plánuje, nebo na kterémkoliv určeném náhradním letišti.

▼M9

f) Pro provoz PBN musí letadlo splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼B

CAT.IDE.A.350 Odpovídač

Letouny jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším odpovídačem SSR, který je pro prolétanou trať předepsán.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.

▼B

ODDÍL 2

Vrtulníky

CAT.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

▼M15

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost s výjimkou těchto položek:

1) samostatných přenosných kapesních svítilen;

2) chronometru;

3) držáku map;

4) soupravy první pomoci;

5) megafonů;

6) vybavení pro přežití a signalizačního vybavení;

7) vlečných kotev a vybavení k poutání;

8) dětských zádržných zařízení.

b) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány podle této přílohy (část CAT), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 a CAT.IDE.H.345 této přílohy;

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼B

c) Jestliže má být vybavení užíváno jedním členem letové posádky na jeho pracovním místě za letu, musí být z jeho pracovního místa snadno ovladatelné. Je-li požadováno, aby jednotlivá část vybavení byla obsluhována více než jedním členem letové posádky, musí být zastavěna tak, aby vybavení bylo snadno obsluhovatelné z každého pracovního místa, z něhož má být obsluhováno.

d) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, musí být uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s co možná nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

CAT.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

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

a) vrtulník není provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele nebo

▼M15

b) provozovatel nemá oprávnění příslušného úřadu k provozování vrtulníku v rámci omezení MMEL podle čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III.

▼B

CAT.IDE.H.115 Provozní světla

a) Vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny systémem protisrážkových světel.

b) Vrtulníky provozované v noci nebo podle pravidel IFR jsou kromě vybavení požadovaného v písmeni a) vybaveny:

1) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, jež jsou nezbytné pro bezpečný provoz vrtulníku;

2) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

3) přenosnou kapesní svítilnou pro každého člena posádky vrtulníku z předepsaného počtu, která je snadno dostupná z určeného pracovního místa;

4) polohovými navigačními světly;

5) dvěma přistávacími reflektory, z nichž alespoň jeden je nastavitelný za letu tak, aby osvětloval zemi před a pod vrtulníkem a zemi na obou stranách vrtulníku, a

6) světly vyhovujícími mezinárodním pravidlům pro zabránění srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

CAT.IDE.H.125 Provoz podle pravidel VFR ve dne – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

a) Vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne mají následující vybavení dostupné z pracovního místa pilota:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

▼B

i) magnetického kurzu,

ii) času v hodinách, minutách a sekundách,

▼M15

iii) barometrické nadmořské výšky;

▼B

iv) indikované rychlosti letu,

v) vertikální rychlosti (variometr),

vi) skluzu a

vii) teploty venkovního vzduchu;

2) prostředek pro signalizaci nedostatečného napájení požadovaných letových přístrojů elektrickou energií.

b) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼B

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr) a

4) skluzu.

c) Vrtulníky s MCTOM větší než 3 175 kg nebo jakýkoli vrtulník provozovaný nad vodou musí být v případě, že jsou mimo dozor pevniny nebo pokud je dohlednost menší než 1 500 m, vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) letové polohy a

2) kurzu.

d) U vrtulníků s MCTOM větší než 3 175 kg nebo s MOPSC větší než devět musí být dostupné prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu v důsledku kondenzace nebo námrazy.

CAT.IDE.H.130 Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Vrtulníky provozované podle pravidel VFR v noci nebo podle pravidel IFR mají následující vybavení dostupné z pracovního místa pilota:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) indikované rychlosti letu;

4) vertikální rychlosti (variometr);

5) skluzu;

6) letové polohy;

7) stabilizovaného kurzu a

8) teploty venkovního vzduchu;

▼M15

b) dva prostředky pro měření a zobrazování barometrické nadmořské výšky. Pro noční lety podle pravidel VFR s jedním pilotem může být jeden barometrický výškoměr nahrazen rádiovým výškoměrem.

▼B

c) prostředek pro signalizaci nedostatečného napájení požadovaných letových přístrojů elektrickou energií;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu, požadované podle písm. a) bodu 3 a písm. h) bodu 2 v důsledku kondenzace, nebo námrazy;

e) prostředky, které oznamují letové posádce selhání prostředků požadovaných v písmeni d) u vrtulníků:

1) kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později nebo

2) kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. srpna 1999 a které mají MCTOM větší než 3 175 kg a MOPSC větší než devět;

f) záložní přístroj pro měření a zobrazování letové polohy, který:

1) je za normálních provozních podmínek napájen nepřetržitě a v případě úplného výpadku základního zdroje elektrické energie je napájen ze zdroje nezávislého na základním zdroji elektrické energie;

2) je provozován nezávisle na všech jiných prostředcích pro měření a zobrazování letové polohy;

3) lze použít z každého pracovního místa pilota;

4) se po úplném výpadku základního zdroje elektrické energie automaticky uvede do činnosti;

5) umožňuje spolehlivou činnost po dobu nejméně 30 minut nebo po dobu potřebnou k letu na vhodné náhradní místo přistání při letu nad nehostinným terénem nebo letu v pobřežních vodách podle toho, která doba je delší, od úplného selhání základního zdroje elektrické energie s přihlédnutím k ostatním zátěžím nouzového zdroje elektrické energie a k provozním postupům;

6) je vhodně osvětlen během všech fází provozu a

7) je spojen s prostředkem pro varování letové posádky při provozu z vlastního napájecího zdroje včetně provozu z nouzového zdroje elektrické energie;

g) záložním zdrojem statického tlaku pro měření nadmořské výšky, rychlosti letu a vertikální rychlosti;

h) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, u druhého pilota samostatné prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼B

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) skluzu;

5) letové polohy a

6) stabilizovaného kurzu;

▼B

i) pro lety podle pravidel IFR držák mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena.

CAT.IDE.H.135 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

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

CAT.IDE.H.145 Rádiové výškoměry

a) Vrtulníky při letu nad vodou jsou vybaveny rádiovými výškoměry schopnými vysílat hlasové varování při klesání pod předem nastavenou výšku a optickou signalizaci uváděnou do činnosti ve výšce volitelné pilotem, pokud jsou provozovány:

1) bez dohlednosti pevniny;

2) při dohlednosti menší než 1 500 m;

3) v noci nebo

4) ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než třem minutám letu obvyklou cestovní rychlostí.

CAT.IDE.H.160 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek

Vrtulníky s MOPSC větší než devět provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení uvádějí, že na prolétávané trati lze očekávat bouřky nebo jiné potenciálně nebezpečné meteorologické podmínky pokládané za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

CAT.IDE.H.165 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci

a) Vrtulníky provozované v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu neztěžují členům posádky plnění jejich povinností oslňováním ani odrazy.

CAT.IDE.H.170 Systém palubního telefonu letové posádky

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

CAT.IDE.H.175 Systém palubního telefonu posádky

Vrtulníky, na jejichž palubě je jiný člen posádky než člen letové posádky, jsou vybaveny systémem palubního telefonu posádky.

CAT.IDE.H.180 Palubní rozhlas

a) Vrtulníky s MOPSC větší než devět jsou vybaveny systémem palubního rozhlasu s výjimkou ustanovení písmena b).

b) Aniž je dotčeno ustanovení písmena a), vrtulníky s MOPSC větší než devět a menší než 20 jsou povinnosti mít palubní rozhlas zproštěny, pokud:

▼B

1) je vrtulník navržen bez přepážky mezi pilotem a cestujícími a

2) provozovatel je schopen prokázat, že během letu je pilotův hlas slyšitelný a srozumitelný na všech sedadlech pro cestující.

CAT.IDE.H.185 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto typy vrtulníků:

1) všechny vrtulníky s MCTOM větší než 7 000 kg a

2) vrtulníky s MCTOM větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 1987 nebo později.

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

1) poslední 2 hodiny v případě vrtulníků uvedených v písm. a) bodech 1 a 2, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2016 nebo později;

2) poslední 1 hodinu v případě vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později, avšak přede dnem 1. ledna 2016;

3) posledních 30 minut v případě vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. srpna 1999, nebo

4) posledních 30 minut v případě vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 2, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2016.

▼M8

c) Nejpozději ke dni 1. ledna 2019 musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru zaznamenávat na jiné prostředky, než je magnetická páska nebo magnetický drát.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

1) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou v pilotním prostoru pomocí radiostanice;

2) hlasovou komunikaci členů letové posádky prostřednictvím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí pilotního prostoru zahrnující bez přerušování:

i) u vrtulníků, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později, akustické signály přijímané z mikrofonu každého člena posádky;

ii) u vrtulníků, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti před dnem 1. srpna 1999, akustické signály přijímané z mikrofonu každého člena posádky, pokud je to proveditelné;

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení vedené do náhlavní soupravy nebo reproduktoru.

▼M8

e) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

f) Kromě požadavků písmena e) v případě vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 2, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později:

1) musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru začít samočinně zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračovat v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou; a

2) je-li k dispozici elektrické napájení, musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru začít zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisovat až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.

g) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼B

CAT.IDE.H.190 Zapisovač letových údajů

a) Níže uvedené vrtulníky jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu:

1) vrtulníky s MCTOM větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později;

2) vrtulníky s MCTOM větší než 7 000 kg nebo s MOPSC větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 1989 nebo později, avšak přede dnem 1. srpna 1999.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné k přesnému stanovení:

1) dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, provozu a konfigurace a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin provozu u vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2016 nebo později;

2) dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 8 hodin provozu u vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 1, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2016;

3) dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 5 hodin provozu u vrtulníků uvedených v písm. a) bodě 2.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku umožňujících přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

▼B

d) Zapisovač letových údajů začíná samočinně zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

▼M8

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Lehký letový zapisovač

a) Vrtulníky s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:

1) nespadají do oblasti působnosti čl. CAT.IDE.H.190 písm. a);

2) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.

b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.

c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.

d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat dříve, než vrtulník začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velitel a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.

▼B

CAT.IDE.H.195 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 8. dubna 2014 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru, zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem,

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem,

iii) přehledu – adresného,

iv) leteckých informací,

▼B

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání,

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení,

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace umožňující korelaci se souvisejícími záznamy týkajícími se komunikace datovým spojem, které jsou uchovávány mimo letoun, a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje spojení údajů s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v článku CAT.IDE.H.185.

▼M8

d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼B

e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v čl. CAT.IDE.H.185 písm. d) a e).

CAT.IDE.H.200 Kombinovaný zapisovač letových údajů a záznamů zapisovače hlasu

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

CAT.IDE.H.205 Sedadla, bezpečnostní pásy, zádržné systémy a dětská zádržná zařízení

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;

▼B

3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. srpna 1999 nebo později, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;

4) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;

5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení na každém sedadle letové posádky;

6) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

1) má jednobodové rozpínání a

2) na sedadlech členů letové posádky a na sedadlech pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití.

CAT.IDE.H.210 Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“

Vrtulníky, v nichž ze sedadla či sedadel členů letové posádky nejsou vidět všechna sedadla pro cestující, jsou vybaveny prostředky signalizujícími všem cestujícím a palubním průvodčím povinnost připoutat se a zákaz kouření.

CAT.IDE.H.220 Soupravy první pomoci

a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jednou soupravou první pomoci.

b) Soupravy první pomoci jsou:

1) snadno dostupné pro účely použití;

2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání jejich vybavení.

CAT.IDE.H.240 Doplňková zásoba kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny

Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny vybavením pro doplňkovou zásobu kyslíku schopným uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku v souladu s tabulkami uvedenými níže.

▼B

Tabulka 1

Minimální požadavky na kyslík pro složité vrtulníky bez přetlakové kabiny

Zásoba pro:	Doba zásobování a tlaková nadmořská výška v kabině
1) Osoby konající službu na sedadlech pilotního prostoru a členové posádky, kteří pomáhají letové posádce v plnění povinností	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 10 000 ft.
2) Předepsaný počet palubních průvodčích	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft, a po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška po dobu více než 30 minut větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.
3) Dodateční členové posádky a 100 % cestujících (*)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.
4) 10 % cestujících (*)	Po celou dobu letu po 30 minutách v tlakové nadmořské výšce větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.

(*) Počet cestujících v tabulce 1 označuje cestující, kteří jsou skutečně na palubě, včetně osob mladších 24 měsíců.

Tabulka 2

Minimální požadavky na kyslík pro jiné než složité vrtulníky bez přetlakové kabiny

Zásoba pro:	Doba zásobování a tlaková nadmořská výška v kabině
1) Osoby konající službu na sedadlech pilotního prostoru, členové posádky, kteří pomáhají letové posádce v plnění povinností, a předepsaný počet palubních průvodčích	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft, a po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška po dobu více než 30 minut větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.
2) Dodateční členové posádky a 100 % cestujících (*)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.
3) 10 % cestujících (*)	Po celou dobu letu po 30 minutách v tlakové nadmořské výšce větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft.

(*) Počet cestujících v tabulce 2 označuje cestující, kteří jsou skutečně na palubě, včetně osob mladších 24 měsíců.

CAT.IDE.H.250 Ruční hasicí přístroje

a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním hasicím přístrojem v pilotním prostoru.

▼B

b) Nejméně jeden ruční hasicí přístroj je umístěn nebo je snadno dostupný pro použití v každém samostatném palubním bufetu, který není v hlavním prostoru pro cestující.

c) Nejméně jeden ruční hasicí přístroj v každém nákladovém prostoru je dostupný pro použití členům posádky za letu.

d) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

e) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň takovým počtem ručních hasicích přístrojů, jaký je uveden v tabulce 1, vhodně umístěných tak, aby byly snadno dostupné pro použití v každém prostoru pro cestující.

Tabulka 1

Počet ručních hasicích přístrojů

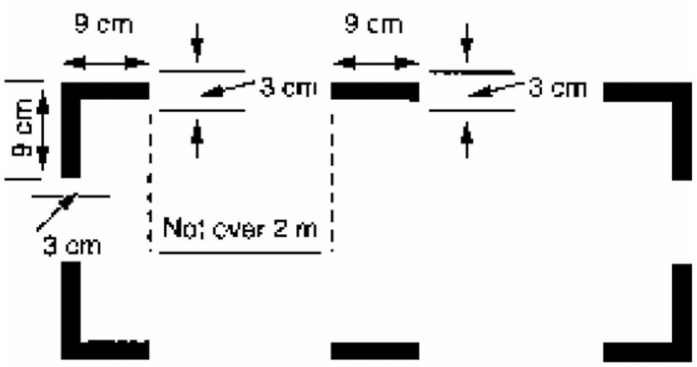
MOPSC	Počet hasicích přístrojů
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

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

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku



CAT.IDE.H.270 Megafony

Vrtulníky s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny alespoň jedním přenosným bateriovým megafonem snadno dostupným pro použití členy posádky při nouzové evakuaci.

CAT.IDE.H.275 Nouzové osvětlení a značení

a) Vrtulníky s MOPSC větší než 19 jsou vybaveny:

▼B

1) systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje, který je zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny k usnadnění evakuace vrtulníku, a

2) značením nouzových východů a směru k nouzovým východům viditelným za denního světla i v noci.

b) Vrtulníky jsou vybaveny značením nouzových východů viditelným za denního světla nebo v noci, pokud jsou provozovány:

1) v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

2) ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti, než je vzdálenost odpovídající 3 minutám letu normální cestovní rychlostí.

CAT.IDE.H.280 Polohový maják nehody (ELT)

a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním automatickým majákem ELT.

▼M9

_____

▼B

c) Maják ELT jakéhokoli druhu musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Záchranné vesty

a) Vrtulníky jsou vybaveny záchrannou vestou pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny, pokud jsou provozovány:

1) v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

2) ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací;

3) ve 2. nebo 3. třídě výkonnosti a vzlétají nebo přistávají na letištích nebo provozních místech, kde se dráha letu při vzletu nebo přiblížení nachází nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení jsou vybaveny prostředkem elektrického osvětlení za účelem snazšího zjištění polohy osob.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Oděvy pro přežití posádky

Každý člen posádky musí mít oblečen oděv pro přežití posádky při letech ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo která je větší než vzdálenost pro bezpečné vynucené přistání, pokud meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné veliteli letadla udávají, že teplota moře v průběhu letu bude nižší než 10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300 Záchranné čluny, záchranné majáky ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou

Vrtulníky provozované:

a) v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

▼B

b) ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti, než je vzdálenost odpovídající 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, jsou vybaveny:

1) v případě vrtulníku, na jehož palubě je méně než 12 osob, nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou rovnou alespoň maximálnímu počtu osob na palubě, který je uložen tak, aby ho v případě nouze bylo možné snadno použít;

2) v případě vrtulníku, na jehož palubě je více než 11 osob, alespoň dvěma záchrannými čluny, které jsou uloženy tak, aby je v případě nouze bylo možné snadno použít, a které jsou schopny společně pojmout všechny osoby, jež lze přepravit na palubě, s tím, že dojde-li ke ztrátě jednoho z nich, musí kapacita zbývajícího záchranného člunu či člunů s přípustným přetížením dostačovat k pojmutí všech osob na palubě vrtulníku;

3) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun a

4) záchranným vybavením, včetně prostředků sloužících k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

CAT.IDE.H.305 Vybavení pro přežití

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

a) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

b) alespoň jedním majákem ELT(S) a

c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

▼M9

———————

▼B

CAT.IDE.H.315 Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

▼M15

a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

▼B

b) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů předepsaným příslušnými mezinárodními pravidly pro zabránění srážkám na moři.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě

a) Vrtulníky jsou navrženy pro přistání na vodě nebo jsou certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušné certifikační specifikace, jsou-li provozovány v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou v nehostinném prostředí ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí.

b) Vrtulníky jsou navrženy pro přistání na vodě nebo jsou certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušné certifikační specifikace nebo jsou vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě, jsou-li provozovány:

1) v 1. nebo 2. třídě výkonnosti při letu nad vodou v jiném než nehostinném prostředí ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost odpovídající 10 minutám letu normální cestovní rychlostí;

▼M15

2) ve 2. třídě výkonnosti, když se jedná o vzlet nebo přistání nad vodou, s výjimkou vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), kdy se za účelem minimalizace vystavení provádí přistání na provozní místo HEMS, které se nachází v hustě zastavěném prostředí, nebo vzlet z tohoto provozního místa HEMS nad vodou;

3) ve 3. třídě výkonnosti při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost pro bezpečné vynucené přistání.

▼B

CAT.IDE.H.325 Náhlavní souprava

Jestliže je požadován radiokomunikační a/nebo radionavigační systém, vrtulníky jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a klíčovacím tlačítkem na řídící páce pro každého pilota a/nebo člena posádky z předepsaného počtu na jeho pracovním místě.

CAT.IDE.H.330 Rádiové komunikační vybavení

a) Vrtulníky jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení umožňuje spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Panel voliče n.f. výstupů

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny panelem voliče n.f. výstupů, který lze ovládat z každého pracovního místa člena letové posádky z předepsaného počtu.

CAT.IDE.H.340 Rádiové vybavení pro provoz podle pravidel VFR na tratích, na nichž je možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů

Vrtulníky provozované podle pravidel VFR na tratích, na nichž je možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením nezbytným ke splnění těchto požadavků za normálních podmínek přenosu:

a) udržování spojení s příslušnými pozemními stanicemi;

b) udržování spojení s příslušnými stanovišti řízení letového provozu (ATC) z jakéhokoli bodu řízeného vzdušného prostoru, v němž mají být prováděny lety, a

c) přijímání meteorologických informací.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Komunikační, navigační a přehledové vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů

a) Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, musí být vybaveny rádiovým komunikačním, navigačním a dohledovým vybavením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼B

b) Rádiové komunikační vybavení zahrnuje alespoň dva nezávislé rádiové komunikační systémy nezbytné za normálních provozních podmínek ke spojení s příslušnou pozemní stanicí z kteréhokoli bodu na trati, včetně bodů odchylky od trati.

c) Vrtulníky mají dostatečné navigační vybavení, které zajišťuje, aby v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu umožnilo druhé vybavení bezpečnou navigaci v souladu s letovým plánem.

▼B

d) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat pomoc až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů, na každém letišti, na němž se přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů plánuje, nebo na kterémkoliv určeném náhradním letišti.

▼M9

e) Pro provoz PBN musí letadlo splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼B

CAT.IDE.H.350 Odpovídač

Vrtulníky jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším odpovídačem SSR, který je pro prolétanou trať předepsán.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PŘÍLOHA V

ZVLÁŠTNÍ OPRÁVNĚNÍ

[ČÁST SPA]

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

▼M15

SPA.GEN.100 Příslušný úřad

a) Příslušným úřadem pro vydání zvláštního oprávnění je:

1) pro obchodní provozovatele úřad členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti;

2) pro neobchodní provozovatele úřad státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, v němž je usazen nebo má sídlo.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písm. a) bodu 2, na neobchodní provozovatele, kteří používají letadla zapsaná v rejstříku třetí země, se příslušné požadavky této přílohy pro schvalování níže uvedených provozů nevztahují, pokud byla tato schválení vydána státem zápisu do rejstříku, který je třetí zemí:

1) navigace založená na výkonnosti (PBN);

2) specifikace minimální provozní výkonnosti (MNPS);

3) provoz v prostoru se sníženými minimy vertikálního rozstupu (RVSM);

4) provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Žádost o zvláštní oprávnění

a) Provozovatel, který žádá o první vydání zvláštního oprávnění, předloží příslušnému úřadu doklady stanovené v příslušné hlavě společně s těmito údaji:

1) názvem, adresou a poštovní adresou žadatele;

2) popisem plánovaného provozu.

b) Provozovatel příslušnému úřadu doloží:

1) soulad s požadavky příslušné hlavy;

▼M2

2) skutečnost, že byly zohledněny příslušné prvky vymezené v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.

▼B

c) Záznamy týkající se údajů požadovaných v písmenech a) a b) uchovává provozovatel alespoň po dobu provozu, pro který se zvláštní oprávnění požaduje, nebo případně v souladu s přílohou III (část ORO).

SPA.GEN.110 Práva provozovatele, který je držitelem zvláštního oprávnění

▼M1

Rozsah činnosti, kterou je provozovatel oprávněn provádět, je zdokumentován a specifikován:

a) u provozovatelů, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele (AOC), v provozních specifikacích AOC;

b) u všech ostatních provozovatelů v seznamu zvláštních oprávnění.

▼B

SPA.GEN.115 Změny zvláštního oprávnění

Jestliže jsou podmínky zvláštního oprávnění dotčeny jakoukoli změnou, provozovatel předloží odpovídající dokumentaci příslušnému úřadu a získá k provozu předchozí oprávnění.

▼M2

SPA.GEN.120 Zachování platnosti zvláštního oprávnění

Zvláštní oprávnění se vydává na neomezenou dobu a zůstává platné, pokud provozovatel splňuje požadavky, na které je zvláštní oprávnění vázáno, a pokud zohlední příslušné prvky vymezené v povinné části údajů provozní vhodnosti vypracovaných v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.

▼B

HLAVA B

PROVOZ S NAVIGACÍ ZALOŽENOU NA VÝKONNOSTI (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Provoz PBN

a) Oprávnění se vyžaduje pro každou z těchto specifikací PBN:

1) RNP AR APCH; a

2) RNP 0.3 pro provoz vrtulníků.

b) Oprávnění k provozu RNP AR APCH umožňuje provoz používající veřejné postupy přiblížení podle přístrojů, které splňují platná kritéria ICAO pro navrhování postupů.

c) Specifické oprávnění pro RNP AR APCH nebo RNP 0.3 se vyžaduje u soukromých postupů přiblížení podle přístrojů nebo u jakéhokoliv veřejného postupu přiblížení podle přístrojů, které nesplňují platná kritéria ICAO pro navrhování postupů, nebo vyžaduje-li to letecká informační příručka (AIP) nebo příslušný úřad.

SPA.PBN.105 Oprávnění k provozu PBN

Pro získání specifického oprávnění k provozu PBN od příslušného úřadu musí provozovatel doložit, že:

a) příslušné schválení letové způsobilosti, vhodné pro zamýšlený provoz PBN, je uvedeno v letové příručce (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení vychází;

b) byl zaveden program výcviku pro členy letové posádky a příslušný personál, který se na přípravě letu podílí;

c) bylo provedeno posouzení bezpečnosti;

d) byly vypracovány provozní postupy, které stanoví:

1) vybavení na palubě, včetně jeho provozních omezení a odpovídajících položek v seznamu minimálního vybavení (MEL);

2) složení letové posádky, kvalifikaci a praxi;

▼M9

3) normální, mimořádné a nepředvídané postupy; a

4) řízení elektronických navigačních údajů.

e) byl vypracován seznam událostí podléhajících hlášení; a

f) byl případně zaveden řídící program pro sledování RNP pro provoz RNP AR APCH.

▼B

HLAVA C

PROVOZ S PŘEDEPSANOU MINIMÁLNÍ NAVIGAČNÍ VÝKONNOSTÍ (MNPS)

SPA.MNPS.100 Provoz MNPS

Letadlo je provozováno ve stanoveném vzdušném prostoru s předepsanou minimální navigační výkonností (MNPS) v souladu s oblastními doplňkovými postupy a za předpokladu, že jsou stanoveny specifikace minimální navigační výkonnosti, pouze pokud příslušný úřad provozovateli udělil k provádění tohoto provozu oprávnění.

SPA.MNPS.105 Oprávnění k provozu MNPS

Pro získání oprávnění k provozu MNPS od příslušného úřadu musí provozovatel doložit, že:

a) navigační vybavení splňuje požadovanou výkonnost;

b) navigační displeje, ukazatele a ovládací prvky jsou viditelné a použitelné oběma piloty sedícími na svých pracovních místech;

c) zavedl program výcviku pro členy letové posádky, kteří se na tomto provozu podílejí;

d) vypracoval provozní postupy, které stanoví:

1) vybavení na palubě, včetně jeho provozních omezení a odpovídajících položek v seznamu minimálního vybavení (MEL);

2) složení letové posádky a požadavky na praxi;

3) běžné postupy;

4) postupy pro nepředvídané okolnosti, včetně postupů stanovených úřadem odpovědným za dotčený vzdušný prostor;

5) sledování a hlášení incidentů.

HLAVA D

PROVOZ VE VZDUŠNÉM PROSTORU SE SNÍŽENÝMI MINIMY VERTIKÁLNÍHO ROZSTUPU (RVSM)

SPA.RVSM.100 Provoz RVSM

Letadlo je provozováno ve stanoveném vzdušném prostoru, v němž se uplatňuje snížené minimum vertikálního rozstupu 300 m (1 000 ft) mezi letovou hladinou (FL) 290 a FL 410 včetně, pouze pokud příslušný úřad provozovateli udělil k provádění tohoto provozu oprávnění.

▼B

SPA.RVSM.105 Oprávnění k provozu RVSM

Pro získání oprávnění k provozu RVSM od příslušného úřadu musí provozovatel doložit, že:

a) získal schválení letové způsobilosti pro provoz RVSM;

b) vypracoval postupy pro sledování a oznamování chyb v udržení výšky;

c) zavedl program výcviku pro členy letové posádky, kteří se na tomto provozu podílejí;

d) vypracoval provozní postupy, které stanoví:

1) vybavení na palubě, včetně jeho provozních omezení a odpovídajících položek v seznamu minimálního vybavení (MEL);

2) složení letové posádky a požadavky na praxi;

3) plánování letu;

4) předletové postupy;

5) postupy před vstupem do vzdušného prostoru RVSM;

6) postupy za letu;

7) postupy po letu;

8) hlášení incidentů;

9) zvláštní regionální provozní postupy.

SPA.RVSM.110 Požadavky na vybavení RVSM

Letadlo, které je provozováno ve vzdušném prostoru RVSM, je vybaveno:

a) dvěma nezávislými systémy měření nadmořské výšky;

b) varovným systémem signalizace zadané nadmořské výšky;

c) systémem automatického řízení nadmořské výšky;

d) odpovídačem sekundárního radaru (SSR) se systémem hlášení nadmořské výšky, který lze připojit k systému měření nadmořské výšky používanému k jejímu řízení.

SPA.RVSM.115 Chyby v udržení výšky RVSM

a) Provozovatel oznámí zaznamenané nebo sdělené chyby v udržení výšky způsobené nesprávnou činností vybavení letadla nebo chybou provozní povahy, které dosahují přinejmenším níže uvedených hodnot:

1) celková vertikální chyba (TVE) ± 90 m (± 300 ft);

2) systémová chyba výškoměru (ASE) ± 75 m (± 245 ft) a

3) stanovená odchylka nadmořské výšky (AAD) ± 90 m (± 300 ft).

▼B

b) Hlášení o těchto událostech se zasílají příslušnému úřadu do 72 hodin. Hlášení musí obsahovat počáteční analýzu příčin a opatření přijatých k tomu, aby se tyto události neopakovaly.

c) Pokud provozovatel zaznamená nebo mu jsou oznámeny chyby v udržení výšky, přijme okamžitá opatření k nápravě stavu, který k chybám vedl, a jestliže ho o to příslušný úřad požádá, vypracuje následnou zprávu.

HLAVA E

▼M21

PROVOZ ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVO) A PROVOZ S PROVOZNÍMI ZÁPOČTY

SPA.LVO.100 Provoz za podmínek nízké dohlednosti a provoz s provozními zápočty

Provozovatel provádí následující provoz, pouze pokud příslušný úřad schválil:

a) vzlety za podmínek dohlednosti menší než 400 m RVR;

b) přiblížení podle přístrojů za podmínek nízké dohlednosti a

c) provoz s provozními zápočty s výjimkou provozu se systémem EFVS 200, na který se nesmí vztahovat zvláštní schválení/oprávnění.

SPA.LVO.105 Kritéria pro zvláštní schválení/oprávnění

Aby provozovatel získal zvláštní schválení/oprávnění podle SPA.LVO.100, musí prokázat, že:

a) pro provoz při přiblížení za snížené dohlednosti, provoz LVTO s dráhovou dohledností (RVR) menší než 125 m a provoz s provozními zápočty je letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;

b) členové letové posádky jsou způsobilí k provádění zamýšleného provozu a je zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu v souladu s článkem SPA.LVO.120;

c) jsou zavedeny provozní postupy pro zamýšlený provoz;

d) byly provedeny veškeré relevantní změny seznamu minimálního vybavení (MEL);

e) byly provedeny veškeré relevantní změny programu údržby;

f) byly stanoveny postupy k zajištění vhodnosti letišť pro zamýšlený provoz včetně postupů pro let podle přístrojů v souladu s článkem SPA.LVO.100 a

g) bylo provedeno posouzení bezpečnosti pro zamýšlený provoz a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování míry bezpečnosti.

SPA.LVO.110 Požadavky týkající se letišť včetně letových postupů podle přístrojů

Provozovatel zajistí, aby byla pro provoz za podmínek nízké viditelnosti (LVO) a provoz s provozními zápočty využívána pouze letiště včetně postupů pro let podle přístrojů, která jsou vhodná pro zamýšlený provoz.

_____

▼M21

SPA.LVO.120 Způsobilost letové posádky

a) Provozovatel zajistí způsobilost letové posádky k provádění zamýšleného provozu.

b) Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky úspěšně absolvoval výcvik a přezkoušení pro všechny druhy provozu za podmínek nízké viditelnosti (LVO) a provozu s provozními zápočty, pro něž bylo uděleno schválení. Takový výcvik a přezkoušení musí:

1) zahrnovat počáteční a opakovací výcvik a přezkoušení;

2) zahrnovat normální, mimořádné a nouzové postupy;

3) být přizpůsoben typu technologií používaných při zamýšleném provozu a

4) zohledňovat rizika lidského faktoru spojená se zamýšleným provozem.

c) Provozovatel vede záznamy o výcviku a kvalifikaci členů letové posádky.

d) Výcvik a přezkoušení provádějí vhodně kvalifikovaní pracovníci. V případě letového výcviku a přezkoušení a výcviku a přezkoušení pomocí letové simulace musí mít personál, který výcvik poskytuje a přezkoušení provádí, kvalifikaci v souladu s přílohou I (část FCL) nařízení (EU) č. 1178/2011.

▼B

SPA.LVO.125 Provozní postupy

a) Provozovatel stanoví postupy a pokyny, které se použijí pro lety LVO. Tyto postupy a pokyny jsou uvedeny v provozní příručce nebo v příručce postupů a obsahují povinnosti členů letové posádky během pojíždění, vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu, popřípadě při nezdařeném přiblížení.

b) Před zahájením letu LVO se velící pilot/velitel letadla přesvědčí, že:

1) stav vizuálních a nevizuálních zařízení je dostatečný;

2) podle informací letových provozních služeb (ATS) jsou v platnosti příslušné postupy pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVP);

3) členové letové posádky mají potřebnou kvalifikaci.

SPA.LVO.130 Minimální vybavení

a) Provozovatel uvede v provozní příručce minimální vybavení, které musí být při zahájení letu LVO provozuschopné v souladu s letovou příručkou (AFM) nebo jiným schváleným dokumentem v provozní příručce, popřípadě příručce postupů.

b) Velící pilot/velitel letadla se přesvědčí, zda stav letadla a jeho příslušných palubních systémů je přiměřený konkrétnímu druhu provozu, který má být proveden.

HLAVA F

PROVOZ DVOUMOTOROVÝCH LETOUNŮ SE ZVĚTŠENOU VZDÁLENOSTÍ OD PŘIMĚŘENÉHO LETIŠTĚ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Dvoumotorové letouny v obchodní letecké dopravě jsou provozovány za prahovou vzdálenost stanovenou v souladu s článkem CAT.OP.MPA.140, pouze pokud příslušný úřad udělil provozovateli oprávnění k provozu ETOPS.

▼B

SPA.ETOPS.105 Oprávnění k provozu ETOPS

Pro získání oprávnění k provozu ETOPS od příslušného úřadu musí provozovatel doložit, že:

a) kombinace letounu/motoru má pro zamýšlený provoz schválení typového návrhu ETOPS a schválení spolehlivosti;

b) vypracoval program výcviku pro členy letové posádky a veškerý další provozní personál podílející se na tomto provozu a členové letové posádky a veškerý další provozní personál mají pro zamýšlený provoz odpovídající kvalifikaci;

c) organizace a praxe provozovatele jsou pro zamýšlený provoz vhodné;

d) vypracoval provozní postupy.

SPA.ETOPS.110 Náhradní letiště na trati při provozu ETOPS

a) Náhradní letiště na trati při provozu ETOPS je považováno za přiměřené, jestliže v předpokládané době použití je letiště dostupné a vybavené nezbytnými pomocnými službami, jako jsou letové provozní služby (ATS), dostatečné osvětlení, komunikační zařízení, meteorologické zprávy, navigační zařízení a záchranné služby, a má-li alespoň jeden postup přiblížení podle přístrojů.

b) Před provedením letu ETOPS provozovatel zajistí, aby bylo k dispozici náhradní letiště ETOPS na trati buď v mezích schválené doby letu na náhradní letiště, nebo doby letu na náhradní letiště na základě provozuschopnosti letounu stanovené ze seznamu minimálního vybavení (MEL) podle toho, která vzdálenost je kratší.

c) Provozovatel určí požadovaná náhradní letiště na trati při provozu ETOPS v provozním letovém plánu a v letovém plánu letových provozních služeb (ATS).

SPA.ETOPS.115 Plánovací minima pro náhradní letiště na trati při provozu ETOPS

a) Provozovatel zvolí letiště jako náhradní letiště na trati při provozu ETOPS, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že od předpokládané doby přistání až do jedné hodiny po nejpozdější možné době přistání budou existovat podmínky, které odpovídají plánovacím minimům vypočteným přidáním dodatečných limitů uvedených v tabulce 1 nebo které tato minima převyšují.

b) Provozovatel uvede způsob stanovení provozních minim pro plánované náhradní letiště na trati při provozu ETOPS v provozní příručce.

Tabulka 1

Plánovací minima pro náhradní letiště na trati při provozu ETOPS

Druh přiblížení	Plánovací minima
Přesné přiblížení	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Nepřesné přístrojové přiblížení nebo přiblížení okruhem	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: viditelnost; MDA/H: minimální nadmořská výška/výška pro klesání

▼B

HLAVA G

DOPRAVA NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ

▼M4

SPA.DG.100 Doprava nebezpečného zboží

S výjimkou ustanovení přílohy IV (část CAT), přílohy VI (část NCC), přílohy VII (část NCO) a přílohy VIII (část SPO) provádí provozovatel leteckou dopravu nebezpečného zboží, pouze pokud k tomu získal oprávnění příslušného úřadu.

▼B

SPA.DG.105 Oprávnění k dopravě nebezpečného zboží

Pro získání oprávnění k dopravě nebezpečného zboží provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi:

a) zavede a zajišťuje program výcviku pro veškerý dotčený personál a prokáže příslušnému úřadu, že veškerému personálu byl poskytnut odpovídající výcvik;

b) zavede provozní postupy s cílem zajistit bezpečné zacházení s nebezpečným zbožím ve všech fázích letecké dopravy, které obsahují informace a pokyny týkající se:

1) postupu provozovatele v oblasti dopravy nebezpečného zboží;

2) požadavků na přijímání nebezpečného zboží, manipulaci s ním a jeho nakládání, ukládání a separaci;

3) opatření, která je třeba přijmout v případě, že dojde k nehodě nebo incidentu letadla dopravujícího nebezpečné zboží;

4) reakce v případě nouzových situací spojených s nebezpečným zbožím;

5) odstranění veškerého případného znečištění;

6) povinností veškerého dotčeného personálu, zejména s ohledem na manipulaci na zemi a manipulaci v letadle;

7) kontroly ke zjištění poškození, netěsnosti nebo kontaminace;

8) hlášení nehod a incidentů s nebezpečným zbožím.

SPA.DG.110 Informace a dokumentace o nebezpečném zboží

Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi:

a) poskytne písemné informace velícímu pilotovi/veliteli letadla:

1) o nebezpečném zboží, které má být letadlem dopraveno;

2) pro použití v případě reakce na nouzové situace během letu;

b) použije kontrolní seznam pro přejímku nebezpečného zboží;

c) zajistí, aby byly k nebezpečnému zboží přiloženy předepsaný doklad či doklady o dopravě nebezpečného zboží, které vyplní osoba podávající nebezpečné zboží k letecké dopravě, s výjimkou případů, kdy jsou příslušné informace o nebezpečném zboží předloženy v elektronické podobě;

d) zajistí, aby v případě, že je doklad o dopravě nebezpečného zboží poskytnut v písemné podobě, byla jedna kopie tohoto dokladu uložena na zemi, kde je k ní možné získat přístup v přiměřené době, dokud zboží nedorazí do místa určení;

▼M15

e) zajistí, aby byla na zemi uložena kopie informací poskytnutých velícímu pilotovi nebo veliteli letadla a aby uvedená kopie nebo informace v ní obsažené byly snadno přístupné referentovi pro letový provoz, letovému dispečerovi nebo určenému pozemnímu personálu odpovědnému za jejich část letového provozu až do dokončení letu, k němuž se tyto informace vztahují;

▼B

f) uchovává kontrolní seznam pro přejímku nebezpečného zboží, doklad o jeho dopravě a informace poskytnuté velícímu pilotovi/veliteli letadla alespoň 3 měsíce po skončení letu;

g) uchovává záznamy o výcviku veškerého personálu alespoň po 3 roky.

HLAVA H

PROVOZ VRTULNÍKŮ SE SYSTÉMY SNÍMÁNÍ NOČNÍHO VIDĚNÍ

SPA.NVIS.100 Provoz se systémy snímání nočního vidění (NVIS)

a) Vrtulníky jsou provozovány podle pravidel VFR v noci pomocí systému NVIS, pouze pokud k tomu provozovatel získal oprávnění příslušného úřadu.

b) Pro získání tohoto oprávnění příslušného úřadu provozovatel:

1) provozuje obchodní leteckou dopravu (CAT) a je držitelem osvědčení leteckého provozovatele pro obchodní leteckou dopravu (CAT AOC) v souladu s přílohou III (část ORO);

2) prokáže příslušnému úřadu:

i) soulad s příslušnými požadavky obsaženými v této hlavě,

ii) úspěšnou integraci všech prvků systému NVIS.

SPA.NVIS.110 Požadavky na vybavení pro provoz NVIS

a) Před prováděním provozu NVIS musí být každému vrtulníku a veškerému vybavení souvisejícímu se systémem NVIS vydáno příslušné schválení letové způsobilosti v souladu s nařízením ►M4 (EU) č. 748/2012 ◄.

▼M15

b) *Radiový výškoměr*. Vrtulník je vybaven rádiovým výškoměrem schopným vysílat hlasové varování při klesání pod předem nastavenou výšku a hlasovou a optickou signalizací uváděnou do činnosti ve výšce volitelné pilotem, které jsou okamžitě patrné během všech fází letu NVIS.

▼B

c) *Osvětlení letadla slučitelné se systémem NVIS*. S cílem zmírnit snížené periferní vnímání podnětů a posílit možnosti situačního uvědomování jsou zajištěny tyto položky:

1) osvětlení přístrojové desky (pokud je zastavěna) slučitelné se systémem NVIS, které dokáže osvítit veškeré nezbytné letové přístroje;

2) užitková světla slučitelná se systémem NVIS;

3) přenosná svítilna slučitelná se systémem NVIS a

4) prostředek na odstranění a zhasnutí vnitřních světel neslučitelných se systémem NVIS.

d) *Dodatečné vybavení systému NVIS*. Je zajištěno toto dodatečné vybavení systému NVIS:

▼B

1) záložní nebo druhotný zdroj elektrické energie pro prostředky pro noční vidění (NVG);

2) helma s připevněnými příslušnými prostředky NVG.

e) Veškeré předepsané prostředky NVG při letu NVIS jsou stejného typu, generace a modelu.

f) *Zachování letové způsobilosti*

1) Postupy pro zachování letové způsobilosti obsahují informace potřebné k provedení průběžné údržby a prohlídek vybavení systému NVIS zastavěného do vrtulníku a zahrnují alespoň:

i) čelní skla a průhledné plochy vrtulníku,

ii) osvětlení systému NVIS,

iii) prostředky NVG a

iv) veškeré dodatečné vybavení podporující lety NVIS.

2) Veškeré následné úpravy nebo údržba letadla musí být v souladu se schválením letové způsobilosti pro lety NVIS.

SPA.NVIS.120 Provozní minima pro lety NVIS

▼M21

a) Lety nelze provádět při hodnotách nižších, než jsou meteorologická minima pro prováděný druh nočních letů.

▼B

b) Provozovatel stanoví minimální převodní výšku, do/ze které může let pomocí systému NVIS pokračovat.

SPA.NVIS.130 Požadavky na posádku pro provoz NVIS

a) *Výběr*. Provozovatel stanoví kritéria pro výběr členů posádky pro lety NVIS.

b) *Praxe*. Minimální praxe pro velitele letadla je nejméně 20 hodin doby letu podle pravidel VFR v noci ve funkci velícího pilota/velitele letadla na vrtulníku před zahájením výcviku.

c) *Provozní výcvik*. Všichni piloti musí absolvovat provozní výcvik v souladu s postupy NVIS stanovenými v provozní příručce.

d) *Rozlétanost*. Všichni piloti a členové technické posádky pro provoz NVIS provádějící lety NVIS museli za posledních 90 dnů absolvovat tři lety NVIS. Rozlétanost lze obnovit při výcvikovém letu na vrtulníku nebo schváleném úplném letovém simulátoru (FFS) zahrnujícím položky uvedené v písm. f) bodě 1.

e) *Složení posádky*. Minimální počet členů posádky musí být větším z počtu uvedeného:

1) v letové příručce (AFM);

2) pro příslušnou činnost nebo

3) v provozním oprávnění pro lety NVIS.

▼B

f) *Výcvik a přezkoušení posádky*

1) Výcvik a přezkoušení se provádí v souladu s podrobnými osnovami schválenými příslušným úřadem a zahrnutými do provozní příručky.

2) Členové posádky

i) Programy výcviku posádky: zlepšují znalosti pracovního prostředí provozu NVIS a vybavení pro tento provoz, zlepšují koordinaci posádky a zahrnují opatření k minimalizaci rizik spojených se vstupem do prostředí nízké viditelnosti, jakož i běžné a nouzové postupy NVIS.

ii) Opatření uvedená v písm. f) bodě 2 podbodě i) se posuzují během:

A) přezkoušení odborné způsobilosti v noci a

B) traťových přezkoušení.

SPA.NVIS.140 Informace a dokumentace

Provozovatel v rámci analýzy rizik a procesu řízení zajistí, aby byla rizika spojená s prostředím NVIS minimalizována tím, že v provozní příručce stanoví: způsob výběru, složení a výcvik posádky, úroveň vybavení a kritéria odbavení a provozní postupy a minima, jež umožní popsat a odpovídajícím způsobem zmírnit rizika běžného i případného mimořádného provozu.

HLAVA I

PROVOZ S VRTULNÍKOVÝM JEŘÁBEM

SPA.HHO.100 Provoz s vrtulníkovým jeřábem (HHO)

a) Vrtulníky jsou provozovány pro účely obchodní letecké dopravy (CAT) s vrtulníkovým jeřábem, pouze pokud k tomu provozovatel získal oprávnění příslušného úřadu.

b) Pro získání tohoto oprávnění příslušného úřadu provozovatel:

1) provozuje obchodní leteckou dopravu (CAT) a je držitelem osvědčení leteckého provozovatele pro obchodní leteckou dopravu (CAT AOC) v souladu s přílohou III (část ORO);

2) prokáže příslušnému úřadu soulad s požadavky obsaženými v této hlavě.

▼M15

SPA.HHO.110 Požadavky na vybavení pro provoz HHO

a) Zástavba veškerého vybavení vrtulníkového jeřábu jiného než jednoduchého PCDS, včetně rádiového vybavení, musí být v souladu s článkem SPA.HHO.115 a ke všem následujícím úpravám musí být vydáno schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci. Pomocné vybavení je navrženo a přezkoušeno na základě příslušného standardu požadovaného příslušným úřadem.

b) Pokyny pro údržbu vybavení a systémů pro provoz HHO jsou stanoveny provozovatelem ve spolupráci s výrobcem a jsou obsaženy v provozovatelově programu údržby vrtulníku stanoveném v nařízení (EU) č. 1321/2014.

▼B

SPA.HHO.115 Komunikační vybavení pro provoz HHO

Zavede se oboustranné rádiové spojení s organizací, pro kterou je provoz HHO prováděn, a je-li to možné, spojení s pozemním personálem na místě HHO při:

a) denním a nočním provozu v pobřežních vodách;

b) nočním provozu nad pevninou s výjimkou provozu HHO na provozním místě vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS).

SPA.HHO.125 Výkonnostní požadavky na provoz HHO

S výjimkou provozu HHO na provozních místech HEMS musí být vrtulník pro provoz HHO schopen letu po celou dobu poruchy kritického motoru se zbývajícím motorem či motory při patřičně nastaveném výkonu, aniž by byla ohrožena zavěšená osoba či osoby/zavěšený náklad, třetí osoby nebo majetek.

SPA.HHO.130 Požadavky na posádku pro provoz HHO

a) *Výběr*. Provozovatel stanoví kritéria pro výběr členů letové posádky pro lety HHO s přihlédnutím k jejich předchozí praxi.

b) *Praxe*. Minimální úroveň praxe pro velitele letadla provádějícího lety HHO nesmí být menší než:

1) pro lety v pobřežních vodách:

i) 1 000 letových hodin ve funkci velícího pilota/velitele letadla na vrtulnících nebo 1 000 letových hodin ve funkci druhého pilota v provozu HHO, z nichž je 200 letových hodin provedeno ve funkci velícího pilota pod dozorem, a

ii) 50 cyklů zvedání provedených v pobřežních vodách, z nichž 20 cyklů musí proběhnout v noci, pokud jsou prováděny noční lety, přičemž za cyklus zvedání se považuje jedno spuštění a zvednutí háku jeřábu;

2) pro lety nad pevninou:

i) 500 letových hodin ve funkci velícího pilota/velitele letadla na vrtulnících nebo 500 letových hodin ve funkci druhého pilota v provozu HHO, z nichž je 100 letových hodin provedeno ve funkci velícího pilota pod dozorem,

ii) 200 letových hodin provozní praxe ve vrtulnících získané v provozním prostředí podobném zamýšlenému provozu a

iii) 50 cyklů zvedání, z nichž 20 cyklů musí proběhnout v noci, pokud jsou prováděny noční lety.

c) *Provozní výcvik a praxe*. Úspěšné dokončení výcviku v souladu s postupy HHO uvedenými v provozní příručce a odpovídající praxe z hlediska úlohy a prostředí, v nichž jsou lety HHO prováděny.

▼B

d) *Rozlétanost*. Všichni piloti a členové posádky pro provoz HHO provádějící lety HHO museli za posledních 90 dní absolvovat:

1) při provozu ve dne: libovolnou kombinaci tří denních nebo nočních cyklů zvedání, z nichž každý musí obsahovat přechod do a z visení;

2) při provozu v noci: tři noční cykly zvedání, z nichž každý musí obsahovat přechod do a z visení.

e) *Složení posádky*. Minimální počet členů posádky pro denní nebo noční lety musí být stanoven v provozní příručce. Minimální počet členů posádky závisí na typu vrtulníku, meteorologických podmínkách, druhu úkolu a v případě letů v pobřežních vodách také na okolním prostředí v místě HHO, stavu moře a pohybu plavidla. Minimální počet členů posádky nesmí být v žádném případě menší než jeden pilot a jeden člen posádky pro provoz HHO.

f) *Výcvik a přezkoušení*

1) Výcvik a přezkoušení se provádí v souladu s podrobnými osnovami schválenými příslušným úřadem a zahrnutými do provozní příručky.

2) Členové posádky

i) Programy výcviku posádky: zlepšují znalosti pracovního prostředí provozu HHO a vybavení pro tento provoz, zlepšují koordinaci posádky a zahrnují opatření k minimalizaci rizik spojených s běžnými a nouzovými postupy HHO a výboji statické elektřiny.

ii) Opatření uvedená v písm. f) bodě 2 podbodě i) se posuzují v rámci přezkoušení odborné způsobilosti k provozu za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) ve dne nebo přezkoušení odborné způsobilosti k provozu za podmínek VMC v noci, pokud provozovatel provádí lety HHO v noci.

SPA.HHO.135 Instruktáž cestujících při letu HHO

Před každým letem nebo sérií letů HHO jsou cestující HHO instruováni a poučeni o nebezpečích spojených s výbojem statické elektřiny a o dalších aspektech provozu HHO.

SPA.HHO.140 Informace a dokumentace

a) Provozovatel v rámci analýzy rizik a procesu řízení zajistí, aby byla rizika spojená s prostředím provozu HHO minimalizována tím, že v provozní příručce stanoví: způsob výběru, složení a výcvik posádky, úroveň vybavení a kritéria odbavení a provozní postupy a minima, jež umožní popsat a odpovídajícím způsobem zmírnit rizika běžného i případného mimořádného provozu.

b) Příslušné výňatky z provozní příručky jsou poskytnuty organizaci, pro kterou má být provoz HHO prováděn.

▼B

HLAVA J

PROVOZ VRTULNÍKOVÉ LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

SPA.HEMS.100 Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS)

a) Vrtulníky jsou provozovány pro účely vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), pouze pokud k tomu provozovatel získal oprávnění příslušného úřadu.

b) Pro získání tohoto oprávnění příslušného úřadu provozovatel:

1) provozuje obchodní leteckou dopravu (CAT) a je držitelem osvědčení leteckého provozovatele pro obchodní leteckou dopravu (CAT AOC) v souladu s přílohou III (část ORO);

2) prokáže příslušnému úřadu soulad s požadavky obsaženými v této hlavě.

SPA.HEMS.110 Požadavky na vybavení pro provoz HEMS

Zástavba veškerého jednoúčelového zdravotnického vybavení vrtulníku, všechny jeho následné úpravy a případně jeho obsluha se schvaluje v souladu s nařízením ►M4 (EU) č. 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115 Komunikační vybavení

Kromě požadavků uvedených v článku CAT.IDE.H jsou vrtulníky provádějící lety HEMS vybaveny komunikačním vybavením schopným obousměrné komunikace s organizací, pro niž je provoz HEMS zajišťován, a je-li to možné, komunikace s pozemním personálem záchranné služby.

SPA.HEMS.120 Provozní minima pro lety HEMS

a) Lety HEMS provozované v 1. a 2. třídě výkonnosti splňují meteorologická minima pro fázi odbavení a letu na trati, která jsou uvedena v tabulce 1. V případě, že se během fáze letu na trati meteorologické podmínky zhorší pod uvedená minima základny oblačnosti nebo dohlednosti, vrtulníky s osvědčením pouze pro lety za podmínek VMC let přeruší nebo se vrátí na základnu. Vrtulníky, které jsou vybaveny a mají osvědčení pro lety za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), mohou let přerušit, vrátit se na základnu nebo zcela let změnit na let prováděný podle pravidel letu podle přístrojů (IFR), pokud má letová posádka příslušnou kvalifikaci.

Tabulka 1

Provozní minima pro lety HEMS

2 PILOTI		1 PILOT	
DEN			
Výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy	Dohlednost	Výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy	Dohlednost
500 ft a více	Stanovená příslušnými minimy VFR ve vzdušném prostoru	500 ft a více	Stanovená příslušnými minimy VFR ve vzdušném prostoru
499–400 ft	1 000 m (*)	499–400 ft	2 000 m
399–300 ft	2 000 m	399–300 ft	3 000 m

▼B

2 PILOTI		1 PILOT	
NOC			
Základna oblačnosti	Dohlednost	Základna oblačnosti	Dohlednost
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) Během fáze letu na trati může být dohlednost na krátkou dobu snížena na 800 m za dohlednosti země, letí-li vrtulník rychlostí, která přiměřeným způsobem umožní zpozorovat všechny překážky s předstihem potřebným pro zamezení srážce.
(**) Během fáze letu na trati může být základna oblačnosti na krátkou dobu snížena na 1 000 ft.

b) Meteorologická minima pro fázi odbavení a fázi letu na trati v případě letu HEMS prováděného ve 3. třídě výkonnosti jsou tato: základna nejnižší význačné oblačné vrstvy 600 ft a dohlednost 1 500 m. Dohlednost může být krátkodobě snížena na 800 m za dohlednosti země, letí-li vrtulník rychlostí, která přiměřeným způsobem umožní zpozorovat všechny překážky a zamezit srážce.

SPA.HEMS.125 Výkonnostní požadavky pro lety HEMS

a) Provoz ve 3. třídě výkonnosti se neprovádí nad nehostinným prostředím.

b) Vzlety a přistání

1) Vrtulníky provádějící provoz na plochu nebo z plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO) v nemocnici, která se nachází v hustě osídleném nehostinném prostředí a slouží jako provozní základna HEMS, jsou provozovány v souladu s 1. třídou výkonnosti.

2) Vrtulníky provádějící provoz na plochu nebo z plochy FATO v nemocnici, která se nachází v hustě osídleném nehostinném prostředí a neslouží jako provozní základna HEMS, jsou provozovány v souladu s 1. třídou výkonnosti s výjimkou případů, kdy je provozovatel držitelem oprávnění podle článku CAT.POL.H.225.

3) Vrtulníky provádějící provoz na provozní místo nebo z provozního místa HEMS, které se nachází v nehostinném prostředí, jsou provozovány v souladu s 2. třídou výkonnosti a jsou vyňaty z povinnosti získat oprávnění podle čl. CAT.POL.H.305 písm. a), pokud prokáží soulad s čl. CAT.POL.H.305 písm. b) body 2 a 3.

4) Provozní místo HEMS musí být dostatečně velké, aby zajistilo bezpečnou vzdálenost od všech překážek. Pro potřeby nočního provozu musí být toto místo osvětleno, aby bylo rozpoznatelné i se všemi překážkami.

SPA.HEMS.130 Požadavky na posádku

a) *Výběr*. Provozovatel stanoví kritéria pro výběr členů letové posádky pro lety HEMS s přihlédnutím k jejich předchozí praxi.

b) *Praxe*. Minimální úroveň praxe pro velitele letadla provádějícího lety HEMS nesmí být menší než:

1) buď:

i) 1 000 letových hodin ve funkci velícího pilota/velitele letadla, z nichž je 500 letových hodin provedeno ve funkci velícího pilota/velitele letadla na vrtulnících, nebo

▼B

ii) 1 000 letových hodin ve funkci druhého pilota v provozu HEMS, z nichž je 500 letových hodin provedeno ve funkci velícího pilota pod dozorem a 100 letových hodin ve funkci velícího pilota/velitele letadla na vrtulnících;

2) 500 letových hodin provozní praxe ve vrtulnících získané v provozním prostředí podobném zamýšlenému provozu a

3) 20 letových hodin za podmínek VMC v noci ve funkci velícího pilota/velitele letadla v případě pilotů, kteří jsou zapojeni do provozu v noci.

c) *Provozní výcvik*. Úspěšné dokončení provozního výcviku v souladu s postupy HEMS obsaženými v provozní příručce.

d) *Rozlétanost*. Všichni piloti provádějící provoz HEMS absolvovali za posledních šest měsíců minimálně 30 minutový let výhradně podle přístrojů na vrtulníku nebo na zařízení FSTD.

e) *Složení posádky*

1) *Let ve dne*. Posádka pro let ve dne zahrnuje minimálně jednoho pilota a jednoho člena technické posádky HEMS.

i) Toto složení může být sníženo na jednoho pilota, pouze pokud:

A) na provozním místě HEMS musí velitel letadla převézt dodatečný zdravotnický materiál. V tomto případě může být člen technické posádky HEMS ponechán na místě za účelem poskytnutí pomoci nemocným nebo zraněným osobám, zatímco velitel letadla provede let;

B) po příletu na provozní místo HEMS brání umístění nosítek členovi technické posádky HEMS v obsazení předního sedadla nebo

C) zdravotnický doprovod potřebuje pomoc člena technické posádky HEMS během letu.

ii) V případech popsaných v bodě i) jsou provozní minima stanovena na základě příslušných požadavků vzdušného prostoru; provozní minima pro lety HEMS obsažená v tabulce 1 článku SPA.HEMS.120 se nepoužijí.

iii) Pouze v případě popsaném v bodě i) podbodě A) může velitel letadla přistát na provozním místě HEMS, aniž by člen technické posádky při přistání pomáhal z předního sedadla.

2) *Let v noci*. Posádka pro let v noci zahrnuje minimálně:

i) dva piloty nebo

ii) jednoho pilota a jednoho člena technické posádky HEMS v konkrétních zeměpisných oblastech vymezených provozovatelem v provozní příručce, přičemž se zohlední:

A) odpovídající referenční body na povrchu země;

▼B

B) systém sledování letu po dobu trvání úkolu HEMS;

C) spolehlivost zařízení hlásících stav počasí;

D) seznam minimálního vybavení pro provoz HEMS;

E) složení stálé posádky s neměnným personálním obsazením;

F) minimální kvalifikace posádky, počáteční a opakovací výcvik;

G) provozní postupy, včetně koordinace posádky;

H) meteorologická minima a

I) další zřetele ke konkrétním místním podmínkám.

f) *Výcvik a přezkoušení posádky*

1) Výcvik a přezkoušení se provádí v souladu s podrobnými osnovami schválenými příslušným úřadem a zahrnutými do provozní příručky.

2) Členové posádky

i) Programy výcviku posádky: zlepšují znalosti pracovního prostředí provozu HEMS a vybavení pro tento provoz, zlepšují koordinaci posádky a zahrnují opatření k minimalizaci rizik spojených s převozem na trati za podmínek nízké viditelnosti, výběrem provozních míst HEMS a profily přiblížení a odletů.

ii) Opatření uvedená v písm. f) bodě 2 podbodě i) se posuzují během:

A) přezkoušení odborné způsobilosti k provozu za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) ve dne nebo přezkoušení odborné způsobilosti k provozu za podmínek VMC v noci, pokud provozovatel provádí lety HEMS v noci, a

B) traťových přezkoušení.

SPA.HEMS.135 Instruktáž zdravotnického doprovodu a dalšího personálu HEMS

a) *Zdravotnický doprovod*. Před každým letem nebo sérií letů HEMS je zdravotnický doprovod poučen s cílem zajistit, aby se seznámil s pracovním prostředím provozu HEMS a vybavením pro tento provoz, dokázal ovládat zdravotnické a nouzové vybavení na palubě a podílel se na běžných a nouzových postupech nastupování a vystupování.

b) *Pozemní personál záchranné služby*. Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby se pozemní personál záchranné služby seznámil s pracovním prostředím provozu HEMS a vybavením pro tento provoz a s riziky spojenými s pozemním provozem na provozním místě HEMS.

▼B

c) *Pacient*. Aniž jsou dotčena ustanovení článku CAT.OP.MPA.170, instruktáž se provede pouze v případě, že to zdravotní stav pacienta umožňuje.

SPA.HEMS.140 Informace a dokumentace

a) Provozovatel v rámci analýzy rizik a procesu řízení zajistí, aby byla rizika spojená s prostředím provozu HEMS minimalizována tím, že v provozní příručce stanoví: způsob výběru, složení a výcvik posádky, úroveň vybavení a kritéria odbavení a provozní postupy a minima, jež umožní popsat a odpovídajícím způsobem zmírnit rizika běžného i případného mimořádného provozu.

b) Příslušné výňatky z provozní příručky jsou poskytnuty organizaci, pro kterou má být provoz HEMS prováděn.

SPA.HEMS.145 Zařízení provozní základny HEMS

a) Je-li požadováno, aby členové posádky byli v pohotovosti s reakční dobou kratší než 45 minut, je zajištěno vhodné ubytování v těsné blízkosti každé provozní základny.

b) Na každé provozní základně jsou piloti vybaveni zařízením pro zjištění současného stavu a předpovědi počasí a mají zajištěno dostatečné vybavení pro komunikaci s příslušným stanovištěm letových provozních služeb (ATS). Pro plánování všech úkolů je k dispozici dostatečné zařízení.

▼M20

SPA.HEMS.150 Zásoba paliva/energie – úlevy

Alternativně k čl. CAT.OP.MPA.191 písm. b), c) a d), pokud je úkol vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS) prováděn podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) v místní a vymezené zeměpisné oblasti, zajistí palivové/energetické zásady, aby po skončení mise byla konečná záloha paliva/energie dostatečná pro:

a) 30 minut letu při rychlosti nejlepšího doletu nebo

b) 20 minut letu při rychlosti nejlepšího doletu ve dne při provozu v prostoru poskytujícím souvislá a vhodná provozní místa.

SPA.HEMS.155 Plnění paliva s cestujícími na palubě

Postup plnění paliva jak se zastavenými, tak s otáčejícími se rotory je zajištěn v souladu s článkem CAT.OP.MPA.200 Zvláštní plnění paliva do letadla nebo odčerpávání paliva z letadla.

▼M9

HLAVA K

PROVOZ VRTULNÍKŮ V POBŘEŽNÍCH VODÁCH

SPA.HOFO.100 Provoz vrtulníků v pobřežních vodách (HOFO)

Ustanovení této hlavy se vztahují na:

a) provozovatele obchodní letecké dopravy, který je držitelem osvědčení leteckého provozovatele (AOC) v souladu s částí ORO;

b) provozovatele zvláštního provozu, který svou činnost oznámil v souladu s částí ORO; nebo

c) neobchodního provozovatele, který svou činnost oznámil v souladu s částí ORO.

SPA.HOFO.105 Oprávnění k provozu vrtulníků v pobřežních vodách

a) Před zahájením provozu podle této hlavy musí příslušný úřad vydat provozovateli specifické oprávnění.

b) Pro získání tohoto oprávnění musí provozovatel podat žádost k příslušnému úřadu podle článku SPA.GEN.105 a musí prokázat, že splňuje požadavky této hlavy.

c) Před zahájením provozu z jiného členského státu, než je členský stát, který udělil oprávnění podle písmene a), uvědomí provozovatel příslušné úřady obou členských států o zamýšleném provozu.

SPA.HOFO.110 Provozní postupy

a) V rámci procesu řízení bezpečnosti provozovatel zmírní a minimalizuje rizika specifická pro provoz vrtulníků v pobřežních vodách. Provozovatel v provozní příručce stanoví:

1) způsob výběru, složení a výcviku posádek;

2) povinnosti a odpovědnost členů posádky a dalšího personálu, který se na tomto provozu podílí;

3) požadované vybavení a kritéria odbavení; a

4) provozní postupy a minima, jež umožní popsat a odpovídajícím způsobem zmírnit rizika běžného i případného mimořádného provozu.

b) Provozovatel zajistí, aby:

1) před každým letem byl připraven provozní letový plán;

2) bezpečnostní instruktáž cestujících obsahovala rovněž veškeré konkrétní informace týkající se zvláštností provozu v pobřežních vodách a s těmito informacemi byli cestující seznámeni před nástupem do vrtulníku;

3) každý člen letové posádky měl na sobě schválený oděv pro přežití:

i) když meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné velícímu pilotovi či veliteli vrtulníku udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C; nebo

▼M9

ii) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití, nebo

iii) je-li let naplánován na noc v nehostinném prostředí;

4) příslušná služba ATS sdělila průběh tratě v pobřežních vodách, pokud je k dispozici;

5) piloti optimálně využívali systémy automatického řízení letu (AFCS) po celou dobu letu;

6) byly vytvořeny specifické profily pro přiblížení v pobřežních vodách, včetně stabilních parametrů přiblížení a nápravných opatření, která je nutno přijmout, jestliže se přiblížení stane nejistým;

7) při vícepilotním provozu byly zavedeny postupy pro člena letové posádky ke sledování letových přístrojů během letu v pobřežních vodách, zejména během přiblížení či odletu, v zájmu zajištění bezpečné dráhy letu;

8) letová posádka přijala okamžitá a vhodná opatření, jakmile dojde k aktivaci výškového varování;

9) byly zavedeny postupy, které vyžadují, aby při dodržení bezpečnostních opatření systémy pro nouzové přistání na vodě byly vybaveny pro všechny přílety a odlety prováděné nad vodní plochou; a

10) provoz byl prováděn při dodržení všech omezení na tratích nebo v oblastech provozu stanovených příslušným úřadem nebo vhodným úřadem odpovědným za vzdušný prostor.

SPA.HOFO.115 Využívání míst v pobřežních vodách

Provozovatel využívá pouze takových míst v pobřežních vodách, které jsou vhodné z hlediska velikosti a hmotnosti typu použitého vrtulníku a daného provozu.

SPA.HOFO.120 Výběr letišť a provozních míst

▼M21

a) *Pozemní náhradní letiště určení.* Aniž tím jsou dotčeny články CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 a SPO.OP.151, nemusí při letech z místa v pobřežních vodách na pozemní letiště určení velící pilot/velitel letadla v provozním letovém plánu specifikovat náhradní letiště určení, pokud je zaveden dostatečný provozní plán pro nepředvídané události umožňující zajištění bezpečného návratu z pobřežních vod.

▼M9

b) *Náhradní helidek určení v pobřežních vodách*. Provozovatel může zvolit náhradní helidek určení v pobřežních vodách, jsou-li splněna všechna tato kritéria:

1) Náhradní helidek určení v pobřežních vodách je využíván pouze po přeletu bodu posledního návratu (PNR) v případě, že pozemní alternativní letiště určení není geograficky dostupné. Před přeletem tohoto bodu musí být využito pozemní náhradní letiště určení.

▼M9

2) Možnost přistání s jedním nepracujícím motorem (OEI) musí být proveditelná na náhradním helideku určení v pobřežních vodách.

3) Pokud je to možné, musí být zaručena dostupnost helideku před dosažením bodu PNR. Rozměry, konfigurace a bezpečná výška nad překážkami jednotlivých helideků nebo jiných míst musí být vhodné pro jejich využití jako náhradních helideků každým typem vrtulníku, které mají být používány.

4) Při stanovení meteorologických minim je zohledněna přesnost a spolehlivost meteorologických informací.

5) Seznam minimálního vybavení (MEL) obsahuje konkrétní ustanovení pro tento druh provozu.

6) Náhradní helidek určení v pobřežních vodách je vybrán pouze tehdy, pokud provozovatel stanovil postup v provozní příručce.

▼M21

SPA.HOFO.125 Standardní postupy přiblížení v pobřežních vodách (OSAP)

a) Provozovatel stanoví postupy s cílem zajistit, že standardní postupy přiblížení v pobřežních vodách (OSAP) budou provedeny pouze tehdy, pokud:

1) je vrtulník schopen zajišťovat navigaci a informace o prostředí překážky v reálném čase týkající se výšky nad překážkami a

2) buď:

i) je minimální výška pro klesání (MDH) stanovena podle rádiového výškoměru nebo podle zařízení, které zajišťuje rovnocenný výkon, nebo

ii) je uplatňována minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) s odpovídající rezervou.

b) Pokud provozovatel provádí standardní postupy přiblížení v pobřežních vodách (OSAP) na vrtulníkové plošiny nebo plavidla v pohybu, je let povolen pouze při provozu s vícepilotní posádkou.

c) Vzdálenost rozhodnutí musí zajišťovat dostatečně bezpečnou výšku nad překážkami při nezdařeném přiblížení od kteréhokoli místa určení, pro něž bylo přiblížení s OSAP plánováno.

d) V přiblížení z bodu za vzdáleností rozhodnutí nebo pod výškou MDA/H může pilot pokračovat jen tehdy, vidí-li místo určení.

e) Pro jednopilotní provoz musí být výška MDA/H a vzdálenost rozhodnutí odpovídajícím způsobem navýšena.

f) V případě provádění OSAP k pevnému místu v pobřežních vodách (tj. upevněnému zařízení nebo kotvícímu plavidlu), a pokud je k dispozici spolehlivá poloha podle systému GNSS v navigačním systému, musí být ke zvýšení bezpečnosti přiblížení s OSAP používán systém GNSS či systém prostorové navigace.

g) Provozovatel je povinen zahrnout OSAP do svých programů počátečního a opakovacího výcviku a přezkoušení.

▼M9

SPA.HOFO.130 Meteorologické podmínky

Aniž jsou dotčena ustanovení článků CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 a SPO.OP.170, při letech mezi místy ve třídě vzdušného prostoru G, kde je úsek nad vodními plochami kratší než 10 NM, lze provést lety podle pravidel VFR, jestliže podmínky splňují následující limity nebo jsou lepší než:

Minima pro lety mezi místy v pobřežních vodách ve třídě vzdušného prostoru G

	Den		Noc	
	Výška (*)	Viditelnost	Výška (*)	Viditelnost
Jednopilotní	300 stop	3 km	500 stop	5 km
Dvoupilotní	300 stop	2 km (**)	500 stop	5 km (***)

(*) Základna oblačnosti je taková, aby let ve stanovené výšce byl pod oblaky a v dostatečné vzdálenosti od nich.

(**) Vrtulníky smí být provozovány do letové dohlednosti 800 m za předpokladu, že heliport určení nebo mezilehlá konstrukce jsou průběžně viditelné.

(***) Vrtulníky smí být provozovány do letové dohlednosti 1 500 m za předpokladu, že heliport určení nebo mezilehlá konstrukce jsou průběžně viditelné.

SPA.HOFO.135 Omezení větru při provozu na místa v pobřežních vodách

Provoz na místa v pobřežních vodách se provádí pouze v případě, že rychlost větru na helideku včetně poryvů není vyšší než 60 uzlů.

SPA.HOFO.140 Výkonnostní požadavky na místech v pobřežních vodách

Vrtulníky, které vzlétají z míst v pobřežních vodách a přistávají na těchto místech, musí být provozovány v souladu s výkonnostními požadavky stanovenými v příslušné příloze podle druhu jejich provozu.

SPA.HOFO.145 Systém sledováním letových údajů (FDM)

a) Při provádění provozu v CAT vrtulníky vybavenými zapisovačem letových údajů provozovatel zavede a udržuje systém FDM jako součást integrovaného systému řízení, a to do 1. ledna 2019.

b) Systém FDM je nerepresivní a obsahuje odpovídající záruky ochrany zdroje (zdrojů) údajů.

SPA.HOFO.150 Systém sledování letadel

Provozovatel zavede a udržuje monitorovaný systém sledování letadel operujících v pobřežních vodách v nehostinném prostředí od okamžiku, kdy vrtulník vzlétl, až do doby jeho přistání v místě konečného určení.

SPA.HOFO.155 Systém VHM (Vibration health monitoring system)

a) Tyto vrtulníky provádějící provoz v pobřežních vodách v CAT v nehostinném prostředí musí být do 1. ledna 2019 vybaveny systémem VHM umožňujícím sledování stavu klíčových rotorových a pohonných rotorových systémů:

1) složité motorové vrtulníky, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2016;

▼M9

2) všechny vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti přede dnem 1. ledna 2017;

3) všechny vrtulníky, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2018.

b) Provozovatel musí mít systém:

1) ke sběru údajů, včetně systémem generovaných varování;

2) k analýze a stanovení použitelnosti součástek; a

3) reakce na zjištěné poruchy v počátečním stádiu.

SPA.HOFO.160 Požadavky na vybavení

a) Provozovatel musí splňovat tyto požadavky na vybavení:

1) Palubní rozhlas na palubě vrtulníků používaných k provozu v CAT a při neobchodnímu provozu složitých motorových vrtulníků (NCC):

i) Vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět musí být vybaveny palubním rozhlasem.

ii) Vrtulníky s MOPSC devět nebo menší nemusí být vybaven palubním rozhlasem, pokud provozovatel může prokázat, že pilotův hlas je za letu zřetelně slyšet na všech sedadlech pro cestující.

2) *Radiový výškoměr*

Vrtulníky musí být vybaveny rádiovým výškoměrem schopným vysílat hlasové varování při klesání pod předem nastavenou výšku a optickou signalizací uváděnou do činnosti ve výšce volitelné pilotem.

b) *Nouzové východy*

Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, všechny dveře, okna nebo jiné otevírání, které jsou vhodné pro nouzový výstup, a prostředky k jejich otevírání jsou zřetelně označeny značkami pro orientaci cestujících při použití za denního světla nebo ve tmě. Tyto značky jsou provedeny tak, aby byly viditelné i v případě, že se vrtulník převrátí nebo je kabina potopena.

c) *Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu pro vrtulníky (HTAWS)*

Vrtulníky používané v CAT s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 3 175 kg nebo s MOPSC větší než devět, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2018, musí být vybaveny systémem HTAWS, který splňuje požadavky na vybavení pro třídu A, jak je stanoveno v přijatelné normě.

SPA.HOFO.165 Dodatečné postupy a vybavení při provozu v nehostinném prostředí

a) *Záchranné vesty*

Všechny osob na palubě, pro něž jsou určeny schválené záchranné vesty, jsou do nich oblečeny po celou dobu letu, pokud nejsou oblečeny do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty.

▼M9

b) *Oděvy pro přežití*

Všichni cestující na palubě jsou oblečeni v schválených oděvech pro přežití:

1) když meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné pilotovi vrtulníku či velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C, nebo

2) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití, nebo

3) pokud je let naplánován na noc.

c) *Systém dýchacího vybavení pro nouzové situace*

Všechny osoby na palubě musí mít k dispozici dýchací vybavení a musí být poučeni o jeho použití.

d) *Záchranné čluny*

1) Všechny záchranné čluny přepravované na palubě jsou umístěny tak, aby byly použitelné na moři v podmínkách, v jakých byly hodnoceny charakteristiky vrtulníku při nouzovém přistání na vodě a jeho plovací a vyvažovací charakteristiky pro účely osvědčení.

2) Všechny záchranné čluny přepravované na palubě musí být umístěny tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity.

3) Počet záchranných člunů na palubě:

i) v případě vrtulníku, na jehož palubě je méně než 12 osob, nejméně jeden záchranný člun se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě; nebo

ii) v případě vrtulníku, na jehož palubě je více než 11 osob, nejméně dva záchranné čluny, které jsou schopny společně pojmout všechny osoby, jež lze přepravit na palubě, s tím, že dojde-li ke ztrátě jednoho z nich, musí kapacita zbývajícího záchranného člunu či člunů s přípustným přetížením dostačovat k pojmutí všech osob na palubě vrtulníku.

4) Každý záchranný člun musí disponovat alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT (S)); a

5) Každý záchranný člun musí disponovat záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

e) *Nouzové osvětlení kabiny*

Vrtulník je vybaven systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje, který je zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny k usnadnění evakuace vrtulníku.

f) *Automatický polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT (AD))*

Vrtulníky jsou vybaveny majákem ELT (AD), který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

g) *Zajištění neodnímatelných dveří*

Dveře, které jsou určeny jako nouzové východy při nouzovém přistání na vodě a které nejsou odnímatelné, jsou vybaveny prostředky k zajištění v otevřené poloze, aby nebránily cestujícím v opuštění vrtulníku za veškerých podmínek na moři, a to až do maximální předepsané úrovně ponoru vyhodnocené pro nouzové přistání na vodě a plavání.

▼M9

h) *Nouzové východy a únikové poklopy*

Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, všechny dveře, okna nebo jiné otevírání vhodné pro nouzové opuštění pod vodou jsou příslušně vybaveny pro použití v nouzi.

i) Aniž jsou dotčena ustanovení výše uvedených písmen a), b) a c), může provozovatel na základě posouzení rizik povolit, aby cestující, kteří utrpěli zdravotní újmu na místě v pobřežních vodách, byli při zpátečních letech nebo při letech mezi různými místy v pobřežních vodách částečně vybaveni záchrannou vestou, oděvem pro přežití nebo systémem dýchacího vybavení pro nouzové situace či nevybaveni.

SPA.HOFO.170 Požadavky na posádku

a) Provozovatel zavede:

1) kritéria výběru členů letové posádky při zohlednění jejich předchozích zkušeností;

2) minimální úroveň praxe pro velitele vrtulníku či velícího pilota, který zamýšlí provádět provoz v pobřežních vodách; a

3) program pro výcvik a přezkoušení letové posádky, který musí každý člen letové posádky úspěšně absolvovat. Tento program musí být přizpůsoben prostředí v pobřežních vodách a zahrnovat normální, mimořádné a nouzové postupy, optimalizaci činnosti posádky, vniknutí vody a výcvik přežití na moři.

b) *Požadavky na rozlétanost*

Pilot provádějící provoz v pobřežních vodách smí provozovat vrtulník za účelem přepravy cestujících pouze:

1) na místě v pobřežních vodách ve funkci velitele vrtulníku nebo velícího pilota nebo druhého pilota, pokud za posledních 90 dnů provedl alespoň 3 vzlety, přiblížení a přistání na místě v pobřežních vodách ve vrtulníku stejného typu nebo na úplném letovém simulátoru (FFS) představujícím tento typ, nebo

2) v noci na místě v pobřežních vodách ve funkci velitele vrtulníku nebo velícího pilota nebo druhého pilota, pokud za posledních 90 dnů provedl alespoň 3 vzlety, přiblížení a přistání v noci na místě v pobřežních vodách ve vrtulníku stejného typu nebo na úplném letovém simulátoru představujícím tento typ.

Tyto tři vzlety a přistání musí být provedeny buď ve vícepilotním, nebo v jednopilotním provozu podle prováděného provozu;

c) Zvláštní požadavky týkající se CAT:

1) 90tidenní lhůta stanovená v písm. b) bodu 1) a 2) se může prodloužit na 120 dnů, pokud pilot vykoná traťové pod dozorem instruktora nebo examinátora typové kvalifikace.

2) Pokud pilot nesplňuje požadavky uvedené v bodu 1), musí za účelem výkonu svých práv vykonat ve vrtulníku nebo na FFS příslušného typu vrtulníku cvičný let, a to alespoň v rozsahu požadavků stanovených v písm. b) bodu 1) a 2).

▼M10

HLAVA L

PROVOZ JEDNOMOTOROVÝCH TURBÍNOVÝCH LETOUNŮ V NOCI NEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMÍNEK PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 SET-IMC Provoz

Při provozu v rámci obchodní letecké dopravy (CAT) smějí být jednomotorové turbínové letouny provozovány v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil oprávnění SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 SET-IMC Schválení provozu

Aby získal od příslušného úřadu oprávnění SET-IMC, musí provozovatel doložit, že byly splněny všechny tyto podmínky:

a) Letadlový park dosahuje v celosvětovém měřítku u konkrétní kombinace draku/motoru přijatelné úrovně spolehlivosti turbínového motoru;

▼M16

b) Byly stanoveny zvláštní pokyny pro údržbu a postupy pro zajištění zamýšlené úrovně zachování letové způsobilosti a spolehlivosti letounu a jeho pohonného systému a byly zařazeny do programu údržby letadla provozovatele v souladu nařízením (EU) č. 1321/2014, včetně všech následujících položek:

1) program sledování vývoje stavu motoru, s výjimkou letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 31. prosince 2004 a které mají automatický systém sledování vývoje stavu motoru;

2) program spolehlivosti hnacích a souvisejících systémů;

▼M10

c) bylo stanoveno složení letové posádky a program výcviku/přezkoušení pro členy letové posádky, kteří se na tomto provozu podílejí;

d) byly stanoveny provozní postupy uvádějící všechny tyto položky:

1) vybavení na palubě, včetně jeho provozních omezení a odpovídajících položek v seznamu minimálního vybavení (MEL);

2) plánování letů;

3) normální postupy;

4) nouzové postupy, včetně postupů po selhání pohonného systému, jakož i postupů pro vynucené přistání za každého počasí;

5) sledování a hlášení incidentů.

e) bylo provedeno posouzení bezpečnostního rizika, včetně stanovení doby, po kterou je riziko přijatelné, pokud ji provozovatel hodlá využít.

SPA.SET-IMC.110 Požadavky na vybavení pro provoz SET-IMC

Letouny používané pro provoz SET-IMC musí mít toto vybavení:

a) dva oddělené systémy generující elektrickou energii, z nichž každý je schopen dodávat dostatečnou energii pro všechny nezbytné letové přístroje, navigační systémy a palubní systémy nezbytné pro pokračování letu na letiště určení nebo náhradní letiště;

▼M10

b) dva ukazatele letové polohy napájené z nezávislých zdrojů energie;

c) v případě provozu s cestujícími vícebodové (bezpečnostní) pásy s ramenními popruhy nebo bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem na každém sedadle pro cestující;

d) palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek;

e) u letounu s přetlakovou kabinou dostatečnou doplňkovou zásobu kyslíku pro všechny osoby na palubě, aby bylo v případě poruchy motoru v maximální schválené cestovní nadmořské výšce možné klesání za rychlosti plachtění umožňující nejdelší dolet a za nejvýhodnější konfigurace pro plachtění, za předpokladu maximální míry úniku vzduchu z kabiny, dokud nebude dosaženo trvalé kabinové výšky nižší než 13 000 ft;

f) systém prostorové navigace, do nějž lze naprogramovat pozice míst pro přistání a který letové posádce poskytuje směrové vedení za účelem dosažení těchto míst;

g) rádiový výškoměr;

h) přistávací reflektor, jenž dokáže osvítit místo dotyku při sestupové dráze s nepracujícím motorem ze vzdálenosti 200 ft;

i) nouzový systém elektrického napájení s dostatečnou kapacitou a odolností, jenž v případě výpadku veškeré vyráběné energie dokáže poskytovat energii pro dodatečné zatížení nezbytnou pro všechny tyto prvky/provozy (funkce):

1) základní letové přístroje a přístroje prostorové navigace během klesání z maximální provozní výšky po poruše motoru;

2) prostředky umožňující jeden pokus o opětovné nastartování motoru;

3) případné vysunutí přistávacího zařízení a vztlakových klapek;

4) používání rádiového výškoměru během přiblížení na přistání;

5) přistávací reflektor;

6) jeden systém vyhřívání Pitotovy trubice;

7) jsou-li zastavěny, elektrické prostředky poskytující dostatečnou ochranu proti snížení výhledu pilota při přistání;

j) zapalovací systém, který se aktivuje automaticky nebo může být ovládán ručně, pro vzlet, přistání a během letu, a to za viditelné vlhkosti;

k) prostředky pro nepřetržité sledování systému mazání hnacího ústrojí za účelem zjištění výskytu úlomků spojených s bezprostřední poruchou součásti hnacího ústrojí, včetně varovné signalizace v pilotním prostoru;

▼M20

l) nouzové ovládání výkonu motoru, které umožňuje pokračování provozu motoru s dostatečným rozsahem výkonu k bezpečnému dokončení letu v případě jakékoli důvodně pravděpodobné poruchy palivové/energetické řídicí jednotky.

▼M14

HLAVA M

ELEKTRONICKÉ LETOVÉ AKTOVKY (EFB)

SPA.EFB.100 Používání elektronických letových aktovek (EFB) – schválení provozu

a) Provozovatel obchodní letecké dopravy používá aplikaci EFB typu B, pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil schválení k jejímu používání.

▼**M14**

b) Aby příslušný úřad udělil provozovateli schválení provozu, pokud jde o používání aplikace EFB typu B, musí tento provozovatel doložit, že:

1) bylo provedeno posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, aplikace EFB a jejích souvisejících funkcí, které zjistilo, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné řízení a zmírnění;

2) rozhraní člověk/stroj zařízení EFB a aplikace EFB bylo posouzeno podle zásad lidských činitelů;

3) byl zřízen administrativní systém EFB a byly zavedeny a provádějí se postupy a požadavky na vzdělávání pro správu a používání zařízení EFB a aplikace EFB; ty zahrnují postupy pro:

i) provoz EFB,

ii) řízení změn EFB,

iii) řízení dat EFB,

iv) údržbu EFB a

v) zabezpečení EFB;

4) hostingová platforma EFB je vhodná pro zamýšlené využití aplikace EFB.

Toto prokazování se provádí specificky pro aplikaci EFB a hostingovou platformu EFB, na níž je aplikace nainstalována.

▼**M21**

HLAVA N

PŘIBLÍŽENÍ A ODLETY VRTULNÍKŮ V BODU V PROSTORU SE SNÍŽENÝMI MINIMY PRO LETY PODLE PRAVIDEL VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Přiblížení a odlety vrtulníků v bodu v prostoru (PinS) se sníženými minimy pro lety podle pravidel VFR

a) Provozovatel využívá snížená provozní minima pro lety podle pravidel VFR pouze tehdy, pokud mu bylo uděleno schválení příslušným úřadem.

b) Snížená provozní minima pro lety podle pravidel VFR se uplatní pouze pro let vrtulníku, který zahrnuje úsek prolétnutý podle pravidel IFR, a pouze v jednom z následujících případů:

1) úsek letu prolétnutý podle pravidel VFR následuje bezprostředně po přiblížení vrtulníku v bodu v prostoru (PinS) se záměrem přistát na blízkém heliportu nebo provozním místě;

2) úsek letu prolétnutý podle pravidel VFR následuje bezprostředně po přiblížení vrtulníku v bodu v prostoru (PinS) se záměrem provést provoz s vrtulníkovým jeřábem na blízkém místě HEC nebo HHO;

3) úsek letu prolétnutý podle pravidel VFR je odlet se záměrem přechodu na pravidla IFR na blízkém fixu počátečního odletu.

c) Provozovatel stanoví provozní postupy, které se použijí při letech se sníženými provozními minimy podle pravidel VFR.

d) Provozovatel zajistí, aby členové letové posádky měli zkušenosti a výcvik pro provoz se sníženými provozními minimy pro lety podle pravidel VFR.

▼M1

PŘÍLOHA VI

NEOBCHODNÍ LETY SE SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY

[ČÁST NCC]

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

▼M15

NCC.GEN.100 Příslušný úřad

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

▼M1

NCC.GEN.105 Odpovědnosti posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které:

1) souvisejí s bezpečností letadla a osob na palubě, a

2) jsou stanoveny v pokynech a postupech uvedených v provozní příručce.

b) Během kritických fází letu nebo vždy, považuje-li to velící pilot za nezbytné v zájmu bezpečnosti, sedí člen posádky na jemu určeném pracovním místě a nevykonává žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.

c) Během letu je člen letové posádky, který sedí na jemu určeném pracovním místě, upoután bezpečnostními pásy.

d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.

e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se natolik necítí dobře, že by mohl být let ohrožen, nebo

▼M12

2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo z jiného důvodu uvedeného v bodě 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M1

f) Člen posádky, který plní povinnosti pro více než jednoho provozovatele:

1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, a

2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu v souladu s příslušnými požadavky FTL.

g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla, včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

▼M15

NCC.GEN.101 Dodatečné požadavky na organizace pro výcvik létání

▼M16

Schválené organizace pro výcvik, které jsou povinny splňovat požadavky této přílohy, musí rovněž splňovat:

a) případně článek ORO.GEN.310 a

b) článek ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

a) Velící pilot odpovídá za:

1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě během provozu letadla podle bodu 1.c přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;

2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;

3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny pokyny, provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s provozní příručkou a s bodem 1.b přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;

4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že byla dodržena veškerá provozní omezení stanovená v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 tak, že:

i) letadlo je způsobilé k letu,

ii) letadlo je řádně zapsané v rejstříku,

iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL) nebo rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky uvedenými v NCC.IDE.A.105 nebo NCC.IDE.H.105,

iv) hmotnost letadla a umístění těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,

v) veškerá zavazadla v kabině, příruční zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny,

vi) nikdy během letu nebudou překročena provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla (AFM),

vii) všichni členové letové posádky mají platné osvědčení podle nařízení (EU) č. 1178/2011, ►M9 ——————— ◄

viii) členové letové posádky mají příslušné typové osvědčení a splňují požadavky na kvalifikovanost a rozlétanost, ►M9 a ◄

▼M9

ix) každá navigační databáze potřebná pro provoz PBN je vhodná a aktuální;

▼M1

5) to, že nezahájí let, pokud je kterýkoli z členů letové posádky nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako je zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;

6) to, že nebude pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud se způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky výrazně sníží z důvodů, jako je únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;

7) rozhodnutí, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), popřípadě seznamem minimálního vybavení (MEL);

▼M1

8) to, že po skončení letu nebo série letů se do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla zapíšou údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady, a

▼M8

9) to, že zajistí, aby:

i) letové zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty;

ii) v případě události jiné než nehoda nebo vážný incident, které musí být podle čl. ORO.GEN.160 písm. a) hlášeny, nebyly z letových zapisovačů záměrně vymazány záznamy; a

iii) v případě nehody či vážného incidentu nebo pokud uchování záznamů letových zapisovačů řídí vyšetřující orgán:

A) nebyly záměrně vymazány záznamy letových zapisovačů;

B) letové zapisovače byly deaktivovány ihned po skončení letu; a

C) před opuštěním prostoru pro letovou posádku byla přijata preventivní opatření na uchování záznamů letových zapisovačů.

▼M1

b) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu kterékoli osoby nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.

c) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.

d) Aniž je dotčeno ustanovení písm. a) podbodu 6, při provozu s vícečlennou posádkou může velící pilot pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti s přípustným počasím, jsou-li zavedeny přiměřené postupy zaměřené na snížení rizika.

e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od pravidel, provozních postupů a metod.

f) Velící pilot podá příslušnému úřadu neprodleně hlášení o nezákonném vměšování a informuje určený místní úřad.

g) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

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

a) Velící pilot dodržuje právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.

b) Velící pilot je obeznámen s právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se k plnění jeho povinností, předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště a provozní místa, jež mohou být použita, a související zařízení pro leteckou navigaci, jak je stanoveno v bodě 1.a přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M1

NCC.GEN.115 Společný jazyk

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

▼M5

NCC.GEN.119 Pojíždění letadel

Provozovatel zavede postupy pro pojíždění s cílem zajistit bezpečný provoz a zvýšit bezpečnost dráhy.

▼M1

NCC.GEN.120 Pojíždění letounů

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

a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem, nebo

b) je jmenována provozovatelem a:

1) je vyškolena k pojíždění s letounem;

2) je vyškolena k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;

3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům, a

4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

NCC.GEN.125 Zapnutí rotoru – vrtulníky

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

NCC.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení

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

▼M14

NCC.GEN.131 Používání elektronických letových aktovek (EFB)

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

b) Před použitím aplikace EFB typu B provozovatel:

1) provede posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, dotčené aplikace EFB a jejích souvisejících funkcí, které zjistí, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné řízení a zmírnění; posouzení rizik se týká rizik souvisejících s rozhraním člověk/stroj zařízení EFB a dotčených aplikací EFB, a

2) zřídí administrativní systém EFB, včetně postupů a požadavků na vzdělávání pro správu a používání zařízení a aplikace EFB.

▼M1

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

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

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

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

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný (rovnocenné) dokument (dokumenty);

2) originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) osvědčení hlukové způsobilosti;

5) prohlášení stanovené v článku ORO.DEC.100 přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012;

6) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;

7) originál povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;

8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

10) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné;

11) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasu předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

12) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;

13) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;

14) aktuálně platné části provozní příručky, jež jsou důležité pro povinnosti posádky, které musí být snadno přístupné členům posádky;

15) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL);

16) příslušná instruující dokumentace (NOTAM) a dokumentace letecké informační služby (AIS);

17) příslušné meteorologické informace;

18) seznamy nákladu a/nebo seznamy cestujících, je-li to použitelné, a

19) veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jsou pro daný let požadovány dotčenými státy.

b) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2 až 8 je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

▼M16

NCC.GEN.145 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití

a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje z letových zapisovačů po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.

b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti letových zapisovačů, které se musí nacházet na palubě letounu.

c) Provozovatel zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů a zprávy v rámci komunikace datovým spojem, které musejí letové zapisovače zaznamenávat. Pro účely zkoušení a údržby letových zapisovačů však může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.

d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.

e) Provozovatel zpřístupní kterékoli uchované záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.

f) Aniž jsou dotčena nařízení (EU) č. 996/2010 a (EU) 2016/679:

1) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letového zapisovače nesmí být zvukové záznamy z letového zapisovače zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;

ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.

1a) Při inspekci zvukových záznamů letového zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače.

2) Letové parametry nebo záznamy komunikace datovým spojem zaznamenané letovým zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pokud tyto záznamy nesplňují žádné z následujících podmínek:

i) jsou použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;

▼M16

ii) jsou anonymizovány;

iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy.

3) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zaznamenané letovým zapisovačem zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;

ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.

3a) Když se pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru, pak platí, že:

i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače;

ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl členů posádky, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.

▼M1

NCC.GEN.150 Přeprava nebezpečného zboží

a) Přeprava nebezpečného zboží vzduchem se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o *Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží* (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.

b) Nebezpečné zboží přepravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, vyjma případů, kdy:

1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí, nebo

2) je převážejí cestující či členové posádky nebo jsou v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.

c) Provozovatel stanoví postupy, jež zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření s cílem zabránit neúmyslnému vnesení nebezpečného zboží na palubu.

d) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní výkon odpovědností v souladu s požadavky Technických instrukcí.

▼M1

e) Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, v němž došlo k dotyčné události, že došlo k letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím.

f) Provozovatel zajistí, aby cestující dostali informace o nebezpečném zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

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

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

NCC.OP.100 Používání letišť a provozních míst

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

▼M21

NCC.OP.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

a) Provozovatel stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.

b) Provozovatel stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.

▼M20

NCC.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny

Při volbě náhradních letišť a zásad plánování paliva/energie a přeplánování za letu provozovatel považuje letiště za osamocené letiště, je-li doba letu na nejbližší náhradní letiště určení za přípustného počasí delší než:

a) u letounů s pístovými motory 60 minut, nebo

b) u letounů s turbínovými motory 90 minut.

▼M21

NCC.OP.110 Provozní minima letiště – obecná ustanovení

a) Provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.

b) Metoda použitá pro stanovení provozního minima letiště musí zohledňovat všechny následující prvky:

1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;

2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;

3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);

4) rozměry a vlastnosti drah / ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;

5) přiměřenost a výkonnost prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů a infrastruktury;

▼**M21**

6) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů; (IAP);

7) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné rezervy pro výšku nad překážkami;

8) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo prostředí;

9) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;

10) IAP;

11) vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);

12) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;

13) podmínky předepsané v jakýchkoli zvláštních oprávněních pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty a

14) příslušné provozní zkušenosti provozovatele.

c) Provozovatel v provozní příručce stanoví metodu určení provozního minima letiště.

———————

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

a) Minimální výška pro klesání pro lety s přiblížením okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;

2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo

3) DH/MDH předchozího postupu IAP.

b) Minimální dohlednost pro lety s přiblížením okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:

1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna, nebo

2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 1;

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem pro každou kategorii letounu

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

▼M1

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

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

NCC.OP.115 Postupy odletů a přiblížení

a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem letiště, jestliže takové postupy byly vyhlášeny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež má být použita.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), může velící pilot využít povolení řízení letového provozu (ATC) odchýlit se od vyhlášeného postupu pouze:

1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami a plně vzaty v úvahu provozní podmínky, nebo

2) jestliže je stanovištěm řízení letového provozu (ATC) vektorován pomocí radaru.

c) Konečné přiblížení se v každém případě provádí vizuálně nebo v souladu se stanovenými postupy přiblížení.

▼M9

NCC.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

Provozovatel zajistí, aby v případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN):

a) byla příslušná specifikace pro provoz PBN uvedena v letové příručce (AFM) nebo jiném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení vychází; a

b) byl letoun provozován v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.

▼M1

NCC.OP.120 Postupy omezování hluku

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

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

a) Provozovatel určí způsoby stanovení minimálních nadmořských výšek letu, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prováděných podle pravidel letu podle přístrojů (IFR).

b) Velící pilot na základě této metody stanoví minimální nadmořské výšky letu pro každý let. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší než výšky stanovené přelétaným státem.

▼M20

NCC.OP.130 Palivový/energetický program – letouny a vrtulníky

a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje palivový/energetický program, který obsahuje:

1) zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu; a

▼**M20**

2) zásady hospodaření s palivem/energií za letu.

b) Palivový/energetický program:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu a

2) odpovídá schopnosti provozovatele podporovat jeho provádění.

NCC.OP.131 Palivový/energetický program – zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu – letouny a vrtulníky

a) V rámci palivového/energetického programu zřídí provozovatel zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu, aby zajistil, aby na palubě letadla bylo dostatečné množství použitelného paliva/energie k bezpečnému dokončení plánovaného letu a k umožnění odchylek od plánovaného provozu.

b) Provozovatel zajistí, aby plánování paliva/energie pro lety vycházelo alespoň z těchto prvků:

1) postupů obsažených v provozní příručce, jakož i:

i) aktuálních specifických údajů o letadle odvozených ze systému sledování spotřeby paliva/energie, nebo, nejsou-li k dispozici,

ii) údajů poskytnutých výrobcem letadla a

2) provozních podmínek, za nichž má být let proveden, včetně:

i) údaje o spotřebě paliva/energie letadla;

ii) předpokládané hmotnosti;

iii) předpokládaných meteorologických podmínek;

iv) účinků odložených úkolů údržby nebo odchylek konfigurace, nebo obojího, a

v) předpokládaných zpoždění.

c) U letounů provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva/energie potřebného pro let zahrnoval:

1) palivo/energii pro pojíždění, jehož množství není menší nežli množství, jež se pravděpodobně spotřebuje před vzletem;

2) traťové palivo/energii, což je množství paliva/energie potřebné k tomu, aby letoun mohl letět od vzletu nebo od bodu přeplánování za letu do přistání na letišti určení;

3) palivo/energii pro nepředvídané okolnosti, což je množství paliva/energie požadované ke kompenzaci nepředvídaných vlivů;

4) palivo/energii pro náhradní místo určení:

i) je-li let provozován s alespoň jedním náhradním letištěm určení, jedná se o množství paliva/energie potřebné k letu z letiště určení na náhradní letiště určení, nebo

▼**M20**

ii) je-li let provozován bez náhradního letiště určení, jedná se o množství paliva/energie potřebné pro vyčkávání na letišti určení, aby se vyrovnala neexistence náhradního letiště určení;

5) konečnou zálohu paliva/energie, což je množství paliva/energie vypočtené pro vyčkávací rychlost ve výšce 1 500 stop (450 m) nad výškou letiště nad mořem za standardních podmínek podle odhadované hmotnosti letadla při příletu na náhradní letiště určení nebo na letiště určení, není-li požadováno náhradní letiště určení, a nesmí být menší než:

i) u letounů s pístovými motory pro lety podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) v noci a podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) palivo/energie k letu po dobu 45 minut nebo;

ii) u letounů s pístovými motory pro lety VFR ve dne palivo/energie k letu po dobu 30 minut;

iii) u letounů s turbínovými motory palivo/energie k letu po dobu 30 minut.

6) dodatečné palivo/energii, vyžaduje-li to daný druh provozu, jedná se o množství paliva/energie, které letounu umožní provést bezpečné přistání na palivovém/energetickém náhradním letišti na trati (kritický scénář palivového/energetického náhradního letiště na trati) v případě poruchy motoru nebo ztráty přetlaku, podle toho, co vyžaduje větší množství paliva/energie, na základě předpokladu, že k takové poruše dojde v nejkritičtějším bodě na trati; toto dodatečné palivo/energie se vyžaduje pouze v případě, že minimální množství paliva/energie vypočtené podle písm. c) bodů 2 až 5 není pro takovou událost dostatečné;

7) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení a

8) palivo/energii dle volného uvážení, vyžaduje-li to velitel letadla.

d) U vrtulníků provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva/energie, které je požadováno pro let, zahrnoval všechny tyto prvky:

1) palivo/energii pro let na letiště nebo provozní místo zamýšleného přistání;

2) je-li požadováno náhradní letiště určení, palivo/energii pro náhradní letiště určení, což je množství paliva/energie potřebné k provedení nezdařeného přiblížení na letiště nebo provozní místo zamýšleného přistání a poté k letu na stanovené náhradní letiště určení, přiblížení a přistání, a

3) konečnou zálohu paliva/energie, která nesmí být menší než:

i) u letů podle pravidel VFR množství paliva/energie k letu po dobu nejméně 20 minut rychlostí nejlepšího doletu, nebo

▼M20

ii) u letů podle pravidel IFR množství paliva/energie k letu po dobu nejméně 30 minut vyčkávací rychlostí 450 m (1 500 stop) nad letištěm nebo provozním místem zamýšleného přistání nebo náhradním místem určení za standardních teplotních podmínek.

e) Provozovatel zajistí, aby v případě, že let musí pokračovat na jiné letiště určení, než bylo původně plánováno, byly k dispozici postupy přeplánování za letu pro výpočet požadovaného použitelného paliva/energie a aby byly v souladu s písm. c) body 2 až 7 pro letouny a písmenem d) pro vrtulníky.

f) Velící pilot v případě přeplánování za letu zahájí let nebo pokračuje v letu, až se přesvědčí, že na palubě letadla je alespoň plánované množství použitelného paliva/energie a oleje pro bezpečné dokončení letu.

▼M1

NCC.OP.135 Uložení zavazadel a nákladu

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby:

a) v prostoru pro cestující byla přepravována pouze taková příruční zavazadla, která tam lze přiměřeně a bezpečně uložit, a

b) veškerá zavazadla a náklad na palubě, jež by mohly při změně polohy způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy, byly uloženy tak, aby se zabránilo jejich pohybu.

NCC.OP.140 Instruktáž cestujících

Velící pilot zajistí, aby:

a) cestující byli před vzletem seznámeni s umístěním a použitím následujícího:

1) bezpečnostních pásů;

2) nouzových východů a

3) karet s bezpečnostními pokyny pro cestující,

a případně:

4) záchranných vest;

5) kyslíkových dýchacích masek;

6) záchranných člunů a

7) dalšího nouzového vybavení určeného pro individuální potřebu cestujících,

a

b) při nouzových situacích v průběhu letu dostali cestující instruktáž o nouzových úkonech vhodných pro dané okolnosti.

NCC.OP.145 Příprava letu

▼M9

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

▼M21

b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:

1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a

▼M21

2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

NCC.OP.147 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – letouny

Letiště nesmí být uvedeno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší:

a) pro náhradní letiště s dostupným přiblížením podle přístrojů s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft;

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m a 800 m nad minimem RVR/VIS pro přiblížení podle přístrojů podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, nebo

b) pro náhradní letiště s přiblížením podle přístrojů s výškou DH nebo MDH 250 ft nebo více;

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 400 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a

2) dohlednost je nejméně 3 000 m nebo

c) pro náhradní letiště bez postupu přiblížení podle přístrojů;

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a

2) dohlednost je nejméně 5 000 m.

NCC.OP.148 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – vrtulníky

Provozovatel vybere letiště jako náhradní letiště určení jen tehdy, pokud dostupné aktuální meteorologické informace naznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší:

a) pro náhradní letiště s postupem přiblížení podle přístrojů (IAP):

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s daným IAP a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci nebo

b) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP:

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci.

▼M1

NCC.OP.150 Náhradní letiště pro vzlet – letouny

▼M21

a) Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště pro vzlet s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu jsou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo není možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.

▼M1

b) Náhradní letiště pro vzlet není od letiště odletu vzdáleno více než:

1) pro dvoumotorové letouny vzdálenost odpovídající 1 hodině letu cestovní rychlostí s jedním motorem za standardních podmínek v bezvětří, a

2) pro třímotorové a vícemotorové letouny vzdálenost odpovídající 2 hodinám letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce letadla (AFM) s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří.

c) Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště při vzletu, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima pro takový let.

NCC.OP.151 Náhradní letiště určení – letouny

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

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

▼M20

b) místo zamýšleného přistání není označeno jako osamocené letiště a:

1) pro letiště zamýšleného přistání není předepsán postup přiblížení podle přístrojů a

2) dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po ní se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:

i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 stop) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů a

ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

▼M1

NCC.OP.152 Náhradní letiště určení – vrtulníky

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

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

1) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů, a

2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem, nebo

▼M1

b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:

1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů;

2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou v době začínající 2 hodiny před a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:

i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů,

ii) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Letiště určení — přiblížení podle přístrojů

Velící pilot zajistí, aby byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti zamýšleného přiblížení a přistání.

▼M1

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

a) Letadlo nesmí být plněno leteckým benzínem (AVGAS) nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.

▼M20

b) U všech ostatních druhů paliva/energie musí být přijata nezbytná bezpečnostní opatření a na palubě letadla musí být přítomen kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

NCC.OP.157 Plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů – vrtulníky

a) Plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů se provádí pouze:

1) bez nastupujících nebo vystupujících cestujících;

2) pokud provozovatel letiště/provozního místa takový provoz povolí;

3) v souladu s veškerými zvláštními postupy a omezeními letové příručky letadla (AFM);

4) s druhy paliva JET A nebo JET A-1 a

5) za přítomnosti vhodných záchranných a hasičských zařízení nebo vybavení.

b) Provozovatel posoudí rizika spojená s plněním paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů.

c) Provozovatel stanoví vhodné postupy, které musí dodržovat všichni zúčastnění pracovníci, jako jsou členové posádky a pozemní provozní personál.

▼M20

d) Provozovatel zajišťuje výcvik svých členů posádky a zajistí, aby pozemní provozní personál absolvoval odpovídající odbornou přípravu.

e) Provozovatel zajistí, aby postup plnění paliva pro vrtulníky za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů byl stanoven v provozní příručce. Tento postup a veškeré jeho změny vyžadují předchozí schválení příslušným úřadem.

▼M1

NCC.OP.160 Použití náhlavní soupravy

a) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru má nasazenu náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem. Náhlavní souprava se používá jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci s letovými provozními službami (ATS):

1) na zemi:

i) při přijímání povolení řízení letového provozu (ATC) k odletu prostřednictvím hlasové komunikace, a

ii) při spuštěných motorech;

2) za letu:

i) pod převodní nadmořskou výškou, nebo

ii) pod 10 000 ft, podle toho, která hodnota je vyšší,

a

3) vždy, považuje-li to velící pilot za nezbytné.

b) Za podmínek uvedených v písmenu a) musí být raménkový mikrofon nebo rovnocenný mikrofon v poloze, která umožňuje jeho použití pro obousměrnou rádiovou komunikaci.

NCC.OP.165 Přeprava cestujících

Provozovatel stanoví postupy pro zajištění toho, aby:

a) cestující byli rozsazováni tak, aby v případě nutnosti nouzové evakuace mohli být nápomocni a nepřekáželi v evakuaci letadla;

b) před a v průběhu pojíždění, vzletu a přistání a kdykoli to velící pilot považuje za nutné v zájmu bezpečnosti, byl každý cestující na palubě na svém sedadle nebo lůžku a byl řádně upoután bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem, kterým je jeho místo vybaveno, a

c) vícenásobné obsazení bylo přípustné pouze u sedadel letadla k tomu určených a obsazených jednou dospělou osobou a jedním malým dítětem bezpečně upoutaným doplňujícím dětským pásem nebo jiným zádržným zařízením.

▼M1

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

Velící pilot zajistí, aby:

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

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

NCC.OP.175 Kouření na palubě

Velící pilot nedovolí kouření na palubě:

a) považuje-li se to v zájmu bezpečnosti za nezbytné;

b) během doplňování paliva do letadla;

c) pokud je letadlo na ploše a provozovatel nerozhodl o postupech pro zmírnění rizika během pozemního provozu;

d) mimo vyznačené kuřácké prostory, v uličkách a na toaletách;

e) v nákladových prostorech anebo v jiných prostorech, kde je přepravován náklad, který není uložen v ohnivzdorných kontejnerech nebo zakryt ohnivzdornou plachtou, a

f) v prostorách pro cestující, v nichž jsou zásoby kyslíku.

NCC.OP.180 Meteorologické podmínky

▼M21

a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.

b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době příletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.

▼M1

c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a podle přístrojů (IFR), použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

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

a) Provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.

▼M1

b) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud je letadlo zbaveno všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla, vyjma v míře povolené podle postupů uvedených v písmenu a) a v souladu s letovou příručkou letadla (AFM).

NCC.OP.190 Led a jiná znečištění – postupy za letu

a) Provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.

b) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby takové podmínky zvládlo, jak stanoví bod 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

c) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se letadlo, které není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, setká s námrazou, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo trasy, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu (ATC).

▼M21

NCC.OP.195 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, jsou takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

▼M1

NCC.OP.200 Simulované situace za letu

a) Velící pilot nesmí během přepravy cestujících nebo nákladu simulovat:

1) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů, nebo

2) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

▼M14

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik, jež je uvedená v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

▼M20

NCC.OP.205 Palivový/energetický program – zásady hospodaření s palivem/energií za letu

a) Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí provádění kontrol paliva/energie a hospodaření s palivem/energií za letu.

▼M20

b) Velící pilot monitoruje množství použitelného paliva/energie, které zůstává na palubě, s cílem zajistit, že je chráněno a že ho není méně než množství paliva/energie nezbytné pro pokračování letu na letiště nebo provozní místo, kde lze provést bezpečné přistání.

c) Velící pilot informuje řízení letového provozu (ATC) o stavu „minimální palivo/energie“ zprávou „MINIMUM FUEL“, pokud se velící pilot:

1) rozhodl přistát na konkrétním letišti nebo provozním místě a

2) vypočítal, že jakákoli změna stávajícího letového povolení na daném letišti nebo provozním místě nebo zpoždění letového provozu mohou vést k přistání s množstvím paliva/energie nižším než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

d) Velící pilot vyhlásí situaci „nouzový stav paliva/energie“ vysíláním zprávy „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, je-li množství použitelného paliva/energie, jež je dle odhadu dostupné při přistání na nejbližším letišti nebo provozním místě, kde lze provést bezpečné přistání, nižší než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M1

NCC.OP.210 Použití doplňkové dodávky kyslíku

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

NCC.OP.215 Zjištění blízkosti země

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

▼M9

NCC.OP.220 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

Je-li na palubě instalován systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, aby letová posádka disponovala odpovídajícím výcvikem v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II kompetentně používat.

▼M21

NCC.OP.225 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce a

▼M21

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla a

4) kvalifikace letových posádek.

▼M16

NCC.OP.226 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

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

▼M21

NCC.OP.230 Zahájení a pokračování přiblížení

a) Jestliže je u letounů hlášená dohlednost (VIS) nebo závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, menší než použitelná minima, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

2) do úseku konečného přiblížení (FAS), pokud je DH nebo MDH vyšší než 1 000 ft.

b) Pokud je u vrtulníků hlášená dráhová dohlednost (RVR) nižší než 550 m a závazná RVR dráhy, která má být použita pro přistání, je nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se vrtulník nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že DH nebo MDH je větší než 1 000 ft.

c) pokud není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.

d) pokud není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.

e) bez ohledu na písmeno a) platí, že pokud není hlášena dráhová dohlednost RVR a hlášená dohlednost VIS je menší než použitelné minimum, ale přepočtená meteorologická dohlednost (CMV) je stejná nebo větší než použitelné minimum, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů na výšku DA/H nebo MDA/H.

f) bez ohledu na písmena a) a b) platí, že pokud není záměrem přistát, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů až do dosažení výšky DA/H nebo MDA/H. Nezdařené přiblížení se provede při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.

▼M21

NCC.OP.235 Provoz se systémem EFVS 200

a) Provozovatel, který má v úmyslu provádět provoz se systémem EFVS 200 s provozními zápočty a bez zvláštního schválení/oprávnění, zajistí, aby:

1) bylo letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;

2) byly používány pouze dráhy, FATO a postupy přiblížení podle přístrojů (IAP) vhodné pro provoz se systémem EFVS;

3) členové letové posádky byli způsobilí k provádění zamýšleného provozu a aby byl zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu;

4) byly stanoveny provozní postupy;

5) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení (MEL);

6) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v programu údržby;

7) bylo prováděno posouzení bezpečnosti a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování úrovně bezpečnosti provozu a

8) provozní minima letiště zohledňovala schopnost použitého systému.

b) Provozovatel nesmí provádět provoz se systémem EFVS 200, pokud provádí provoz LVO.

c) Bez ohledu na písmeno a) bod 1 platí, že provozovatel může používat systémy EVS, které splňují minimální kritéria pro provádění provozu se systémem EFVS 200, pouze pokud to schválil příslušný úřad.

▼M1

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

NCC.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla (AFM) nebo v provozní příručce, pokud provozní příručka klade přísnější požadavky.

b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, obsahující tato provozní omezení a předepsané letovou příručkou (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

▼M1

NCC.POL.105 Hmotnost a vyvážení, nakládání

a) Provozovatel určí hmotnost a polohu těžiště (CG) každého letadla skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.

b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

c) Provozovatel určí hmotnost všech provozních položek a členů posádky zahrnutých do provozní hmotnosti letadla bez paliva, včetně všech jejich zavazadel, vážením nebo použitím normalizovaných hmotností. Musí být stanoven vliv jejich umístění na polohu těžiště letadla. Při použití normalizovaných hmotností k určení provozní hmotnosti bez paliva se použijí následující hodnoty hmotnosti členů posádky:

1) 85 kg, včetně příručních zavazadel, pro jednotlivé členy letové posádky/technické posádky, a

2) 75 kg pro jednotlivé palubní průvodčí.

d) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi určit hmotnost provozního nákladu, včetně případné zátěže:

1) skutečným zvážením;

2) stanovením hmotnosti provozního nákladu v souladu s normalizovanými hmotnostmi cestujících a zavazadel, nebo

3) výpočtem hmotnosti cestujících na základě jimi nebo jejich jménem učiněného prohlášení a přidáním předem stanovené konstanty k započtení hmotnosti příručních zavazadel a oděvu, pokud počet použitelných sedadel pro cestující v letadle je:

i) nižší než 10 u letounů, nebo

ii) nižší než šest u vrtulníků.

e) Při použití normalizovaných hmotností se použijí následující hodnoty hmotností:

1) u cestujících hodnoty uvedené v tabulkách 1 a 2, které zahrnují příruční zavazadla a hmotnost každého malého dítěte přepravovaného dospělým cestujícím na jednom sedadle:

Tabulka 1

Normalizované hmotnosti pro cestující – letadla s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více

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

▼M1

Tabulka 2

Normalizované hmotnosti pro cestující – letadla s celkovým počtem sedadel pro cestující 19 a méně

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

2) pro zavazadla:

▼C2

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

▼M1

Tabulka 3

Normalizované hmotnosti pro zavazadla – letouny s celkovým počtem sedadel pro cestující 20 a více

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

▼C2

ii) pro vrtulníky, pokud celkový počet použitelných sedadel pro cestující ve vrtulníku je 20 a více, hodnota normalizované hmotnosti pro zapsaná zavazadla 13 kg.

▼M1

f) Pro letadla s 19 a méně sedadly pro cestující se skutečná hmotnost zapsaných zavazadel určí:

1) skutečným zvážením, nebo

2) výpočtem u všech cestujících na základě jimi nebo jejich jménem učiněného prohlášení. Tam, kde je to neproveditelné, se použije minimální normalizovaná hmotnost 13 kg.

g) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi určit hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočítané podle metody uvedené v provozní příručce.

h) Velící pilot zajistí, aby nakládání:

1) letadla bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu, a

2) provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými pro výpočet hmotnosti a vyvážení letadla.

i) Provozovatel stanoví postupy, jež umožní velícímu pilotovi dodržet další konstrukční omezení, např. zatížení podlahy, maximální zatížení běžného metru, maximální hmotnost nákladu v jednotlivých nákladových prostorech nebo omezení maximálního počtu sedadel pro cestující.

▼M1

j) Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotností a vyvažování, které splňují požadavky písmen a) až i). Tento systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu.

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

a) Provozovatel zjistí před každým letem údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení takovým způsobem, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:

1) poznávací značku a typ letadla;

2) identifikaci letu, číslo a datum, je-li to použitelné;

3) jméno velícího pilota;

4) jméno osoby, která doklad vyhotovila;

5) provozní hmotnost letadla bez paliva a příslušnou polohu těžiště (CG);

▼M20

6) hmotnost paliva/energie při vzletu a hmotnost traťového paliva/energie;

7) případně hmotnost provozních hmot jiných než palivo/energie;

8) složky nákladu včetně cestujících, zavazadel, zboží a zátěže;

9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva/energie;

▼M1

10) použitelné polohy těžiště (CG) letadla a

11) omezující hodnoty hmotnosti a polohy těžiště (CG).

b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, ověří provozovatel správnost a úplnost výstupních údajů.

c) Nedohlíží-li na nakládání letadla velící pilot, osoba, která dohlíží na nakládání letadla, potvrdí svým podpisem nebo rovnocenným ověřením, že náklad a jeho rozložení je v souladu s dokumentací o hmotnosti a vyvážení pořízenou velícím pilotem. Velící pilot potvrdí přijetí svým podpisem nebo rovnocenným ověřením.

d) Provozovatel stanoví postupy pro změny nákladu v poslední chvíli s cílem zajistit, že:

1) změny provedené v poslední chvíli po vyplnění dokumentace o hmotnosti a vyvážení letadla jsou doplněny do dokladů o plánování letu obsahujících dokumentaci o hmotnosti a vyvážení;

2) byla stanovena maximální přípustná změna provedená v poslední chvíli v počtu cestujících nebo nákladu v nákladových prostorech, a

3) pokud je změna větší, je zpracována nová dokumentace o hmotnosti a vyvážení.

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

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

▼M1

NCC.POL.115 Výkonnost – obecná ustanovení

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

NCC.POL.120 Omezení hmotnosti při vzletu – letouny

Provozovatel zajistí, že:

a) hmotnost letounu při zahájení vzletu nepřekročí omezení hmotnosti:

1) při vzletu v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.125;

2) na trati s jedním nepracujícím motorem (OEI) v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.130, a

3) při přistání v souladu s požadavky uvedenými v NCC.POL.135,

s možností odchylky pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva;

b) hmotnost při zahájení vzletu v žádném případě nepřekročí maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce letadla (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce letiště nebo provozního místa a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti, a

c) odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti nebo operačním místě zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti určení v žádném případě nepřekročí maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce letadla (AFM) pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce těchto letišť nebo provozních míst a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

NCC.POL.125 Vzlet – letouny

a) Při určování maximální vzletové hmotnosti bere velící pilot v úvahu následující:

1) vypočítaná délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu;

2) vypočítaná délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;

3) pro přerušený a nepřerušený vzlet se použije jediná hodnota V_1, kde hodnota V_1 je stanovena v letové příručce (AFM), a

4) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.

▼M4

b) S výjimkou letounů vybavených turbovrtulovým motorem a s maximální vzletovou hmotností rovnou 5 700 kg nebo nižší velící pilot v případě poruchy motoru během vzletu zajistí, aby byl letoun schopen:

1) přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo použitelné dráhy nebo

▼M4

2) pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud není schopen vyhovět ustanovením článku NCC.POL.130.

▼M1

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

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

NCC.POL.135 Přistání – letouny

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

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny

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

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit NCC.IDE.A.245;

3) používány s cílem splnit NCC.IDE.A.250, nebo

4) zastavěny v letounu.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) záložní pojistky;

2) samostatné přenosné kapesní svítilny;

3) chronometr;

4) držák map;

5) soupravy první pomoci;

6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

7) vlečná kotva a vybavení k poutání, a

8) dětská zádržná zařízení.

▼M15

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250 této přílohy;

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼M1

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCC.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

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

a) není letoun provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele;

▼M15

b) nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) podle čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III, nebo

▼M1

c) letoun nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCC.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

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

NCO.IDE.A.115 Provozní světla

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a

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

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

a) Letouny provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

▼M1

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu;

5) skluzu, a

6) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem.

b) Letouny provozované za podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou a mimo dohled pevniny nebo za podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci nebo za podmínek, kdy letoun není možné udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek uvedených v písmenu a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) zatáček a skluzu,

ii) letové polohy,

iii) vertikální rychlosti (variometr), a

iv) stabilizovaného kurzu;

2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a

3) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

c) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je letoun vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

2) indikované rychlosti letu;

3) skluzu, nebo zatáček a skluzu, je-li to použitelné;

4) letové polohy, je-li to použitelné;

5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné;

6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné, a

7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné.

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

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

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) zatáček a skluzu;

▼M1

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu;

9) teploty venkovního vzduchu, a

10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;

b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;

c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) zatáček a skluzu;

5) letové polohy;

6) stabilizovaného kurzu, a

7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodu 4 a písm. c) podbodu 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy;

e) náhradním zdrojem statického tlaku;

f) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;

g) druhým nezávislým prostředkem měření a zobrazování nadmořské výšky, a

▼M15

h) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrických zdrojů a na přístroji nebo přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

▼M1

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

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

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

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

a) vybavení třídy A, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2011, nebo

b) vybavení třídy B, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2011 nebo dříve.

▼M1

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

Pokud nebylo nařízením (EU) č. 1332/2011 stanoveno jinak, letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující (MOPSC) větší než 19, jsou vybaveny systémem ACAS II.

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

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

a) letouny s přetlakovou kabinou;

b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny, a

c) letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět a bez přetlakové kabiny.

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

a) Letouny v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

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

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

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

a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:

1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2016 nebo později, a

2) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 2 250 kg:

i) certifikované pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů;

ii) vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem, a

iii) kterým bylo vydáno typové osvědčení poprvé 1. ledna 2016 nebo později.

▼M8

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

▼M18

1) posledních 25 hodin v případě letounů s MCTOM vyšší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2022 nebo později; nebo

▼M8

2) poslední 2 hodiny ve všech ostatních případech.

▼M1

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisuje ve vztahu k času:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů letové posádky pomocí palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce, a

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun již není schopen pohybu vlastní silou.

e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motorů na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motorů na konci letu.

▼M8

f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Zapisovač letových údajů

a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů (FDR) zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

d) Zapisovač letových údajů (FDR) začíná zapisovat údaje dříve, než je letoun schopen pohybovat se vlastní silou, a zastaví se, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

▼M8

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do letounu a z letounu, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem;

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem;

iii) přehledu – adresného;

iv) leteckých informací;

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace umožňující korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem uchovávaných mimo letoun, a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) v NCC.IDE.A.160.

▼M8

d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M1

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

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

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

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

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

▼M1

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

a) Letouny jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;

3) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;

4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:

i) pro každé sedadlo člena letové posádky a pro každé sedadlo vedle sedadla pilota, a

ii) pro každé sedadlo pozorovatele umístěné v pilotním prostoru,

a

5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na sedadlech pro minimální požadovaný počet palubních průvodčích u letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 1980.

▼M15

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

1) má jednobodové rozpínání;

2) na sedadlech pro minimální předepsaný počet palubních průvodčích se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití;

3) na sedadlech členů letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota, platí jedna z následujících možností:

i) se skládá ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití;

ii) se skládá z tříbodového šikmého ramenního popruhu a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití v těchto letounech:

A) letounech s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích;

B) letounech s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, které nesplňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích a kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé přede dnem 25. srpna 2016.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“

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

▼M1

NCC.IDE.A.190 Soupravy první pomoci

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

Tabulka 1

Počet požadovaných souprav první pomoci

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

b) Soupravy první pomoci jsou:

1) snadno dostupné pro použití a

2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

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

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

b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky a

i) 100 % cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut,

ii) alespoň 30 % cestujících po celou dobu, kdy v důsledku ztráty přetlaku a vzhledem k okolnostem letu je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 14 000 ft a 15 000 ft, a

iii) alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 14 000 ft;

2) všech osob v prostoru pro cestující po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft, nebo provozovaných v nižší než uvedené nadmořské výšce, ale za podmínek, které jim neumožňují do 4 minut bezpečně sestoupit do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.

c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny:

1) zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku, a

2) maskami pro členy letových posádek umožňujícími rychlé nasazení.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

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

b) Letouny bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky a alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

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

NCC.IDE.A.205 Ruční hasicí přístroje

a) Letouny jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

NCC.IDE.A.206 Havarijní sekery a páčidla

a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět jsou vybaveny alespoň jednou havarijní sekerou nebo páčidlem umístěnými v palubním prostoru.

b) Letouny s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než 200 jsou vybaveny ještě další havarijní sekerou nebo páčidlem, umístěnými v posledním bufetu v zadní části letounu nebo v jeho blízkosti.

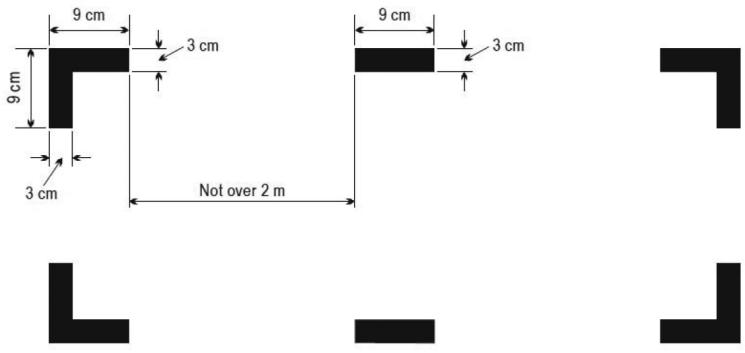
c) Havarijní sekery a páčidla umístěné v prostoru pro cestující nesmí být pro cestující viditelné.

NCC.IDE.A.210 Označení míst pro vniknutí do trupu letounu

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

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu



▼M1

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

▼M8

a) Letouny jsou vybaveny:

(1) majákem ELT jakéhokoli typu nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve;

(2) automatickým majákem ELT nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008.

▼M1

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

NCC.IDE.A.220 Let nad vodou

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

1) pozemní letouny provozované nad vodou ve vzdálenosti větší než 50 NM od pevniny nebo vzlétající nebo přistávající na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě, a

2) vodní letouny provozované nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

2) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.

d) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Vybavení pro přežití

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

1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

2) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)), a

3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

b) Další vybavení pro přežití uvedené v písm. a) podbodě 3 nemusí být přepravováno na palubě, jestliže letoun:

1) zůstává ve vzdálenosti od prostoru, v němž by pátrání a záchrana nebyly zvláště obtížné, odpovídající:

i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem pro letouny schopné pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritický(é) motor(y) v libovolném bodu na trati nebo náhradní trati, nebo

ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny,

nebo

2) zůstává ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání odpovídající nejvýše 90 minutám letu cestovní rychlostí pro letouny certifikované v souladu s platnými standardy letové způsobilosti.

NCC.IDE.A.240 Náhlavní souprava

a) Letouny jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky na jemu určeném pracovním místě v pilotním prostoru.

b) Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci jsou vybaveny klíčovacím tlačítkem na řízení podélného sklonu a řízení příčného náklonu pro každého předepsaného člena letové posádky.

NCC.IDE.A.245 Rádiové komunikační vybavení

a) Letouny provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je za obvyklých podmínek šíření rádiových vln schopno:

1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;

2) přijímat meteorologické informace kdykoli během letu;

3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu, a

4) umožnit spojení na leteckém nouzovém kmitočtu 121,5 MHz.

b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Navigační vybavení

a) Letouny jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.

c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

▼M9

d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼M15

e) Letouny jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Odpovídač

Letouny jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším odpovídačem SSR, který je pro prolétanou trať předepsán.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.

▼M1

ODDÍL 2

Vrtulníky

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

a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

▼M1

2) používány s cílem splnit NCC.IDE.H.245;

3) používány s cílem splnit NCC.IDE.H.250, nebo

4) zastavěny ve vrtulníku.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) samostatná přenosná kapesní svítilna;

2) chronometr;

3) držák map;

4) souprava první pomoci;

5) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

6) vlečná kotva a vybavení k poutání, a

7) dětská zádržná zařízení.

▼M15

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250 této přílohy;

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼M1

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCC.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

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

a) vrtulník je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL) provozovatele;

▼M15

b) provozovatel má schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení („MMEL“) podle čl. ORO.MLR.105 j) přílohy III nebo

▼M1

c) vrtulník podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Provozní světla

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, nezbytných pro bezpečný provoz vrtulníku;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a

g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

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

a) Vrtulníky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu a

5) skluzu.

b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou mimo dohled pevniny nebo za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci, nebo je-li dohlednost menší než 1 500 m nebo za podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dalších přístrojů, jsou kromě položek uvedených v písmenu a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) letové polohy,

ii) vertikální rychlosti (variometr) a

iii) stabilizovaného kurzu;

2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a

3) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

c) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je vrtulník vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

2) indikované rychlosti letu;

3) skluzu;

4) letové polohy, je-li to použitelné;

5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné, a

6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné.

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

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

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu a

9) teploty venkovního vzduchu;

b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;

c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) skluzu;

5) letové polohy a

6) stabilizovaného kurzu;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodu 4 a písm. c) podbodu 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy;

e) náhradním zdrojem statického tlaku;

f) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena, a

g) dodatečnými prostředky, jakožto záložním přístrojem, pro měření a zobrazování letové polohy.

▼M1

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

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

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

Vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení uvádějí, že na trati lze očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

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

a) Vrtulníky v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí členům posádky ztěžovat plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

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

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

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

a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 7 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR).

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisuje ve vztahu k času:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů letové posádky pomocí palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje akustické signály přijímané z každého mikrofonu posádky bez přerušování, a

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník již není schopen pohybu vlastní silou.

e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.

▼M8

f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Zapisovač letových údajů

a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů (FDR) zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu vrtulníku, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

d) Zapisovač letových údajů (FDR) začíná zapisovat údaje dříve, než je vrtulník schopen pohybovat se vlastní silou, a zastaví se, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

▼M8

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem;

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem;

iii) přehledu – adresného;

iv) leteckých informací;

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace, které umožňují korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem a uchovávaných mimo vrtulník, a

▼M1

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) v NCC.IDE.H.160.

▼M8

d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M1

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

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

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

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

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku;

3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;

4) dětským zádržným zařízením (CRD) pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců;

5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle letové posádky, a

6) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na sedadlech pro minimální požadovaný počet palubních průvodčích u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 1980.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu:

1) má jednobodové rozpínání a

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

▼M1

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

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

NCC.IDE.H.190 Souprava první pomoci

a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jednou soupravou první pomoci.

b) Soupravy první pomoci jsou:

1) snadno dostupné pro použití a

2) obměňovány tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

NCC.IDE.H.200 Doplňková dodávka kyslíku – Vrtulníky bez přetlakové kabiny

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

b) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky a alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

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

NCC.IDE.H.205 Ruční hasicí přístroje

a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

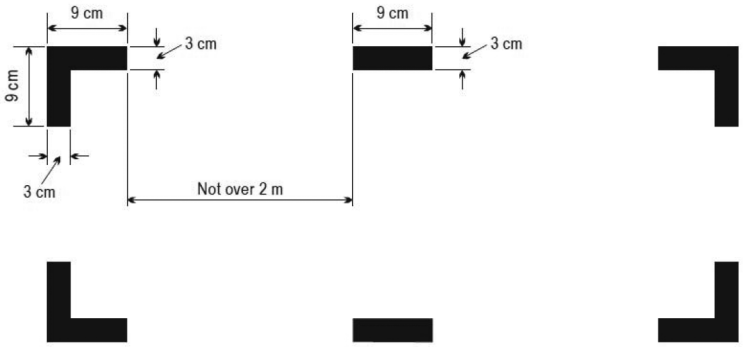
NCC.IDE.H.210 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

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

▼M1

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu



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

a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním automatickým polohovým majákem nehody (ELT).

▼M9

_____

▼M1

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

NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty

a) Níže uvedené vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

1) vrtulníky provozované při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let;

2) vrtulníky provozované při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

3) vrtulníky, které vzlétají nebo přistávají na letištích nebo provozních místech, kde je dráha letu při vzletu nebo přiblížení nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající individuální plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Oděvy pro přežití posádky

Každý člen posádky má oblečen oděv pro přežití posádky, pokud tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik a s přihlédnutím k následujícím podmínkám:

a) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo na kterou nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, a jestliže vrtulník v případě poruchy kritického motoru není schopen udržet vodorovný let; a

b) meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.

▼M1

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

Vrtulníky provozované:

a) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

b) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru vrtulník není schopen udržet vodorovný let, a jestliže tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik:

jsou vybaveny:

1) v případě vrtulníku, na jehož palubě je méně než 12 osob, nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě uskladněným tak, aby ho v případě nouze bylo možno snadno použít;

2) v případě vrtulníku, na jehož palubě je více než 11 osob, nejméně dvěma záchrannými čluny uskladněným tak, aby je v případě nouze bylo možno snadno použít, které jsou schopny společně pojmout všechny osoby, jež mohou být přepravovány na palubě a, pokud dojde ke ztrátě jednoho z člunů, má(mají) zbývající člun(y) dostatečnou kapacitu pro všechny osoby na palubě vrtulníku;

3) nejméně jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun, a

4) záchranným vybavením, včetně prostředků sloužících k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

NCC.IDE.H.230 Vybavení pro přežití

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

a) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

b) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)), a

c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

▼M9

_____

▼M1

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

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

b) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.

▼M15

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

Vrtulníky musí být navrženy pro přistání na vodě nebo být certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušné certifikační specifikace nebo musí být vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 10 minutám letu normální cestovní rychlostí.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Náhlavní souprava

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

NCC.IDE.H.245 Rádiové komunikační vybavení

a) Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci, nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je schopno za obvyklých podmínek šíření radiových vln:

   1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;

   2) přijímat meteorologické informace;

   3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu, a

   4) umožnit spojení na leteckém nouzovém kmitočtu 121,5 MHz.

b) Je-li předepsána více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

c) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky předepsaného v NCC.IDE.H.155, jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota anebo člena posádky na jeho pracovním místě.

NCC.IDE.H.250 Navigační vybavení

a) Vrtulníky jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

   1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a

   2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.

c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

▼M9

d) Je-li požadován provoz PBN, musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼M15

e) Vrtulníky jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Odpovídač

Vrtulníky jsou vybaveny sekundárním přehledovým radarem (SSR) hlásícím tlakovou nadmořskou výšku a jakýmkoli dalším odpovídačem SSR, který je pro prolétanou trať předepsán.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.

▼M1

PŘÍLOHA VII

▼M5

NEOBCHODNÍ LETOVÝ PROVOZ S JINÝMI NEŽ SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY

▼M1

[ČÁST NCO]

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

NCO.GEN.100 Příslušný úřad

a) Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž je letadlo zapsáno v rejstříku.

▼M15

b) Je-li letadlo zapsáno v rejstříku třetí země, je příslušným úřadem úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, v němž je usazen nebo v němž má sídlo.

▼M1

NCO.GEN.101 Způsoby průkazu

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

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Seznamovací lety

▼M9

Seznamovací lety uvedené v čl. 6 odst. 4a písm. c) tohoto nařízení, pokud jsou prováděny v souladu s touto přílohou, musí:

▼M14

a) začínat a končit na stejném letišti nebo provozním místě;

▼M9

b) být provozovány podle pravidel VFR ve dne;

c) být provozovány pod dozorem osoby, které byla svěřena odpovědnost za jejich bezpečnost, a

d) splňovat veškeré další podmínky stanovené příslušným úřadem.

▼M15

NCO.GEN.104 Použití letadel uvedených v osvědčení leteckého provozovatele provozovatelem neobchodního provozu

a) Provozovatel neobchodního provozu smí používat jiné než složité motorové letadlo uvedené v osvědčení leteckého provozovatele k provádění neobchodního provozu v souladu s touto přílohou.

b) Provozovatel neobchodního provozu, který používá letadlo v souladu s písmenem a), zavede postup, jenž:

1) jasně popisuje, jak se předává provozní řízení letadla mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem neobchodního provozu, jak je uvedeno v článku ORO.GEN.310 přílohy III;

▼M15

2) popisuje postup předání letadla po jeho vrácení držiteli osvědčení leteckého provozovatele.

Uvedený postup se zahrne do smlouvy uzavřené mezi držitelem osvědčení leteckého provozovatele a provozovatelem neobchodního provozu.

Provozovatel neobchodního provozu zajistí, aby byl uvedený postup sdělen příslušnému personálu.

c) Zachování letové způsobilosti letadla používaného podle písmene a) musí být řízeno organizací odpovědnou za zachování letové způsobilosti letadla uvedenou v osvědčení leteckého provozovatele podle nařízení (EU) č. 1321/2014.

d) Provozovatel neobchodního provozu, který používá letadlo v souladu s písmenem a), zajistí:

1) aby byl každý let uskutečněný pod jeho provozním řízením zaznamenán v systému technického deníku letadla;

2) aby nebyly provedeny žádné změny systémů či konfigurace letadla;

3) aby veškeré závady či technická selhání, k nimž dojde tehdy, když letadlo podléhá jeho provoznímu řízení, byly ihned po skončení letu ohlášeny organizaci uvedené v písmeni c);

4) aby držitel osvědčení leteckého provozovatele obdržel kopii veškerých hlášení událostí týkajících se letů provedených s letadlem vyplněných v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014 a nařízením (EU) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

a) Velící pilot odpovídá za:

1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě během provozu letadla podle bodu 1.c přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;

2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;

3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s bodem 1.b přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;

4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že jsou dodržena veškerá provozní omezení stanovená v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 tak, že:

i) letadlo je způsobilé k letu,

ii) letadlo je řádně zapsané v rejstříku,

▼**M14**

iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), popřípadě rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky stanovenými v článcích NCO.IDE.A.105 nebo NCO.IDE.H.105,

▼**M11**

iv) hmotnost letadla a poloha těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,

▼**M1**

v) veškeré vybavení, zavazadla a náklad jsou řádně naloženy a zajištěny a je nadále zajištěna možnost nouzové evakuace, ►**M9** ——————— ◄

vi) nikdy během letu nebudou překročeny provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla (AFM) ►**M9** a ◄

▼**M9**

vii) každá navigační databáze potřebná pro provoz PBN je vhodná a aktuální;

▼**M1**

5) to, že nezahájí let, jestliže je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;

6) to, že nebude pokračovat v letu dále než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud je jeho způsobilost výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc, nebo nedostatek kyslíku;

7) rozhodnutí, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), popřípadě seznamem minimálního vybavení (MEL), a

8) to, že po skončení letu nebo série letů se do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla zapíší údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady.

b) Velící pilot zajistí, aby během kritických fází letu nebo vždy, když je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, seděli všichni členové posádky na určeném pracovním místě a nevykonávali žádné činnosti kromě činností potřebných pro bezpečný provoz letadla.

c) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu kterékoli osoby nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.

d) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.

e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V těchto případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od pravidel, provozních postupů a metod.

▼M1

f) Během letu velící pilot:

▼M11

1) je na svém pracovním místě řádně upoután bezpečnostním pásem a

▼M1

2) je v každém okamžiku u řízení letadla vyjma případů, kdy převezme řízení jiný pilot.

g) Velící pilot podá příslušnému úřadu neprodleně hlášení o nezákonném vměšování a informuje určený místní úřad.

h) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

▼M11

_____

▼M1

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

a) Velící pilot dodržuje právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se uskutečňuje provoz.

b) Velící pilot je obeznámen s právními a správními předpisy a postupy vztahujícími se k plnění jeho povinností, předepsaných pro oblasti, jež se mají přeletět, pro letiště a provozní místa, jež mohou být použita, a související zařízení pro leteckou navigaci, jak je stanoveno v bodě 1.a přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

NCO.GEN.115 Pojíždění letounů

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

a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem, nebo

b) je jmenována provozovatelem a:

1) je vyškolena k pojíždění s letounem;

2) je vyškolena k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;

3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům, a

4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

NCO.GEN.120 Zapnutí rotoru – vrtulníky

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

▼M14

NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

Velící pilot nepovolí nikomu používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), včetně elektronické letové aktovky (EFB), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

▼M1

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

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

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

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

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);

2) originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) osvědčení hlukové způsobilosti, je-li to použitelné;

5) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;

6) originál povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;

7) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

8) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

9) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné;

10) aktuální a vhodné letecké mapy ►M4 pro trasu/oblast ◄ předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

11) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;

12) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL), je-li to použitelné, a

13) veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jsou pro daný let požadovány dotčenými státy.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech:

1) s plánovaným vzletem a přistáním na stejném letišti/provozním místě, nebo

2) při kterých se nepřekračuje vzdálenost nebo neopouští prostor, které určil příslušný úřad,

mohou být dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodech 2 až 8 ponechány na letišti nebo provozním místě.

▼M14

_____

▼M1

d) Velící pilot zpřístupní dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, příslušnému úřadu v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu tímto úřadem vyzván.

▼M1

NCO.GEN.140 Doprava nebezpečného zboží

a) Doprava nebezpečného zboží vzduchem se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.

b) Nebezpečné zboží přepravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, vyjma případů, kdy:

1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí, nebo

2) jej převážejí cestující či členové posádky nebo je v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.

3) jej převážejí provozovatelé letadel ELA2.

c) Velící pilot přijme veškerá přiměřená opatření s cílem zabránit neúmyslnému vnesení nebezpečného zboží na palubu.

d) Velící pilot v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, v němž došlo k dotyčné události, že došlo k letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím.

e) Velící pilot zajistí, aby cestující dostali informace o nebezpečném zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

▼M9

f) Přiměřené množství předmětů a látek, které by jinak byly klasifikovány jako nebezpečné zboží a které jsou používány ke zlepšení bezpečnosti letu v případě, že přeprava na palubě letadla je přiměřená a má zajistit včasnou dostupnost pro provozní účely, se považuje za schválené podle oddílu 2.2.1 odst. 1 písm. a) Technických instrukcí. To platí bez ohledu na to, zda je požadována přeprava těchto předmětů a látek nebo je zamýšleno jejich použití v souvislosti s daným konkrétním letem či nikoli.

Balení a nakládání výše uvedených předmětů a látek na palubu se provádí na odpovědnost velícího pilota, a to tak, aby se během provozu letadla minimalizovala rizika pro členy posádky, cestující, náklad nebo letadlo.

▼M1

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

Provozovatel zavede:

a) veškerá opatření související s bezpečností, která mu uložil příslušný úřad v souladu s ARO.GEN.135 písm. c), a

b) veškeré agenturou vydávané povinné informace vztahující se k bezpečnosti, včetně příkazů k zachování letové způsobilosti.

NCO.GEN.150 Palubní deník

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

▼M1

NCO.GEN.155 Seznam minimálního vybavení

a) Při zohlednění následujících skutečností může být vytvořen seznam minimálního vybavení (MEL):

1) dokument stanoví pokyny pro provoz letadla za určitých podmínek, v případě, že určité přístroje, položky vybavení nebo funkce na začátku letu nefungují;

2) dokument se musí připravit pro každé konkrétní letadlo s ohledem na příslušné podmínky pro provoz a údržbu daného provozovatele, a

3) seznam minimálního vybavení (MEL) musí být vytvořen na základě příslušného základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) vymezeného podle údajů vypracovaných v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 ([1]) a nesmí být méně restriktivní než MMEL.

b) Seznam minimálního vybavení a veškeré jeho změny musí být oznámeny příslušnému úřadu.

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

NCO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

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

▼M21

NCO.OP.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

a) Velící pilot provede před každým odletem přezkoušení správného fungování výškoměru.

b) Velící pilot použije vhodné nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.

_____

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

a) Pro lety na základě pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví velící pilot provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.

b) Provozní minima letiště zohlední následující prvky, budou-li relevantní:

1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;

2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;

3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce (AFM);

4) rozměry a vlastnosti drah / ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;

([1]) Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1.

▼**M21**

5) přiměřenost a výkonnost prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů, a infrastruktury;

6) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů (IAP), je-li stanovena;

7) překážky v prostorech počátečního stoupání a rezervy pro výšku nad překážkami;

8) způsobilost a příslušné provozní zkušenosti velícího pilota;

9) postupy IAP, pokud jsou stanoveny;

10) vlastnosti letiště a případný typ dostupných letových navigačních služeb (ANS);

11) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;

12) podmínky předepsané v jakýchkoli zvláštních oprávněních pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty.

NCO.OP.111 Provozní minima letiště – 2D a 3D přiblížení

a) Výška rozhodnutí (DH), která se použije pro 3D přiblížení podle přístrojů nebo pro 2D přiblížení prováděné technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;

2) případně výška rozhodnutí pro vyhlášený postup přiblížení nebo minimální výška pro klesání (MDH);

3) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo

4) minimální výška rozhodnutí stanovená v letové příručce letadla nebo rovnocenném dokumentu, je-li uvedena.

b) Minimální výška pro 2D přiblížení prováděné bez techniky konečného přiblížení stálým klesáním nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) bezpečná výška nad překážkami pro danou kategorii letadel;

2) případně minimální výška pro klesání (MDH) pro vyhlášený postup přiblížení;

3) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo

4) minimální výška pro klesání (MDH) stanovená v letové příručce letadla (AFM), je-li uvedena.

▼**M21**

Tabulka 1:

Minima systému

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
přesný přibližovací radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Přiblížení vrtulníků v bodu v prostoru	250
LOC s DME nebo bez něj	250
SRA (končící ve vzdálenosti ½ NM)	250
SRA (končící ve vzdálenosti 1 NM)	300
SRA (končící ve vzdálenosti 2 NM nebo delší)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

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

a) Minimální výška pro klesání letem s přiblížením okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;

2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo

3) DH/MDH předchozího postupu IAP.

▼M21

b) Minimální dohlednost pro lety s přiblížením okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:

1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna, nebo

2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 1;

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem pro každou kategorii letounu

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

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky ◄

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

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

a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem letiště, jestliže takové postupy byly vyhlášeny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež má být použita.

b) Velící pilot se může odchýlit od zveřejněné odletové trati, příletové trati nebo postupu přiblížení:

1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek, plně vzaty v úvahu provozní podmínky a dodržena veškerá povolení řízení letového provozu (ATC), nebo

2) jestliže je stanovištěm řízení letového provozu (ATC) vektorován pomocí radaru.

▼M9

NCO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

Velící pilot zajistí, aby v případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN):

a) byla příslušná navigační specifikace pro provoz PBN uvedena v letové příručce (AFM) nebo rovnocenném dokumentu, který schválil řídící orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení/oprávnění vychází; a

b) byl letoun provozován v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.

▼M14

NCO.OP.120 Postupy omezování hluku – letouny a vrtulníky

▼M1

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

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Zásoba paliva/energie a oleje – letouny a vrtulníky

a) Velící pilot zajistí, aby množství paliva/energie a oleje na palubě bylo dostatečné s ohledem na meteorologické podmínky, jakýkoli prvek ovlivňující výkonnost letadla, veškerá zpoždění, která se očekávají za letu, a na všechny nepředvídané události, u nichž lze důvodně předpokládat, že let ovlivní.

b) Velící pilot naplánuje množství paliva/energie, které má být chráněno jako konečná záloha paliva/energie pro zajištění bezpečného přistání. Velící pilot při stanovení množství konečné zálohy paliva/energie zohlední všechny tyto skutečnosti, a to v uvedeném pořadí priority:

   1) vážnost nebezpečí pro osoby nebo majetek, které může vyplývat z nouzového přistání po vypotřebování paliva/energie, a

   2) pravděpodobnost neočekávaných okolností, že konečná záloha paliva/energie již nemusí být chráněna.

c) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, pokud je na palubě dostatečné množství paliva/energie a oleje:

   1) pro let na letiště nebo provozní místo zamýšleného přistání plus konečná záloha paliva/energie, není-li požadováno náhradní místo určení, nebo

   2) pro let na letiště nebo provozní místo zamýšleného přistání a poté na náhradní letiště plus konečná záloha paliva/energie, je-li požadováno náhradní místo určení.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Instruktáž cestujících

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

NCO.OP.135 Příprava letu

▼M9

a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení ve vesmíru, na zemi a/nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.

▼M21

b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:

1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a

2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

NCO.OP.140 Náhradní letiště určení – letouny

Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace v místě určení nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, bude výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 1 000 ft nad DH/MDH pro dostupný postup s přiblížením podle přístrojů (IAP) a dohlednost alespoň 5 000 m.

NCO.OP.141 Náhradní letiště určení – vrtulníky

Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace v místě určení nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, bude výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 1 000 ft nad DH/MDH pro dostupný postup IAP a dohlednost alespoň 3 000 m.

NCO.OP.142 Náhradní letiště určení – přiblížení podle přístrojů (IAP)

Velící pilot vybere letiště jako náhradní letiště určení, pouze pokud buď:

a) je na letišti určení nebo na náhradním letišti určení dostupný postup IAP, který nevyužívá systém GNSS, nebo

b) jsou splněny všechny tyto podmínky:

1) palubní vybavení GNSS může využívat systém SBAS;

2) letiště určení, náhradní letiště určení a trať mezi nimi se nacházejí v oblasti, kde je poskytována služba SBAS;

3) předpokládá se, že v případě náhlé nedostupnosti systému SBAS bude k dispozici systém ABAS;

4) je vybrán postup IAP (na letišti určení nebo na náhradním letišti určení), který není závislý na dostupnosti systému SBAS;

5) je k dispozici vhodné opatření pro nepředvídané okolnosti, které umožňuje bezpečné dokončení letu v případě nedostupnosti systému GNSS.

NCO.OP.143 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – letouny

Letiště nesmí být specifikováno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší:

a) pro náhradní letiště s dostupným přiblížením podle přístrojů s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft;

▼M21

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou rozhodnutí (DH) nebo minimální výškou pro klesání (MDH) spojenou s přiblížením podle přístrojů a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m nebo

b) pro náhradní letiště s přiblížením podle přístrojů s výškou DH nebo MDH 250 ft nebo více;

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 400 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a

2) dohlednost je nejméně 3 000 m nebo

c) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a

2) dohlednost je nejméně 5 000 m.

NCO.OP.144 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – vrtulníky

Letiště nesmí být uvedeno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší:

a) pro náhradní letiště využívající postup IAP:

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad DH nebo MDH spojenou s daným postupem IAP a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci nebo

b) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP:

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci.

▼M1

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

a) Letadlo nesmí být plněno leteckým benzínem nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.

▼M20

b) U všech ostatních druhů paliva/energie nesmí být letadlo plněno, když nastupují, jsou na palubě nebo vystupují cestující, pokud není přítomen velící pilot nebo jiný kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

NCO.OP.147 Plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů – vrtulníky

Plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů se provádí pouze tehdy, jsou-li současně splněny všechny tyto podmínky:

a) není praktické motor vypnout nebo znovu jej startovat;

b) je v souladu s veškerými zvláštními postupy a omezeními letové příručky letadla (AFM);

▼M20

c) plní se druhy paliva JET A nebo JET A-1;

d) probíhá, když nenastupují, nejsou na palubě nebo nevystupují cestující či specializovaní odborníci;

e) provozovatel letiště nebo provozního místa takovou operaci umožňuje;

f) probíhá za přítomnosti vhodných záchranných a hasičských zařízení nebo vybavení a

g) probíhá v souladu s kontrolním seznamem, který obsahuje:

1) běžné postupy a postupy pro nepředvídané okolnosti;

2) požadované vybavení;

3) případná omezení a

4) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

▼M11

NCO.OP.150 Přeprava cestujících

Velící pilot zajistí, aby před a v průběhu pojíždění, vzletu a přistání a kdykoli to velící pilot považuje za nutné v zájmu bezpečnosti, byl každý cestující na palubě na svém sedadle nebo lůžku a byl řádně upoután bezpečnostním pásem nebo zádržným systémem, kterým je jeho místo vybaveno.

▼M1

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

Velící pilot nedovolí kouření na palubě:

a) považuje-li se to v zájmu bezpečnosti za nezbytné, a

b) během doplňování paliva do letadla.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Meteorologické podmínky

▼M21

a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.

b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době příletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.

▼M1

c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a podle přístrojů (IFR), použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

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

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

▼M1

NCO.OP.170 Led a jiná znečištění – postupy za letu

a) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby takové podmínky zvládlo, jak stanoví bod 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

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

▼M21

NCO.OP.175 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

a) podle dostupných informací jsou meteorologické podmínky počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy / plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, takové, že nebrání bezpečnému vzletu a odletu, a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Simulované situace za letu

a) Velící pilot nesmí během přepravy cestujících nebo nákladu simulovat:

1) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů, nebo

2) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

▼M14

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik, jež je uvedená v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

▼M20

NCO.OP.185 Hospodaření s palivem/energií za letu

a) Velící pilot monitoruje množství použitelného paliva/energie, které zůstává na palubě, s cílem zajistit, že je chráněno a že ho není méně než množství paliva/energie nezbytné pro pokračování letu na letiště nebo provozní místo, kde lze provést bezpečné přistání.

▼M20

b) Velící pilot řízeného letu informuje řízení letového provozu (ATC) o stavu „minimální palivo/energie“ zprávou „MINIMUM FUEL“, pokud se velící pilot:

1) rozhodl přistát na konkrétním letišti nebo provozním místě a

2) vypočítal, že jakákoli změna stávajícího letového povolení na daném letišti nebo provozním místě nebo zpoždění letového provozu mohou vést k přistání s množstvím paliva/energie nižším než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

c) Velící pilot řízeného letu vyhlásí situaci „nouzový stav paliva/energie“ vysíláním zprávy „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, je-li množství použitelného paliva/energie, jež je dle odhadu dostupné při přistání na nejbližším letišti nebo provozním místě, kde lze provést bezpečné přistání, nižší než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M9

NCO.OP.190 Použití doplňkové dodávky kyslíku

a) Velící pilot zajistí, aby členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, kdykoli se zjistí, že v nadmořské výšce zamýšleného letu může nedostatek kyslíku vést k zhoršení schopností členů posádky, a zajistí, aby cestující měli k dispozici doplňkovou dodávku kyslíku, pokud by nedostatek kyslíku na ně mohl mít negativní vliv.

b) Ve všech ostatních případech, v nichž velící pilot není schopen určit, jaký vliv by nedostatek kyslíku mohl mít na veškeré osoby na palubě, zajistí, aby:

1) všichni členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku po každou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

2) všechny osoby na palubě používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku po kteroukoli dobu, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující větší než 13 000 ft.

▼M1

NCO.OP.195 Zjištění blízkosti země

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

NCO.OP.200 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Jestliže je používán systém ACAS II, musí být provozní postupy a výcvik v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011.

▼M21

NCO.OP.205 Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí, že:

a) podle dostupných informací jsou meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy, která má být použita, takové, aby nebránily bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení, a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla a

4) kvalifikace letových posádek.

NCO.OP.206 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, na základě dostupných informací nebrání bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení, a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

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

a) pokud je závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, nižší než 550 m (nebo jakákoli nižší hodnota stanovená v souladu se schválením podle článku SPA.LVO), pak se v přiblížení podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

2) do úseku konečného přiblížení v případě, že výška DH nebo MDH je vyšší než 1 000 ft.

b) pokud není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.

c) pokud není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Jestliže je používán systém ACAS II, musí velící pilot používat vhodné provozní postupy a být náležitě proškolen.

▼M1

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

NCO.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla

▼M11

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla (AFM) nebo v rovnocenném dokumentu.

▼M1

b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, obsahující tato provozní omezení a předepsané letovou příručkou (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

▼M11

NCO.POL.105 Vážení

a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost a poloha těžiště letadla byly stanoveny skutečným zvážením před prvním uvedením letadla do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.

▼M14

b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

▼M1

NCO.POL.110 Výkonnost – obecná ustanovení

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

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny

NCO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

▼M1

2) používány s cílem splnit NCO.IDE.A.190;

3) používány s cílem splnit NCO.IDE.A.195, nebo

4) zastavěny v letounu.

▼M15

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) záložní pojistky;

2) samostatné přenosné kapesní svítilny;

3) chronometr;

4) souprava první pomoci;

5) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

6) vlečná kotva a vybavení k poutání;

7) dětské zádržné zařízení;

8) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány podle přílohy VII (část NCO), a jakékoli jiné vybavení, které nejsou požadovány podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji nebo vybavením nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195 přílohy VII;

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼M1

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

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

a) letoun je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo

b) letoun podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

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

NCO.IDE.A.115 Provozní světla

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

▼M1

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a

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

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

a) Letouny provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu a

5) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem.

b) Letouny provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci nebo za podmínek, kdy letoun není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) zatáček a skluzu,

ii) letové polohy,

iii) vertikální rychlosti (variometr) a

iv) stabilizovaného kurzu,

a

2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů.

c) Letouny provozované za podmínek, kdy letoun není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných v písm. a) podbodu 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

▼M1

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

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

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) zatáček a skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu;

9) teploty venkovního vzduchu a

10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;

b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů, a

c) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodu 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

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

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

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

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

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

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

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

a) Letouny jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců;

▼M15

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným pásem na každém lůžku;

▼M1

3) dětským zádržným zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, a

▼M9

4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním pro každé sedadlo člena letové posádky u letadel majících osvědčení letové způsobilosti vydané poprvé ke dni nebo po dni 25. srpna 2016.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Souprava první pomoci

a) Letouny jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

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

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

b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je vyšší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky a

i) 100 % cestujících po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut,

ii) alespoň 30 % cestujících po celou dobu, kdy v důsledku ztráty přetlaku a vzhledem k okolnostem letu je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 14 000 ft a 15 000 ft, a

iii) alespoň 10 % cestujících po celou dobu přesahující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující mezi 10 000 ft a 14 000 ft,

a

2) všech osob v prostoru pro cestující po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft, nebo provozovaných v nižší než uvedené nadmořské výšce, ale za podmínek, které jim neumožňují do 4 minut bezpečně sestoupit do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.

c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku.

▼M9

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

Letouny bez přetlakové kabiny, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s článkem NCO.OP.190, jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Ruční hasicí přístroje

▼M14

a) Letouny, vyjma letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

▼M1

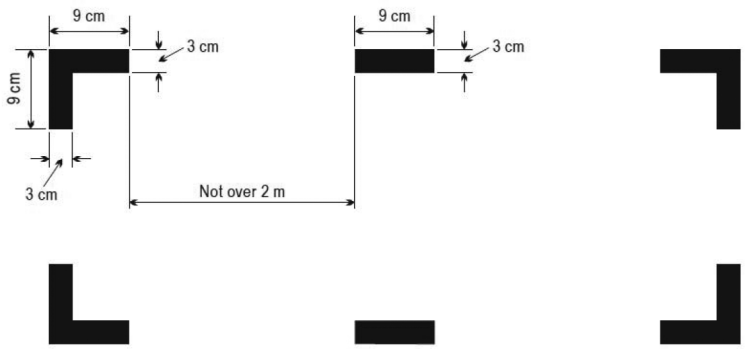
b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

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

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

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu



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

a) Letouny jsou vybaveny:

1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. července 2008 nebo dříve;

2) automatickým polohovým majákem nehody (ELT), pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. červenci 2008, nebo

3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý člen posádky nebo některý z cestujících, pokud byly certifikovány pro maximální konfiguraci šesti sedadel pro cestující nebo méně.

b) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli typu a osobní polohový maják (PLB) musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Let nad vodou

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

1) jednomotorové pozemní letouny, pokud:

▼M1

i) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo

ii) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě;

2) vodní letouny provozované nad vodou a

3) letouny provozované ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší.

b) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) jednou kotvou;

2) jednou vlečnou kotvou, pokud je to nezbytné k tomu, aby se usnadnilo manévrování, a

3) vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné.

c) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

NCO.IDE.A.180 Vybavení pro přežití

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

NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikační vybavení

a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou letouny vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi a na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

c) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

NCO.IDE.A.195 Navigační vybavení

a) ►C1 Letouny provozované na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s: ◄

▼M1

1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku tohoto vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.

c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení musí být schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

▼M9

d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼M15

e) Letouny jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Odpovídač

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

▼M9

NCO.IDE.A.205 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Velící pilot zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných elektronických navigačních údajů do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí velící pilot informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech nesmí velící pilot dotčené údaje používat.

▼M1

ODDÍL 2

Vrtulníky

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

a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit NCO.IDE. H.190;

3) používány s cílem splnit NCO.IDE.H.195, nebo

4) zastavěny ve vrtulníku.

▼M15

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) samostatné přenosné kapesní svítilny;

2) chronometr;

3) souprava první pomoci;

4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

5) vlečná kotva a vybavení k poutání;

6) dětské zádržné zařízení;

7) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle přílohy VII (část NCO), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195 přílohy VII;

2) přístroje a vybavení nebo příslušenství neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼M1

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

NCO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce vrtulníku předepsaná pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, ledaže:

a) není vrtulník provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven, nebo

b) vrtulník nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

NCO.IDE.H.115 Provozní světla

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz vrtulníku;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky, a

▼M1

g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

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

a) Vrtulníky provozované podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu a

5) skluzu.

b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci, nebo je-li dohlednost menší než 1 500 m, nebo za podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) letové polohy,

ii) vertikální rychlosti (variometr) a

iii) stabilizovaného kurzu, a

2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů.

c) Vrtulníky provozované za viditelnosti menší než 1 500 m nebo podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenu a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných v písm. a) podbodě 4 v důsledku kondenzace nebo námrazy.

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

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

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M1

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu a

9) teploty venkovního vzduchu;

▼M1

b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;

c) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu požadovaných podle písm. a) podbodě 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy, a

d) dodatečnými prostředky, jakožto záložním přístrojem, pro měření a zobrazování letové polohy.

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

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

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

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

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

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

▼M15

1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu na palubě starší 24 měsíců, nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle pro cestující a zádržným pásem na každém lůžku a zádržným zařízením na každém pracovním místě;

▼M1

3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každého cestujícího ve věku 24 měsíců a více;

4) dětským zádržným zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, a

5) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle letové posádky.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

NCO.IDE.H.145 Souprava první pomoci

a) Vrtulníky jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

▼M9

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

Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána zásoba kyslíku v souladu s článkem NCO.OP.190, jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Ruční hasicí přístroje

a) Vrtulníky, kromě vrtulníků ELA2, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

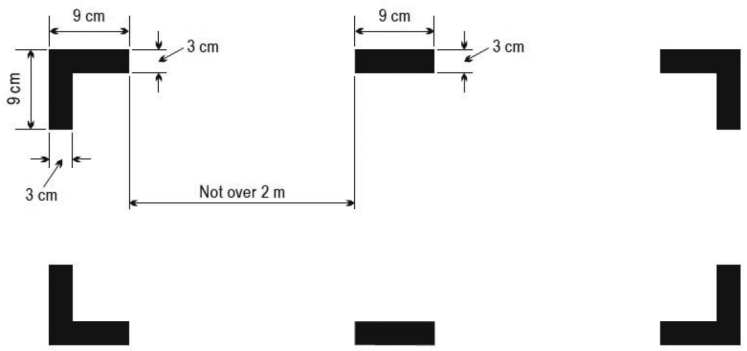
b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

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

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

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu



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

a) Vrtulníky, které jsou certifikovány s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybaveny:

1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT) a

2) jedním polohovým majákem nehody ELT (ELT(S)) na záchranném člunu nebo záchranné vestě, pokud je vrtulník provozován ve vzdálenosti od pevniny odpovídající více než 3 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí.

b) Vrtulníky, které jsou certifikovány s maximální konfigurací sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybaveny záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý z cestujících.

c) Polohový maják nehody (ELT) jakéhokoli typu a osobní polohový maják (PLB) musí být schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Let nad vodou

a) Vrtulníky při níže uvedených letech jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě nebo odpovídajícím individuálním plovacím zařízením pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny:

▼M1

1) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

2) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

3) vzlétající nebo přistávající na letištích nebo provozních místech, kde je dráha letu při vzletu nebo přiblížení nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty nebo odpovídající individuální plovací zařízení jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Velící pilot vrtulníku provozovaného při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než odpovídá 30 minutám letu obvyklou cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

d) Velící pilot vrtulníku během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmenu a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě.

NCO.IDE.H.180 Vybavení pro přežití

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

▼M15

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

Pro vrtulníky při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny větší než 50 NM platí kterákoli z následujících podmínek:

a) jsou navrženy pro přistání na vodě podle příslušných certifikačních specifikací;

b) jsou certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušných certifikačních specifikací;

c) jsou vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Rádiové komunikační vybavení

a) Je-li to předepsáno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou vrtulníky vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi a na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

▼M1

c) Je-li předepsána více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

d) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky předepsaného v NCO.IDE.H.135, jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídící páce pro každého předepsaného pilota a/nebo člena posádky na jeho pracovním místě.

NCO.IDE.H.195 Navigační vybavení

a) ►C1 Vrtulníky provozované na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s: ◄

1) letovým plánem letových provozních služeb (ATS), je-li to použitelné, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a), nebo bezpečné provedení nouzových opatření.

c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným poskytovat vedení až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení musí být schopno poskytovat vedení na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

▼M9

d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼M15

e) Vrtulníky jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Odpovídač

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

▼M9

NCO.IDE.H.205 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech nesmí velící pilot dotčené údaje používat.

▼**M14**

_____

▼**M11**

_____

▼**M4**

HLAVA E

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

ODDÍL 1

Obecná ustanovení

NCO.SPEC.100 Oblast působnosti

V této hlavě jsou stanoveny zvláštní požadavky, jimiž se musí řídit velící piloti při provádění zvláštního neobchodního provozu s jinými než složitými motorovými letadly.

NCO.SPEC.105 Kontrolní seznam

a) Před zahájením zvláštního provozu velící pilot provede posouzení rizik, přičemž posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika a zavést opatření ke zmírnění dopadů.

b) Zvláštní provoz se provádí v souladu s kontrolním seznamem. Na základě posouzení rizik velící pilot sestaví kontrolní seznam odpovídající zvláštní činnosti a používanému letadlu, a to s přihlédnutím k jednotlivým oddílům této hlavy.

c) Kontrolní seznam, který se týká povinností velícího pilota, členů posádky a specializovaných odborníků, musí být na každém letu snadno dostupný.

d) Kontrolní seznam podléhá pravidelnému přezkumu a aktualizaci podle potřeby.

NCO.SPEC.110 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

Pokud se provozu účastní členové posádky nebo specializovaní odborníci, velící pilot:

a) zajistí, aby členové posádky a specializovaní odborníci splňovali požadavky článků NCO.SPEC.115 a NCO.SPEC.120;

b) nezahájí let, jestliže je kterýkoli člen posádky nebo specializovaný odborník nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;

c) nepokračuje v letu dál než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky nebo specializovaného odborníka k výkonu služby je výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;

d) zajistí, aby členové posádky a specializovaní odborníci dodržovali právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje;

e) zajistí, aby se všichni členové posádky a specializovaní odborníci mohli navzájem dorozumívat společným jazykem, a

▼M9

f) zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, kdykoli zjistí, že v nadmořské výšce zamýšleného letu by nedostatek kyslíku mohl vést k zhoršení schopností členů posádky nebo mít negativní vliv na specializované odborníky. Pokud velící pilot není schopen určit, jaký vliv by nedostatek kyslíku mohl mít na osoby, jež se nacházejí na palubě, zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.

▼M4

NCO.SPEC.115 Odpovědnost posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti posádky jsou uvedeny v kontrolním seznamu.

▼M11

b) Člen posádky je během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není v kontrolním seznamu stanoveno jinak.

▼M4

c) Během letu je člen letové posádky, který se nachází na svém pracovním místě, upoután bezpečnostním pásem.

d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.

e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se necítí natolik dobře, aby mohl plnit své úkoly, nebo

▼M12

2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo z jiného důvodu uvedeného v bodě 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M4

f) Člen posádky, který plní povinnosti pro více než jednoho provozovatele:

1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby (FTL) a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, je-li to relevantní, a

2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL.

g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

▼M4

NCO.SPEC.120 Odpovědnost specializovaných odborníků

a) Specializovaný odborník odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti specializovaných odborníků jsou uvedeny v kontrolním seznamu.

▼M11

b) Specializovaný odborník je během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není v kontrolním seznamu stanoveno jinak.

▼M4

c) Specializovaný odborník zajistí, aby byl při výkonu svých specializovaných úkolů upoután, jsou-li otevřeny nebo odstraněny venkovní dveře.

d) Specializovaný odborník hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

NCO.SPEC.125 Bezpečnostní instruktáž

a) Před vzletem velící pilot provede instruktáž specializovaných odborníků o:

1) nouzovém vybavení a nouzových postupech;

2) provozních postupech spojených se specializovaným úkolem, a to před každým letem nebo sérií letů.

b) Instruktáž podle písm. a) bodu 2 nemusí být nutná, pokud specializovaní odborníci absolvovali instruktáž o provozních postupech před zahájením provozního období v daném kalendářním roce.

NCO.SPEC.130 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety podle pravidel IFR

Velící pilot stanoví pro každý let minimální nadmořské výšky, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prolétávaných podle pravidel IFR. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší než výšky stanovené přelétávaným státem.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Simulované situace za letu

Není-li na palubě letadla specializovaný odborník za účelem výcviku, velící pilot se specializovanými odborníky na palubě nesimuluje:

▼M4

a) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů nebo

b) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

NCO.SPEC.150 Zjištění blízkosti země

Je-li zastavěn systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby bylo letadlo provozováno v menší vzdálenosti od země, než je vzdálenost, která by systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi aktivovala.

NCO.SPEC.155 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Aniž by byla dotčena ustanovení článku NCO.OP.200, může být systém ACAS II vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od sebe, než je vzdálenost, která by systém ACAS aktivovala.

NCO.SPEC.160 Vypouštění nebezpečného zboží

Při vypouštění nebezpečného zboží nesmí velící pilot provozovat letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství.

NCO.SPO.165 Přeprava a použití zbraní

a) Jestliže jsou na palubě přepravovány zbraně pro účely specializovaného úkolu, velící pilot zajistí, aby byly zajištěny, nejsou-li používány.

b) Specializovaný odborník používající zbraň učiní všechna nezbytná opatření s cílem předejít ohrožení letadla a lidí na palubě nebo na zemi.

NCO.SPEC.170 Výkonnostní a provozní kritéria – letouny

Při letech s letounem ve výšce menší než 150 m (500 ft) mimo hustě osídlenou oblast v případě letounů, jež při poruše kritického motoru nejsou schopny udržet vodorovný let, velící pilot předem:

a) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru a

b) instruuje všechny členy posádky a specializované odborníky na palubě o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

NCO.SPEC.175 Výkonnostní a provozní kritéria – vrtulníky

a) Velící pilot může řídit letadlo nad hustě osídlenými oblastmi, pokud:

1) je vrtulník certifikován v kategorii A nebo B a

2) byla učiněna bezpečnostní opatření s cílem předejít nadměrnému ohrožení osob nebo majetku na zemi.

▼M4

b) Velící pilot předem:

1) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru a

2) instruuje všechny členy posádky a specializované odborníky na palubě o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

c) Velící pilot zajistí, že vzletová hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost při visení nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro:

1) visení mimo působení přízemního efektu (HOGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu nebo

2) jestliže převažují podmínky, kdy visení mimo působení přízemního efektu pravděpodobně nelze provést, že hmotnost vrtulníku nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro visení s přízemním efektem (HIGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu, za předpokladu, že převažující podmínky umožňují visení s přízemním efektem při maximální stanovené hmotnosti.

ODDÍL 2

Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety HESLO musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.HESLO.105 Zvláštní vybavení pro lety HESLO

Vrtulník je vybaven alespoň:

a) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák(y)/náklad a

b) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

NCO.SPEC.HESLO.110 Doprava nebezpečného zboží

Provozovatel přepravující nebezpečné zboží do neosídlených míst a vzdálených oblastí nebo z takových míst a oblastí požádá příslušný úřad o výjimku z ustanovení Technických instrukcí, jestliže má v úmyslu nevyhovět požadavkům uvedených instrukcí.

ODDÍL 3

Lety s vnějším lidským nákladem (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety HEC musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

▼M4

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.HEC.105 Zvláštní vybavení pro lety HEC

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) vrtulníkovým jeřábem nebo hákem pro zavěšení nákladu;

2) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák a

3) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

▼M15

b) Zástavba veškerého vybavení pro vrtulníkový jeřáb a hák pro zavěšení nákladu jiného než jednoduchého PCDS a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.

▼M4

ODDÍL 4

Lety s padákovými seskoky (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety PAR musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.PAR.105 Přeprava členů posádky a specializovaných odborníků

Požadavek stanovený v čl. NCO.SPEC.120 písm. c) se nevztahuje na specializované odborníky provádějící padákové seskoky.

NCO.SPEC.PAR.110 Sedadla

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. NCO.IDE.A.140 písm. a) bodu 1 a NCO.IDE.H.140 písm. a) bodu 1, lze jako sedadlo použít podlahu letadla za podmínky, že jsou k dispozici prostředky, jichž se specializovaní odborníci mohou držet nebo se jimi připoutat.

NCO.SPEC.PAR.115 Doplňková dodávka kyslíku

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. NCO.SPEC.110 písm. f), požadavek na použití doplňkové dodávky kyslíku se nevztahuje na členy posádky kromě velícího pilota a specializované odborníky plnící povinnosti důležité pro specializovaný úkol, je-li kabinová výška:

a) větší než 13 000 ft po dobu nejvýše 6 minut nebo

b) větší než 15 000 ft po dobu nejvýše 3 minut.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Doprava a vypouštění nebezpečného zboží

Aniž jsou dotčena ustanovení článku NCO.SPEC.160, mohou parašutisté nést zařízení na vypouštění kouřové stopy a opustit letadlo k provedení ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud byla uvedená zařízení vyrobena pro tento účel.

▼M4

ODDÍL 5

Akrobatické lety (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety ABF musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenty a informace

Při akrobatických letech nemusí být na palubě následující dokumenty a informace uvedené v čl. NCO.GEN.135 písm. a):

a) podrobnosti případně vyplněného letového plánu letových provozních služeb;

b) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn, a

c) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno.

NCO.SPEC.ABF.110 Vybavení

Na akrobatické lety se nevztahuje povinnost mít toto vybavení:

a) souprava první pomoci podle článků NCO.IDE.A.145 a NCO.IDE.H.145;

b) ruční hasicí přístroje podle článků NCO.IDE.A.160 a NCO.IDE.H.180 a

c) polohové majáky nehody nebo osobní polohové majáky podle článků NCO.IDE.A.170 a NCO.IDE.H.170.

▼M15

ODDÍL 6

Kontrolní lety po údržbě

NCO.SPEC.MCF.100 Úrovně kontrolních letů po údržbě

Před provedením kontrolního letu po údržbě určí provozovatel příslušnou úroveň kontrolního letu po údržbě takto:

a) kontrolní let po údržbě „úrovně A“ pro let, u kterého se očekává použití mimořádných nebo nouzových postupů, jak je stanoveno v letové příručce, nebo pokud je let vyžadován k prokázání fungování záložního systému nebo jiných bezpečnostních zařízení;

▼M15

b) kontrolní let po údržbě „úrovně B“ pro jakýkoliv kontrolní let po údržbě jiný než kontrolní let po údržbě „úrovně A“.

NCO.SPEC.MCF.105 Provozní omezení

a) Odchylně od čl. NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 této přílohy lze kontrolní let po údržbě provést s letadlem, které bylo uvolněno do provozu s nedokončenou údržbou podle čl. M.A.801 písm. g) nebo čl. 145.A.50 písm. e) přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.

▼M16

b) odchylně od čl. NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 této přílohy může být kontrolní let po údržbě proveden s letounem, který byl uvolněn do provozu po neúplné údržbě v souladu s čl. M.A.801 písm. f) přílohy I (část M), 145.A.50 písm. e) přílohy II (část 145) nebo ML.A.801 písm. f) přílohy Vb (část ML) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolní seznam a bezpečnostní instruktáž

a) Kontrolní seznam uvedený v článku NCO.SPEC.105 se podle potřeby aktualizuje před každým kontrolním letem po údržbě a zohledňuje provozní postupy, které jsou naplánovány, aby byly v průběhu konkrétního kontrolního letu po údržbě dodržovány.

b) Aniž je dotčen čl. NCO.SPEC.125 písm. b), bezpečnostní instruktáž specializovaného odborníka je vyžadována před každým kontrolním letem po údržbě.

NCO.SPEC.MCF.120 Požadavky na letovou posádku

Při výběru člena letové posádky pro kontrolní let po údržbě provozovatel zváží složitost letadla a úroveň kontrolního letu po údržbě podle článku NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Složení letové posádky a osoby na palubě

a) Před každým zamýšleným kontrolním letem po údržbě určí velící pilot potřebu dalších členů posádky nebo specializovaných odborníků nebo obou, přičemž zohlední očekávanou pracovní zátěž člena letové posádky nebo specializovaného odborníka a posouzení rizik.

b) Velící pilot neumožní, aby byly v průběhu kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ na palubě jiné osoby, než ty, které jsou požadovány v písmeni a).

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Simulované mimořádné nebo nouzové postupy za letu

Odchylně od článku NCO.SPEC.145 může velící pilot simulovat situace, které vyžadují použití mimořádných nebo nouzových postupů se specializovaným odborníkem na palubě, pokud je simulace vyžadována ke splnění letového záměru a pokud byla uvedena v kontrolním seznamu podle článku NCO.SPEC.MCF.110 nebo v provozních postupech.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavení

Je-li účelem kontrolního letu po údržbě kontrola správného fungování systému nebo vybavení, označí se tento systém nebo toto vybavení za potenciálně nespolehlivé a před letem se za účelem minimalizace rizik pro bezpečnost letu dohodnou vhodná opatření pro jejich zmírnění.

▼M4

PŘÍLOHA VIII

ZVLÁŠTNÍ PROVOZ

[ČÁST SPO]

SPO.GEN.005 Oblast působnosti

▼M15

a) Tato příloha se týká jakéhokoliv zvláštního provozu, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama nebo kontrolní lety po údržbě.

▼M4

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), zvláštní neobchodní provoz s jinými než složitými motorovými letadly musí splňovat požadavky přílohy VII (část NCO).

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), lze s jinými než složitými motorovými letadly v souladu s přílohou VII (část NCO) provádět tento provoz:

1) soutěžní lety nebo letecká veřejná vystoupení za podmínky, že odměna nebo jiná protihodnota za takové lety odpovídá pouze výši náhrady přímých nákladů a přiměřeného příspěvku na úhradu ročních nákladů a ceně, jejíž hodnota nepřevyšuje částku stanovenou příslušným úřadem;

▼M14

2) výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedená v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.

▼M4

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

▼M15

SPO.GEN.100 Příslušný úřad

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

▼M4

SPO.GEN.101 Způsoby průkazu

Provozovatel může k prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly použít kromě způsobů průkazu, které přijala agentura, i alternativní způsoby průkazu.

▼M14

_____

▼M4

SPO.GEN.105 Odpovědnost posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti posádky jsou stanoveny ve standardních provozních postupech (SOP) a případně v provozní příručce.

▼M11

b) Člen posádky je během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není ve standardním provozním postupu stanoveno jinak.

▼M4

c) Během letu je člen letové posádky, který se nachází na svém pracovním místě, upoután bezpečnostním pásem.

d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.

e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se necítí natolik dobře, aby mohl plnit své povinnosti, nebo

▼M12

2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo z jiného důvodu uvedeného v bodě 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

▼M4

f) Člen posádky, který plní povinnosti pro více než jednoho provozovatele:

1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby (FTL) a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, je-li to relevantní, a

2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL.

g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

SPO.GEN.106 Odpovědnost specializovaných odborníků

a) Specializovaný odborník odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti specializovaných odborníků jsou uvedeny ve standardních provozních postupech.

▼M11

b) Specializovaný odborník je během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není ve standardním provozním postupu stanoveno jinak.

▼M4

c) Specializovaný odborník zajistí, aby byl při výkonu svých specializovaných úkolů upoután, jsou-li otevřeny nebo odstraněny venkovní dveře.

d) Specializovaný odborník hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

SPO.GEN.107 Odpovědnost a pravomoci velícího pilota

a) Velící pilot odpovídá za:

1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, specializovaných odborníků a nákladu na palubě během provozu letadla;

2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;

3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s příslušnou příručkou;

4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že byla dodržena veškerá provozní omezení uvedená v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, takže:

i) letadlo je způsobilé k letu,

ii) letadlo je řádně zapsané v rejstříku,

▼M14

iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou funkční v souladu s požadavky stanovenými v článcích SPO.IDE.A.105 nebo SPO.IDE.H.105, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), případně jiným rovnocenným dokumentem, není povolen provoz s nefunkčním vybavením,

▼M11

iv) hmotnost letadla a poloha těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,

▼M4

v) veškeré vybavení a zavazadla jsou řádně naložena a zajištěny , ►M9 ——————— ◄

vi) v žádném okamžiku během letu nebudou překročena provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla, ►M9 a ◄

▼M9

vii) každá navigační databáze potřebná pro provoz PBN je vhodná a aktuální;

▼M4

5) to, že nezahájí let, jestliže on nebo kterýkoli jiný člen posádky nebo specializovaný odborník je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;

6) to, že nebude pokračovat v letu dál než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud jeho způsobilost nebo způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky nebo specializovaného odborníka k výkonu služby je výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;

7) to, že rozhodne, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), případně seznamem minimálního vybavení (MEL);

8) to, že po skončení letu nebo série letů se zapíší do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla údaje o využití letadla a všechny známé nebo domnělé závady, a

▼M8

9) to, že zajistí, aby:

i) letové zapisovače nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty;

ii) v případě události jiné než nehoda nebo vážný incident, které musí být podle čl. ORO.GEN.160 písm. a) hlášeny, nebyly z letových zapisovačů záměrně vymazány záznamy; a

iii) v případě nehody či vážného incidentu, nebo pokud uchování záznamů letových zapisovačů řídí vyšetřující orgán:

A) nebyly záměrně vymazány záznamy letových zapisovačů;

B) letové zapisovače byly deaktivovány ihned po skončení letu; a

C) před opuštěním prostoru pro letovou posádku byla přijata preventivní opatření na uchování záznamů letových zapisovačů.

▼M4

b) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakýkoli náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na palubě.

c) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.

d) Aniž je dotčeno ustanovení písm. a) bodu 6, při provozu s vícečlennou posádkou může velící pilot pokračovat v letu dál než k nejbližšímu letišti s přípustným počasím, jsou-li zavedeny přiměřené postupy zaměřené na snížení rizika.

e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a reakci, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.

▼M4

f) Velící pilot podá příslušnému úřadu neprodleně hlášení o nezákonném vměšování a informuje určený místní úřad.

g) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů

Velící pilot, členové posádky a specializovaní odborníci dodržují právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.

SPO.GEN.115 Společný jazyk

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

▼M5

SPO.GEN.119 Pojíždění letadel

Provozovatel zavede postupy pro pojíždění letadel s cílem zajistit bezpečný provoz a zvýšit bezpečnost dráhy.

▼M4

SPO.GEN.120 Pojíždění letounů

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

a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem nebo

b) je jmenována provozovatelem a:

1) má výcvik v pojíždění s letounem;

2) má výcvik v používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;

3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, tratím, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům a

4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

SPO.GEN.125 Zapnutí rotoru

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

SPO.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení

Provozovatel nedovolí nikomu používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení.

▼M14

SPO.GEN.131 Používání elektronických letových aktovek (EFB)

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

b) Před použitím aplikace EFB typu B provozovatel:

1) provede posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, dotčené aplikace EFB a jejích souvisejících funkcí, které zjistí, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné zmírnění; posouzení rizik se týká rizik souvisejících s rozhraním člověk/stroj zařízení EFB a dotčených aplikací EFB, a

2) zřídí administrativní systém EFB, včetně postupů a požadavků na vzdělávání pro správu a používání zařízení EFB a aplikace EFB.

▼M4

SPO.GEN.135 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě

Provozovatel musí mít neustále k dispozici seznamy obsahující informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

SPO.GEN.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě

a) Při každém letu jsou na palubě přepravovány originály nebo kopie těchto dokumentů, příruček a informací, pokud není níže uvedeno jinak:

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);

2) originál osvědčení o zápisu letadla do rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) osvědčení hlukové způsobilosti, je-li to použitelné;

5) kopie prohlášení podle článku ORO.DEC.100 a případně kopie povolení podle článku ORO.SPO.110;

6) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;

7) povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;

8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

▼M16

10) technický deník letadla v souladu s nařízením (EU) č. 1321/2014, je-li to použitelné;

▼M4

11) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb, je-li to použitelné;

12) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn,

▼M4

13) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;

14) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;

15) platné části provozní příručky a/nebo standardních provozních postupů nebo letové příručky letadla, jež jsou důležité pro povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků a které jim musí být snadno přístupné;

16) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL), je-li to použitelné;

17) příslušná instruující dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS);

18) příslušné meteorologické informace, je-li to použitelné;

19) seznamy nákladu, je-li to použitelné, a

20) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy pro daný let.

b) Aniž by byla dotčena ustanovení písmene a), mohou dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodech 2–11 a v písm. a) bodech 14, 17, 18 a 19 zůstat na letišti nebo provozním místě, týkají-li se letů:

1) s plánovaným vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě nebo

2) při kterých se nepřekračuje vzdálenost nebo neopouští prostor, které určil příslušný úřad podle článku ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

d) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2–8 je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

e) Provozovatel zpřístupní dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, příslušnému úřadu v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu tímto úřadem vyzván.

▼M16

SPO.GEN.145 Zpracování záznamů letových zapisovačů: uchovávání, předkládání, ochrana a použití

a) V případě nehody, vážného incidentu nebo události, kterou určil vyšetřující úřad, provozovatel letadla uchovává původní zaznamenané údaje z letových zapisovačů po dobu 60 dnů, nebo do jiného data, které stanovil vyšetřující úřad.

b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů v zájmu zajištění trvalé provozuschopnosti letových zapisovačů, které se musí nacházet na palubě letounu.

▼**M16**

c) Provozovatel zajistí, aby byly uchovávány záznamy letových parametrů a zprávy v rámci komunikace datovým spojem, které musejí letové zapisovače zaznamenávat. Pro účely zkoušení a údržby letových zapisovačů však může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše jedna hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.

d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných letových údajů na letové parametry vyjádřené v technických jednotkách.

e) Provozovatel zpřístupní kterékoli uchované záznamy zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.

f) Aniž jsou dotčena nařízení (EU) č. 996/2010 a (EU) 2016/679 a s výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů:

1) zvukové záznamy z letového zapisovače nesmí být zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito zvukovými záznamy a s jejich přepisem;

ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto zvukové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.

1a) Při inspekci zvukových záznamů letového zapisovače v zájmu zajištění jeho provozuschopnosti provozovatel ochrání soukromí těchto zvukových záznamů a zajistí, aby nebyly zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače.

2) Letové parametry nebo záznamy komunikace datovým spojem zaznamenané letovým zapisovačem se nesmí používat pro jiné účely než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení. Toto omezení neplatí, pokud tyto záznamy nesplňují žádné z následujících podmínek:

i) jsou použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;

ii) jsou anonymizovány;

iii) jsou zpřístupněny zabezpečenými postupy.

3) S výjimkou zajištění provozuschopnosti letových zapisovačů nesmí být obrazové záznamy z pilotního prostoru zaznamenané letovým zapisovačem zveřejněny či použity, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky:

▼**M16**

i) je zaveden postup týkající se manipulace s těmito obrazovými záznamy;

ii) všichni dotčení členové posádky a personálu údržby k tomu dali předchozí souhlas;

iii) tyto obrazové záznamy jsou využívány pouze k zachování či zlepšení bezpečnosti.

3a) Když se pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače provádí kontrola obrazových záznamů z pilotního prostoru, pak platí, že:

i) tyto obrazové záznamy nesmí být zveřejněny či použity pro jiné účely než pro zajištění provozuschopnosti letového zapisovače;

ii) pokud jsou na obrazových záznamech viditelné části těl členů posádky, provozovatel zajistí u těchto záznamů ochranu soukromí.

▼**M4**

SPO.GEN.150 Doprava nebezpečného zboží

a) Letecká doprava nebezpečného zboží se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.

b) Nebezpečné zboží dopravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, vyjma případů, kdy:

1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí;

2) je přepravují specializovaní odborníci nebo členové posádky nebo jsou v zavazadlech, která jsou oddělena od svého majitele v souladu s částí 8 Technických instrukcí;

3) se vyžaduje jeho přítomnost na palubě letadla pro specializované účely v souladu s Technickými instrukcemi;

4) je používáno ke zlepšení bezpečnosti letu v případě, že přeprava na palubě letadla je přiměřená a má zajistit včasnou dostupnost pro provozní účely bez ohledu na to, zda je požadována přeprava těchto předmětů a látek nebo je zamýšleno jejich použití v souvislosti s daným konkrétním letem či nikoli.

▼M4

c) Provozovatel stanoví postupy, jež zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření, jež zabrání neúmyslnému umístění nebezpečného zboží na palubu.

d) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní výkon jeho odpovědností v souladu s požadavky Technických instrukcí.

e) Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, že došlo k:

1) letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím;

2) zjištění, že nebezpečné zboží převáží specializovaní odborníci nebo posádka nebo je přepravováno v zavazadlech v rozporu s částí 8 Technických instrukcí.

f) Provozovatel zajistí, aby specializovaným odborníkům byly poskytnuty veškeré informace o nebezpečném zboží.

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

SPO.GEN.155 Vypouštění nebezpečného zboží

Při vypouštění nebezpečného zboží nesmí provozovatel provozovat letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství.

SPO.GEN.160 Přeprava a použití zbraní

a) Jestliže jsou na palubě přepravovány zbraně pro účely specializovaného úkolu, provozovatel zajistí, aby byly zajištěny, nejsou-li používány.

b) Specializovaný odborník používající zbraň učiní všechna nezbytná opatření s cílem předejít ohrožení letadla a lidí na palubě nebo na zemi.

SPO.GEN.165 Přístup do pilotního prostoru

Konečné rozhodnutí o přístupu do pilotního prostoru přijímá velící pilot, který zajistí, aby:

a) přístup do pilotního prostoru neodváděl pozornost od provádění letu ani nenarušoval provádění letu a

b) všechny osoby přepravované v pilotním prostoru byly seznámeny s příslušnými bezpečnostními postupy.

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

SPO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

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

▼M21

SPO.OP.101 Přezkoušení a nastavení výškoměru

a) Provozovatel stanoví postupy pro přezkoušení výškoměru před každým odletem.

b) Provozovatel stanoví postupy pro nastavení výškoměru ve všech fázích letu, přičemž zohlední případné postupy zavedené státem, v němž se nachází dané letiště, nebo státem, v němž se nachází daný vzdušný prostor.

▼M20

SPO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny

Při volbě náhradních letišť, plánování paliva/energie a zásad přeplánování za letu provozovatel považuje letiště za osamocené letiště, je-li doba letu na nejbližší náhradní letiště určení za přípustného počasí delší než:

a) u letounů s pístovými motory 60 minut, nebo

b) u letounů s turbínovými motory 90 minut.

▼M21

SPO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

a) Provozovatel stanoví provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení nebo náhradní letiště, jejichž použití předpokládá, s cílem zajistit rozstup mezi letadlem a terénem nebo překážkami a zmírnit riziko ztráty vizuálních referencí v průběhu úseku letu za viditelnosti v rámci přiblížení podle přístrojů.

b) Metoda použitá pro stanovení provozního minima letiště musí zohledňovat všechny následující prvky:

1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;

2) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci, získání vizuálních referencí a/nebo řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, přistání a při nezdařeném přiblížení;

3) jakékoli podmínky nebo omezení uvedené v letové příručce letounu (AFM);

4) rozměry a vlastnosti drah / ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;

5) přiměřenost a výkonnost prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů, a infrastruktury;

6) bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami (OCA/H) pro postupy přiblížení podle přístrojů (IAP);

7) překážky v prostorech počátečního stoupání a nezbytné rezervy pro výšku nad překážkami;

8) veškeré nestandardní vlastnosti letiště, IAP nebo místní podmínky;

9) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;

10) IAP;

11) vlastnosti letiště a dostupné letové navigační služby (ANS);

12) veškerá minima případně vyhlášená státem, v němž se nachází letiště;

13) podmínky předepsané v jakýchkoli zvláštních oprávněních pro provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO) nebo provoz s provozními zápočty a

14) příslušné provozní zkušenosti provozovatele.

c) Provozovatel v provozní příručce stanoví metodu určení provozního minima letiště.

▼M21

_____

SPO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

a) Minimální výška pro klesání (MDH) pro lety s přiblížením okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;

2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo

3) výška rozhodnutí (DH)/MDH předchozího IAP.

b) Minimální dohlednost pro lety s přiblížením okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:

1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna, nebo

2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 1;

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem pro každou kategorii letounu

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

▼M4

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

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

SPO.OP.115 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky

a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem, na jehož území se letiště nachází, jestliže takové postupy byly zveřejněny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež může být použita.

b) Velící pilot se může odchýlit od zveřejněné odletové trati, příletové trati nebo postupu přiblížení:

1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami, vzaty plně v úvahu provozní podmínky a dodržena veškerá povolení řízení letového provozu, nebo

2) jestliže je stanovištěm řízení letového provozu (ATC) vektorován pomocí radaru.

c) V případě letů se složitými motorovými letadly se úsek konečného přiblížení provádí vizuálně nebo v souladu se zveřejněnými postupy přiblížení.

▼M9

SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

Provozovatel zajistí, aby v případě, že na prolétávané trati či pro postup, kterým se má letět, je požadováno použití navigace založené na výkonnosti (PBN):

a) byla příslušná specifikace pro provoz PBN uvedena v letové příručce (AFM) nebo jiném dokumentu, který schválil certifikační orgán jako součást posouzení letové způsobilosti nebo z takového schválení vychází; a

b) byl letoun provozován v souladu s příslušnou navigační specifikací a omezeními uvedenými v letové příručce (AFM) nebo jiném výše uvedeném dokumentu.

▼M4

SPO.OP.120 Postupy omezování hluku

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

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety podle pravidel IFR

a) Provozovatel stanoví metodu pro určení minimálních nadmořských výšek letu, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prováděných podle pravidel IFR.

b) Velící pilot touto metodou stanoví minimální nadmořské výšky letu pro každý let. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší než výšky stanovené přelétaným státem.

▼M20

SPO.OP.130 Palivový/energetický program – letouny a vrtulníky

a) Provozovatel zřídí, zavede a udržuje palivový/energetický program, který obsahuje:

1) zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu; a

2) zásady hospodaření s palivem/energií za letu.

b) Palivový/energetický program:

1) je vhodný pro druh (druhy) prováděného provozu a

2) odpovídá schopnosti provozovatele podporovat jeho provádění.

SPO.OP.131 Palivový/energetický program – zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu – letouny a vrtulníky

a) V rámci palivového/energetického programu zřídí provozovatel zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu, aby zajistil, aby na palubě letadla bylo dostatečné množství použitelného paliva/energie k bezpečnému dokončení plánovaného letu a k umožnění odchylek od plánovaného provozu.

b) Provozovatel zajistí, aby plánování paliva/energie pro lety vycházelo alespoň z těchto prvků:

▼**M20**

1) postupů obsažených v provozní příručce, jakož i:

i) aktuálních specifických údajů o letadle odvozených ze systému sledování spotřeby paliva/energie nebo, nejsou-li k dispozici,

ii) údajů poskytnutých výrobcem letadla a

2) provozních podmínek, za nichž má být let proveden, včetně:

i) údaje o spotřebě paliva/energie letadla;

ii) předpokládané hmotnosti;

iii) předpokládaných meteorologických podmínek;

iv) účinků odložených položek pro údržbu a/nebo odchylek konfigurace a

v) předpokládaných zpoždění.

c) U letounů provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva/energie potřebného pro let zahrnoval:

1) palivo/energii pro pojíždění, jehož množství není menší nežli množství, jež se pravděpodobně spotřebuje před vzletem;

2) traťové palivo/energii, což je množství paliva/energie potřebné k tomu, aby letoun mohl letět od vzletu nebo od bodu přeplánování za letu do přistání na letišti určení;

3) palivo/energii pro nepředvídané okolnosti, což je množství paliva/energie požadované ke kompenzaci nepředvídaných vlivů;

4) palivo/energii pro náhradní místo určení:

i) je-li let provozován s alespoň jedním náhradním letištěm určení, jedná se o množství paliva/energie potřebné k letu z letiště určení na náhradní letiště určení, nebo

ii) je-li let provozován bez náhradního letiště určení, jedná se o množství paliva/energie potřebné pro vyčkávání na letišti určení, aby se vyrovnala neexistence náhradního letiště určení;

5) konečnou zálohu paliva/energie, která musí být chráněna pro zajištění bezpečného přistání; provozovatel při stanovení množství konečné zálohy paliva/energie zohlední všechny tyto skutečnosti, a to v uvedeném pořadí priority:

i) vážnost nebezpečí pro osoby nebo majetek, které může vyplývat z nouzového přistání po vypotřebování paliva/energie,

ii) pravděpodobnost neočekávaných okolností, že konečná záloha paliva/energie již nemusí být chráněna;

▼**M20**

6) dodatečné palivo/energii, vyžaduje-li to daný druh provozu, jedná se o množství paliva/energie, které letounu umožní provést bezpečné přistání na palivovém/energetickém náhradním letišti na trati (kritický scénář palivového/energetického náhradního letiště na trati) v případě poruchy motoru nebo ztráty přetlaku, podle toho, co vyžaduje větší množství paliva/energie, na základě předpokladu, že k takové poruše dojde v nejkritičtějším bodě na trati; toto dodatečné palivo/energie se vyžaduje pouze v případě, že minimální množství paliva/energie vypočtené podle písm. c) bodů 2 až 5 není pro takovou událost dostatečné;

7) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení a

8) palivo/energii dle volného uvážení, vyžaduje-li to velící pilot.

d) U vrtulníků provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva/energie, který je požadován pro let, zahrnoval všechny tyto prvky:

1) palivo/energii pro let na letiště nebo provozní místo zamýšleného přistání;

2) je-li požadováno náhradní letiště určení, palivo/energii pro náhradní letiště určení, což je množství paliva/energie potřebné k provedení nezdařeného přiblížení na letiště nebo provozní místo zamýšleného přistání a poté k letu na stanovené náhradní letiště určení, přiblížení a přistání, a

3) konečnou zálohu paliva/energie, která musí být chráněna pro zajištění bezpečného přistání; provozovatel při stanovení množství konečné zálohy paliva/energie zohlední všechny tyto skutečnosti, a to v uvedeném pořadí priority:

i) vážnost nebezpečí pro osoby nebo majetek, které může vyplývat z nouzového přistání po vypotřebování paliva/energie, a

ii) pravděpodobnost takových neočekávaných okolností, že konečná záloha paliva/energie již nemusí být chráněna;

4) mimořádné palivo/energii pro zohlednění předpokládaných zpoždění nebo zvláštních provozních omezení a

5) palivo/energii dle volného uvážení, vyžaduje-li to velící pilot.

e) Provozovatel zajistí, aby v případě, že let musí pokračovat na jiné letiště určení, než bylo původně plánováno, byly k dispozici postupy přeplánování za letu pro výpočet požadovaného použitelného paliva/použitelné energie a aby byly v souladu s písm. c) body 2 až 7 pro letouny a písmenem d) pro vrtulníky.

f) Velící pilot v případě přeplánování za letu zahájí let nebo pokračuje v letu, až se přesvědčí, že na palubě letadla je alespoň plánované množství použitelného paliva/energie a oleje pro bezpečné dokončení letu.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Bezpečnostní instruktáž

a) Provozovatel zajistí, že specializovaným odborníkům bude před vzletem poskytnuta instruktáž týkající se:

1) nouzového vybavení a nouzových postupů;

2) provozních postupů spojených se specializovaným úkolem, a to před každým letem nebo sérií letů.

b) Instruktáž uvedená v písm. a) bodu 2 může být nahrazena programem počátečního a opakovacího výcviku. V takovém případě provozovatel stanoví také požadavky na rozlétanost.

SPO.OP.140 Příprava letu

▼M9

a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení ve vesmíru, na zemi a/nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.

▼M21

b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:

1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a

2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

SPO.OP.143 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – letouny

Letiště nesmí být uvedeno jako náhradní letiště určení, pokud dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší:

a) pro náhradní letiště s dostupným přiblížením podle přístrojů s výškou rozhodnutí (DH) nižší než 250 ft

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m a 800 m nad minimem RVR/VIS pro přiblížení podle přístrojů podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, nebo

b) pro náhradní letiště s přiblížením podle přístrojů s výškou DH nebo MDH 250 ft nebo více;

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 400 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s přiblížením podle přístrojů a

2) dohlednost je nejméně 3 000 m nebo

▼M21

c) pro náhradní letiště bez postupu přiblížení podle přístrojů;

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a

2) dohlednost je nejméně 5 000 m.

SPO.OP.144 Plánovací minima pro náhradní letiště určení – vrtulníky

Provozovatel vybere letiště jako náhradní letiště určení jen tehdy, pokud dostupné aktuální meteorologické informace naznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší:

a) pro náhradní letiště využívající postup IAP:

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 200 ft nad výškou DH nebo MDH spojenou s daným IAP a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci nebo

b) pro náhradní letiště nevyužívající postup IAP:

1) je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nejméně 2 000 ft nebo minimální bezpečná výška podle pravidel IFR podle toho, která z obou těchto hodnot je vyšší, a

2) dohlednost je nejméně 1 500 m ve dne nebo 3 000 m v noci.

▼M4

SPO.OP.145 Náhradní letiště pro vzlet – složité motorové letouny

▼M21

a) Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště pro vzlet s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu jsou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo pokud není možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.

▼M4

b) Náhradní letiště pro vzlet nesmí být od letiště odletu vzdáleno více než:

1) pro dvoumotorové letouny vzdálenost odpovídající 1 hodině letu cestovní rychlostí s jedním motorem za standardních podmínek v bezvětří a

2) pro třímotorové a vícemotorové letouny vzdálenost odpovídající 2 hodinám letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce letadla s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří.

c) Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště pro vzlet, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima pro takový let.

▼M4

SPO.OP.150 Náhradní letiště určení – letouny

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

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

▼M20

b) místo zamýšleného přistání není označeno jako osamocené letiště a:

1) pro letiště zamýšleného přistání není předepsán postup přiblížení podle přístrojů a

2) dostupné aktuální meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat obě tyto meteorologické podmínky:

i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 stop) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů;

ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

▼M4

SPO.OP.151 Náhradní letiště určení – vrtulníky

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

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

1) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů a

2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem; nebo

b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:

1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů;

2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:

i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů,

ii) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Letiště určení — přiblížení podle přístrojů

Velící pilot zajistí, aby byly k dispozici dostatečné prostředky pro navigaci a přistání na letiště určení nebo na jakékoli náhradní letiště určení v případě ztráty schopnosti zamýšleného přiblížení a přistání.

▼M4

SPO.OP.155 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují

a) Letadlo nesmí být plněno leteckým benzínem (AVGAS) nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže osoby nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.

▼M20

b) U všech ostatních druhů paliva/energie musí být přijata nezbytná bezpečnostní opatření a na palubě letadla musí být přítomen kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

SPO.OP.157 Plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů – vrtulníky

a) Plnění paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů se provádí pouze:

1) bez nastupujících nebo vystupujících specializovaných odborníků;

2) pokud provozovatel letiště nebo provozního místa takovou operaci umožňuje;

3) v souladu s veškerými zvláštními postupy a omezeními letové příručky letadla (AFM);

4) s druhy paliva JET A nebo JET A-1 a

5) za přítomnosti vhodných záchranných a hasičských zařízení nebo vybavení.

b) Provozovatel posoudí rizika spojená s plněním paliva za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů.

c) Provozovatel stanoví vhodné postupy, které musí dodržovat všichni zúčastnění pracovníci, jako jsou členové posádky, specializovaní odborníci a pozemní provozní personál.

d) Provozovatel zajistí, aby jeho členové posádky, pozemní provozní personál, jakož i specializovaní odborníci podílející se na postupech prošli řádnou odbornou přípravou.

e) Provozovatel zajistí, aby postupy plnění paliva pro vrtulníky za běhu motoru (motorů) a/nebo otáčení rotorů byly stanoveny v provozní příručce.

▼M11

SPO.OP.160 Použití náhlavní soupravy

Každý člen letové posádky konající službu v pilotním prostoru je vybaven náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a používá ji jako základní přístroj pro komunikaci s letovými provozními službami, ostatními členy posádky a specializovanými odborníky.

▼M4

SPO.OP.165 Kouření

Velící pilot nedovolí kouření na palubě nebo během doplňování paliva do letadla nebo odčerpávání paliva z letadla.

▼M4

SPO.OP.170 Meteorologické podmínky

▼M21

a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.

b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době příletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.

▼M4

c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel VFR a IFR, použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

SPO.OP.175 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

a) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy letadla zbaveny všech nánosů přesahujících míru povolenou letovou příručkou letadla, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla.

b) V případě letů se složitými motorovými letadly provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.

SPO.OP.176 Led a jiná znečištění – postupy za letu

a) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby takové podmínky zvládlo, jak stanoví bod 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

b) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se letadlo, které není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, setká s námrazou, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo tratě, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu.

c) V případě letů se složitými motorovými letadly provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.

▼M21

SPO.OP.180 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, jsou takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Simulované situace za letu

Není-li na palubě letadla specializovaný odborník za účelem výcviku, velící pilot se specializovanými odborníky na palubě nesimuluje:

a) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů nebo

b) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

▼M20

SPO.OP.190 Palivový/energetický program – zásady hospodaření s palivem/energií za letu

a) Provozovatel složitých motorových letadel stanoví postupy, které zajistí provádění kontrol paliva/energie a hospodaření s palivem/energií za letu.

b) Velící pilot monitoruje množství použitelného paliva/energie, které zůstává na palubě, s cílem zajistit, že je chráněno a že ho není méně než množství paliva/energie nezbytné pro pokračování letu na letiště nebo provozní místo, kde lze provést bezpečné přistání.

c) Velící pilot informuje řízení letového provozu (ATC) o stavu „minimální palivo/energie“ zprávou „MINIMUM FUEL“, pokud se velící pilot:

1) rozhodl přistát na konkrétním letišti nebo provozním místě a

2) vypočítal, že jakákoli změna stávajícího letového povolení na daném letišti nebo provozním místě nebo zpoždění letového provozu mohou vést k přistání s množstvím paliva/energie nižším než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

d) Velící pilot vyhlásí situaci „nouzový stav paliva/energie“ vysíláním zprávy „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, je-li množství použitelného paliva/energie, jež je dle odhadu dostupné při přistání na nejbližším letišti nebo provozním místě, kde lze provést bezpečné přistání, nižší než plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M4

SPO.OP.195 Použití doplňkové dodávky kyslíku

a) Velící pilot zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft, pokud příslušný úřad neschválil jinak a v souladu se standardními provozními postupy.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), lze s výjimkou letů s padákovými seskoky setrvat po krátkou vymezenou dobu ve výšce větší než 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku v jiných než složitých letounech a vrtulnících s předchozím souhlasem příslušného úřadu vydaným s přihlédnutím k následujícímu:

1) doba setrvání ve výšce větší než 13 000 ft nebude delší než 10 minut nebo, je-li zapotřebí delší doby, nebude delší, než je zcela nezbytné pro splnění specializovaného úkolu;

2) let není prováděn ve výšce větší než 16 000 ft;

3) při bezpečnostní instruktáži v souladu s článkem SPO.OP.135 obdrží členové posádky a specializovaní odborníci příslušné informace o účincích nedostatečného přívodu kyslíku (hypoxie);

4) standardní provozní postupy pro příslušný druh letu zohledňují body 1, 2 a 3;

▼M4

5) předchozí zkušenosti provozovatele s prováděním letů ve výšce větší než 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku;

6) individuální zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků a jejich fyziologická přizpůsobivost k vysokým nadmořským výškám a

7) nadmořská výška základny, kde má provozovatel sídlo nebo odkud jsou lety prováděny.

SPO.OP.200 Zjištění blízkosti země

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

b) Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od země, než je vzdálenost, která by systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi aktivovala.

SPO.OP.205 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

▼M9

a) Je-li na palubě zastavěn systém ACAS a je-li provozuschopný, provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, aby letová posádka disponovala odpovídajícím výcvikem v zabraňování srážkám a uměla vybavení systému ACAS II kompetentně používat.

▼M4

b) Systém ACAS II může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od sebe, než je vzdálenost, která by systém ACAS aktivovala.

▼M21

SPO.OP.210 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení přesvědčí, že:

a) meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani průletu s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce a

b) vybraná provozní minima letiště splňují všechny následující podmínky:

1) provozuschopná pozemní zařízení;

2) provozuschopné palubní systémy letadla;

3) výkonnost letadla;

4) kvalifikace letových posádek.

▼M16

SPO.OP.211 Podmínky pro přiblížení a přistání – vrtulníky

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

▼M21

SPO.OP.215 Zahájení a pokračování přiblížení

a) Jestliže je u letounů hlášená dohlednost (VIS) nebo závazná dráhová dohlednost (RVR) dráhy, která má být použita pro přistání, menší než použitelná minima, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se letoun nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

2) do úseku konečného přiblížení (FAS), pokud je DH nebo MDH vyšší než 1 000 ft.

b) Pokud je u vrtulníků hlášená dráhová dohlednost (RVR) nižší než 550 m a závazná RVR dráhy, která má být použita pro přistání, je nižší než použitelné minimum, pak se v letu s přiblížením podle přístrojů nesmí pokračovat:

1) za bod, kdy se vrtulník nachází 1 000 ft nad výškou letiště nad mořem, nebo

2) do úseku konečného přiblížení (FAS) v případě, že DH nebo MDH je větší než 1 000 ft.

c) pokud není stanovena požadovaná vizuální reference, provede se nezdařené přiblížení při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.

d) pokud není udržena požadovaná vizuální reference po dosažení výšky DA/H nebo MDA/H, provede se neprodleně průlet.

e) Bez ohledu na písmeno a) platí, že pokud není hlášena dráhová dohlednost RVR a hlášená dohlednost VIS je nižší, ale přepočtená meteorologická dohlednost (CMV) je větší než použitelné minimum, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů na výšku DA/H nebo MDA/H.

f) Bez ohledu na písmena a) a b) platí, že pokud není záměrem přistát, lze pokračovat v přiblížení podle přístrojů až do dosažení výšky DA/H nebo MDA/H. Nezdařené přiblížení se provede při dosažení výšky DA/H nebo MDA/H nebo před ním.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standardní provozní postupy

a) Před zahájením zvláštního provozu provede provozovatel posouzení rizik, přičemž posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika a zavést opatření ke zmírnění dopadů.

b) Na základě posouzení rizik provozovatel stanoví standardní provozní postupy (SOP) odpovídající specializované činnosti a používanému letadlu s přihlédnutím k požadavkům hlavy E. Tyto standardní provozní postupy jsou součástí provozní příručky nebo samostatného dokumentu. Standardní provozní postupy musí podléhat pravidelnému přezkumu a být podle potřeby aktualizovány.

c) Provozovatel zajistí, aby se zvláštní lety uskutečňovaly v souladu se standardními provozními postupy.

▼M21

SPO.OP.235 Provoz se systémem EFVS 200

a) Provozovatel, který má v úmyslu provádět provoz se systémem EFVS 200 s provozními zápočty a bez zvláštního schválení/oprávnění, zajistí, aby:

1) bylo letadlo certifikováno pro zamýšlený provoz;

▼M21

2) byly používány pouze dráhy, FATO a postupy přiblížení podle přístrojů (IAP) vhodné pro provoz se systémem EFVS;

3) letová posádka byla způsobilá k provádění zamýšleného provozu a aby byl zaveden program výcviku a přezkoušení členů letové posádky a příslušného personálu zapojeného do přípravy letu;

4) byly stanoveny provozní postupy;

5) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v seznamu minimálního vybavení (MEL);

6) veškeré relevantní informace byly zdokumentovány v programu údržby;

7) bylo prováděno posouzení bezpečnosti a byly stanoveny ukazatele výkonnosti pro sledování úrovně bezpečnosti provozu a

8) provozní minima letiště zohledňovala schopnost použitého systému.

b) Provozovatel nesmí provádět provoz se systémem EFVS 200, pokud provádí provoz LVO.

c) Bez ohledu na písmeno a) bod 1 platí, že provozovatel může používat systémy EVS, které splňují minimální kritéria pro provádění provozu se systémem EFVS 200, pouze pokud to schválil příslušný úřad.

▼M4

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

SPO.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla

▼M11

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v příslušné příručce.

▼M4

b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, které obsahují tato provozní omezení a které jsou předepsány letovou příručkou letadla (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

▼M11

SPO.POL.105 Hmotnost a vyvážení

a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost a poloha těžiště letadla byly stanoveny skutečným zvážením před prvním uvedením letadla do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.

▼M14

b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

▼M20

SPO.POL.110 Systém hmotnosti a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel

a) Provozovatel zavede systém hmotnosti a vyvážení, aby pro každý let nebo sérii letů stanovil tyto údaje:

1) provozní hmotnost letadla bez paliva;

2) hmotnost provozního nákladu;

3) hmotnost paliva/energie na palubě;

4) náklad a jeho rozložení v letadle;

5) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva/energie a

6) použitelné polohy těžiště letadla (CG).

b) Letové posádce jsou poskytnuty prostředky pro přepočet a ověření každého výpočtu hmotnosti a vyvážení pomocí elektronických výpočtů.

c) Provozovatel stanoví postupy umožňující velícímu pilotovi určit hmotnost paliva/energie na palubě s použitím skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočtené podle metody uvedené v provozní příručce.

▼M4

SPO.POL.115 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel

a) Provozovatel zjistí před každým letem nebo sérií letů údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení takovým způsobem, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:

1) poznávací značku a typ letadla;

2) číslo a případně datum letu;

3) jméno velícího pilota;

4) jméno osoby, která doklad vyhotovila;

5) provozní hmotnost letadla bez paliva a odpovídající polohu jeho těžiště;

▼M20

6) hmotnost paliva/energie při vzletu a hmotnost traťového paliva/energie;

7) případně hmotnost provozních hmot jiných než palivo/energie;

8) složky nákladu;

9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva/energie;

▼M4

10) použitelné polohy těžiště letadla a

11) mezní hodnoty hmotnosti a polohy těžiště (CG).

▼M4

b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, ověří provozovatel úplnost výstupních údajů.

SPO.POL.116 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – úlevy

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. SPO.POL.115 písm. a) bodu 5, nemusí být poloha těžiště uvedena v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, pokud je rozložení nákladu v souladu s tabulkami předem vypočítaných hodnot vyvážení nebo pokud lze prokázat, že pro plánovaný provoz je možné zajistit správné vyvážení bez ohledu na skutečný náklad.

SPO.POL.120 Výkonnost – obecná ustanovení

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

SPO.POL.125 Omezení vzletové hmotnosti – složité motorové letouny

Provozovatel zajistí, že:

a) hmotnost letounu při zahájení vzletu nepřekročí omezení hmotnosti:

1) při vzletu v souladu s požadavky uvedenými v článku SPO.POL.130;

2) na trati s jedním nepracujícím motorem (OEI) v souladu s požadavky uvedenými v článku SPO.POL.135 a

3) při přistání v souladu s požadavky uvedenými v článku SPO.POL.140,

s možností odchylky pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva;

b) hmotnost při zahájení vzletu v žádném případě nepřekročí maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce letadla pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce letiště nebo provozního místa a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti, a

c) odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti nebo provozním místě zamýšleného přistání a na kterémkoli náhradním letišti určení v žádném případě nepřekročí maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce letadla pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce těchto letišť nebo provozních míst a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

SPO.POL.130 Vzlet – složité motorové letouny

a) Při určování maximální vzletové hmotnosti bere velící pilot v úvahu následující:

1) vypočtená délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu;

2) vypočtená délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;

3) pro přerušený a nepřerušený vzlet se použije jediná hodnota V1, kde hodnota V1 je stanovena v letové příručce letadla a

▼M4

4) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.

b) S výjimkou letounů vybavených turbovrtulovým motorem a s maximální vzletovou hmotností rovnou nebo nižší než 5 700 kg velící pilot v případě poruchy motoru během vzletu zajistí, aby byl letoun schopen:

1) přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo použitelné dráhy nebo

2) pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud není schopen vyhovět ustanovením článku SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Let na trati – s jedním nepracujícím motorem – složité motorové letouny

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

SPO.POL.140 Přistání – složité motorové letouny

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

SPO.POL.145 Výkonnost a provozní kritéria – letouny

Při letech s letounem ve výšce menší než 150 m (500 ft) mimo hustě zastavěnou oblast v případě letounů, jež při poruše kritického motoru nejsou schopny udržet vodorovný let, provozovatel:

a) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru;

b) vytvoří program výcviku pro členy posádky a

c) zajistí, aby všichni členové posádky a specializovaní odborníci na palubě byli instruováni o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

SPO.POL.146 Výkonnost a provozní kritéria – vrtulníky

a) Velící pilot může řídit letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi, pokud:

1) je vrtulník certifikován v kategorii A nebo B a

2) byla učiněna bezpečnostní opatření s cílem předejít nadměrnému ohrožení osob nebo majetku na zemi a pokud byl let a jeho standardní provozní postup schválen.

b) Provozovatel:

1) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru;

2) vytvoří program výcviku pro členy posádky a

3) zajistí, aby všichni členové posádky a specializovaní odborníci na palubě byli instruováni o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

▼M4

c) Provozovatel zajistí, že vzletová hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost při visení nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro:

1) visení mimo působení přízemního efektu (HOGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu nebo

2) jestliže převažují podmínky, kdy visení mimo působení přízemního efektu pravděpodobně nelze provést, že hmotnost vrtulníku nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro visení s přízemním efektem (HIGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu, za předpokladu, že převažující podmínky umožňují visení s působením přízemního efektu při maximální stanovené hmotnosti.

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny

SPO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.A.215;

3) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.A.220 nebo

4) zastavěny v letounu.

▼M15

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) záložní pojistky;

2) samostatné přenosné kapesní svítilny;

3) chronometr;

4) držák map;

5) soupravy první pomoci;

6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

7) vlečná kotva a vybavení k poutání;

8) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy (část SPO), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220 této přílohy;

2) přístroje, vybavení nebo příslušenství neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼M4

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

▼M4

e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, součást vybavení nebo funkce letounu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, jestliže není splněna kterákoli z těchto podmínek:

a) letoun je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL);

b) v případě složitých motorových letounů a všech letounů používaných v obchodním provozu má provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III;

c) letoun podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

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

SPO.IDE.A.115 Provozní světla

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory kabin;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a

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

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

a) Letouny provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

4) indikované rychlosti letu;

5) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, a

6) skluzu v případě složitých motorových letounů.

▼M4

b) Letouny provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) zatáček a skluzu,

ii) letové polohy,

iii) vertikální rychlosti (variometr) a

iv) stabilizovaného kurzu;

2) prostředky pro indikaci nedostatečného napájení gyroskopických přístrojů.

c) Složité motorové letouny provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti nad vodou a mimo dohled pevniny jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu v důsledku kondenzace nebo námrazy.

d) Letouny provozované za podmínek, kdy letoun není možné udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného v písm. a) bodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

e) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je letoun vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

2) indikované rychlosti letu;

3) skluzu nebo případně zatáček a skluzu;

4) letové polohy, je-li to použitelné;

5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné;

6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné, a

7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné.

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

Letouny provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) zatáček a skluzu;

7) letové polohy;

▼M4

8) stabilizovaného kurzu;

9) teploty venkovního vzduchu a

10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;

b) prostředky pro indikaci nedostatečného napájení gyroskopických přístrojů;

c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) zatáček a skluzu;

5) letové polohy;

6) stabilizovaného kurzu a

7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu požadovaného podle písm. a) bodu 4 a písm. c) bodu 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy, a

e) složité motorové letouny provozované podle pravidel IFR jsou kromě položek stanovených v písmenech a), b), c) a d) navíc vybaveny:

1) náhradním zdrojem statického tlaku a

2) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;

3) druhým nezávislým prostředkem měření a zobrazování nadmořské výšky, pokud není již zastavěn v souladu s požadavkem písm. e) bodu 1), a

▼M15

4) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrických zdrojů a na přístroji nebo přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

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

▼M12

SPO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)

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

▼M12

1) vybavení třídy A, jak je stanoveno v přijatelném standardu, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2011, nebo

2) vybavení třídy B, jak je stanoveno v přijatelném standardu, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2011 nebo dříve.

b) Při používání v obchodním provozu jsou letouny s turbínovým pohonem, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2019 a které mají MCTOM 5 700 kg nebo nižší a MOPSC šest až devět, vybaveny systémem TAWS, který splňuje požadavky na vybavení pro třídu B, jak je stanoveno v přijatelném standardu.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

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

SPO.IDE.A.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složité motorové letouny

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

a) letouny s přetlakovou kabinou;

b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny.

SPO.IDE.A.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složité motorové letouny

a) Letouny v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

SPO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky

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

SPO.IDE.A.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:

1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, a

2) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 2 250 kg:

i) certifikované pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů,

ii) vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem a

▼M4

iii) kterým bylo vydáno typové osvědčení poprvé 1. ledna 2016 nebo později.

▼M8

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za:

▼M18

1) posledních 25 hodin v případě letounů s MCTOM vyšší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2022 nebo později; nebo

▼M8

2) poslední 2 hodiny ve všech ostatních případech.

▼M4

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce, a

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná automaticky zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun již není schopen pohybu vlastní silou.

e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motorů na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motorů na konci letu.

▼M8

f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajů

a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

▼M4

d) Zapisovač letových údajů začíná automaticky zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a automaticky se zastaví, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

▼M8

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Lehký letový zapisovač

a) Letouny s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší a letouny s MOPSC větší než 9 musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:

1) nespadají do oblasti působnosti čl. SPO.IDE.A.145 písm. a);

2) jsou používány k obchodním letům;

3) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.

b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.

c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.

d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat údaje dříve, než letoun začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velící pilot a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možnosti prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami směřujícími do letounu a z letounu, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem,

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem,

iii) přehledu – adresného,

iv) leteckých informací,

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání,

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

▼M4

2) informace umožňující korelaci se souvisejícími záznamy týkajícími se komunikace datovým spojem a uchovávanými mimo letoun a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v článku SPO.IDE.A.140.

▼M8

d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M4

e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v čl. SPO.IDE.A.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

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

a) jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven CVR nebo FDR, nebo

b) dvou kombinovaných zapisovačů letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven CVR a FDR.

SPO.IDE.A.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

Letouny jsou vybaveny:

a) sedadlem nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

b) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným zařízením pro každé pracovní místo;

▼M9

c) u jiných než složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním pro každé sedadlo člena letové posádky u letadel majících osvědčení letové způsobilosti vydané poprvé ke dni nebo po dni 25. srpna 2016;

d) u složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:

1) na každém sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota, a

2) na každém sedadle pozorovatele umístěném v pilotním prostoru;

▼M15

e) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu vyžadovaný podle písm. d):

1) má jednobodové rozpínání;

2) na sedadlech členů letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota se skládá buď:

▼M15

i) ze dvou ramenních popruhů a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití, nebo

ii) z tříbodového šikmého ramenního popruhu a bezpečnostního pásu umožňujícího nezávislé použití v těchto letounech:

A) letounech s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, které splňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích;

B) letounech s MCTOM 5 700 kg nebo menší a s MOPSC devět nebo menší, které nesplňují dynamické podmínky nouzového přistání stanovené v platných certifikačních specifikacích a kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé přede dnem 25. srpna 2016.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Souprava první pomoci

a) Letouny jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

SPO.IDE.A.170 Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou

a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení všech členů posádky a specializovaných odborníků alespoň:

1) po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut;

2) po celou dobu, kdy v důsledku ztráty přetlaku a s přihlédnutím k okolnostem letu tlaková nadmořská výška v pilotním prostoru a prostoru pro cestující bude mezi 14 000 ft a 15 000 ft;

3) po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v pilotním prostoru a prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 14 000 ft, a

4) po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft nebo provozovaných v nižších nadmořských výškách za podmínek, které jim neumožní bezpečně sestoupit během 4 minut do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.

c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny:

1) zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku, a

2) v případě složitých motorových letounů maskami pro členy letové posádky umožňujícími rychlé nasazení.

SPO.IDE.A.175 Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

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

▼M4

b) Letouny bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

2) všech osob na palubě po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude větší než 13 000 ft.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), pobyt po vymezenou dobu ve výšce mezi 13 000 ft a 16 000 ft může být proveden bez dodávek kyslíku v souladu s čl. SPO.OP.195 písm. b).

SPO.IDE.A.180 Ruční hasicí přístroje

▼M14

a) Letouny, vyjma letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

▼M4

b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

SPO.IDE.A.181 Havarijní sekery a páčidla

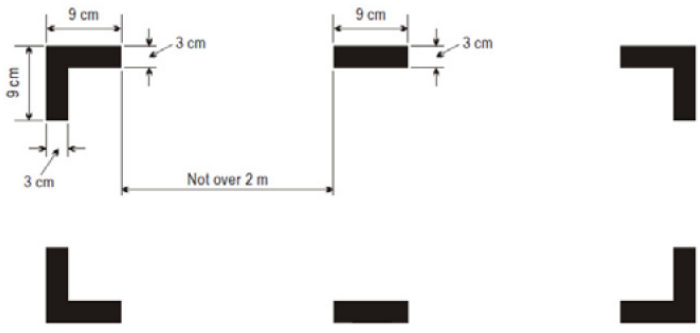
Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg jsou vybaveny alespoň jednou havarijní sekerou nebo páčidlem umístěnými v pilotním prostoru.

SPO.IDE.A.185 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

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

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu letadla



SPO.IDE.A.190 Polohový maják nehody (ELT)

▼M8

a) Letouny jsou vybaveny:

1) majákem ELT jakéhokoli typu nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne 1. července 2008 nebo dříve;

▼M8

2) automatickým majákem ELT nebo prostředkem pro určení polohy letadla splňujícím požadavek přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 (část CAT), článku CAT.GEN.MPA.210 u letounů, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti po dni 1. července 2008; nebo

3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků, pokud byly certifikovány pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující šest nebo méně.

▼M4

b) Polohové majáky nehody jakéhokoli typu nebo osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Let nad vodou

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny:

1) jednomotorové pozemní letouny, pokud:

i) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny větší, než ze které mohou dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo

ii) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě;

2) vodní letouny provozované nad vodou a

3) letouny provozované ve větší vzdálenosti od pevniny, na které je možné nouzově přistát, než jaká odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší.

b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

d) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od pevniny, na které je možné nouzově přistát, než jaká odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

SPO.IDE.A.200 Vybavení pro přežití

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

1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

2) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) a

▼M4

3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

b) Další vybavení pro přežití uvedené v písm. a) bodě 3 nemusí být přepravováno na palubě, jestliže letoun:

1) zůstává ve vzdálenosti od prostoru, v němž by pátrání a záchrana nebyly zvláště obtížné, odpovídající:

i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny schopné pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritický(é) motor(y) v libovolném bodu na trati nebo libovolném bodu plánované odchylky od trati, nebo

ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny; nebo

2) zůstává ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání odpovídající nejvýše 90 minutám letu cestovní rychlostí pro letouny certifikované v souladu s platnými standardy letové způsobilosti.

SPO.IDE.A.205 Prostředky individuální ochrany

Každá osoba na palubě má na sobě prostředky individuální ochrany, které jsou přiměřené pro daný druh prováděného provozu.

SPO.IDE.A.210 Náhlavní souprava

a) Letouny jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky na jemu přiděleném pracovním místě v pilotním prostoru.

b) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny klíčovacím tlačítkem na řízení podélného sklonu a řízení příčného náklonu pro každého předepsaného člena letové posádky.

SPO.IDE.A.215 Rádiové komunikační vybavení

a) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci, nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je za obvyklých podmínek šíření radiových vln schopno:

1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;

2) přijímat meteorologické informace kdykoli během letu;

3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu a

4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání žádné jiné.

SPO.IDE.A.220 Navigační vybavení

a) Letouny jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

1) letovým plánem letových provozních služeb, byl-li podán, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M4

b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku tohoto vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s ustanoveními písmene a) nebo bezpečné provedení příslušných nouzových opatření.

c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným navádět až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno navádět na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

▼M9

d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼M15

e) Letouny jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Odpovídač

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

▼M9

SPO.IDE.A.230 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.

▼M4

ODDÍL 2

Vrtulníky

SPO.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.H.215;

3) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.H.220 nebo

4) zastavěny ve vrtulníku.

▼M15

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) samostatné přenosné kapesní svítilny;

▼M15

2) chronometr;

3) soupravu první pomoci;

4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

5) vlečnou kotvu a vybavení k poutání;

6) dětské zádržné zařízení;

7) jednoduchý PCDS používaný specializovaným odborníkem jako zádržné zařízení.

c) Přístroje a vybavení nebo příslušenství, které nejsou požadovány podle této přílohy (část SPO), a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno podle tohoto nařízení, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté uvedenými přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívají členové letové posádky k dosažení souladu s přílohou II nařízení (EU) 2018/1139 nebo s články SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 této přílohy;

2) přístroje, vybavení nebo příslušenství neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

▼M4

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, součást vybavení nebo funkce vrtulníku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, jestliže není splněna kterákoli z těchto podmínek:

a) vrtulník je provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL);

b) v případě složitých motorových vrtulníků a všech vrtulníků používaných v obchodním provozu má provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) v souladu s čl. ORO.MLR.105 písm. j) přílohy III;

c) vrtulník podléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Provozní světla

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz vrtulníku;

▼M4

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a

g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

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

a) Vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

4) indikované rychlosti letu a

5) skluzu.

b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou mimo dohled pevniny nebo za podmínek VMC v noci jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) letové polohy,

ii) vertikální rychlosti (variometr) a

iii) stabilizovaného kurzu;

2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů a

3) v případě složitých motorových vrtulníků prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného podle písm. a) bodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

c) Vrtulníky provozované, je-li dohlednost menší než 1 500 m nebo za podmínek, kdy vrtulník není možno udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného v písm. a) bodě 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

d) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, jsou vrtulníky vybaveny dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

2) indikované rychlosti letu;

3) skluzu;

4) letové polohy, je-li to použitelné;

5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné, a

6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné.

▼M4

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

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

▼M15

3) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu a

9) teploty venkovního vzduchu;

b) prostředky pro indikaci nedostatečného napájení gyroskopických přístrojů;

c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

▼M15

1) barometrické nadmořské výšky;

▼M4

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) skluzu;

5) letové polohy a

6) stabilizovaného kurzu;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného podle písm. a) bodu 4 a písm. c) bodu 2, v důsledku kondenzace nebo námrazy;

e) dodatečnými prostředky, jakožto záložním přístrojem, pro měření a zobrazování letové polohy a

f) v případě složitých motorových vrtulníků:

1) náhradním zdrojem statického tlaku a

2) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena.

SPO.IDE.H.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

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

▼M4

SPO.IDE.H.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složité motorové vrtulníky

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení uvádějí, že na prolétávané trati lze očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

SPO.IDE.H.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složité motorové vrtulníky

a) Vrtulníky v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

SPO.IDE.H.135 Systém palubního telefonu letové posádky

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

SPO.IDE.H.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 7 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR).

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého mikrofonu posádky a

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník již není schopen pohybu vlastní silou.

e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.

▼M8

f) Pokud zapisovač hlasu v pilotním prostoru není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač hlasu v pilotním prostoru oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Zapisovač letových údajů

a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu vrtulníku, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

d) Zapisovač letových údajů začíná automaticky zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a automaticky se zastaví, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

▼M8

e) Pokud zapisovač letových údajů není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač letových údajů oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Lehký letový zapisovač

a) Vrtulníky s turbínovým pohonem s MCTOM 2 250 kg nebo větší musí být vybaveny letovým zapisovačem, jsou-li splněny všechny následující podmínky:

▼M20

1) nespadají do oblasti působnosti článku SPO.IDE.H.145 písm. a);

▼M16

2) jsou používány k obchodním letům;

3) bylo jim vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti dne nebo po dni 5. září 2022.

b) Letový zapisovač zaznamenává prostřednictvím letových údajů nebo obrazu informace, které stačí k určení dráhy letu a rychlosti letounu.

c) Letový zapisovač musí být schopen uchovávat letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané během nejméně posledních 5 hodin.

d) Letový zapisovač začíná samočinně zapisovat dříve, než se vrtulník začne být schopen pohybu vlastní silou, a zastaví se samočinně, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

e) Pokud letový zapisovač zaznamenává obraz nebo zvuk z pilotního prostoru, musí být k dispozici funkce, kterou může aktivovat velící pilot a která upravuje obrazové a zvukové záznamy pořízené před aktivací této funkce tak, aby tyto záznamy nemohly být získány pomocí běžných technik přehrávání nebo kopírování.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možnosti prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem,

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem,

▼M4

iii) přehledu – adresného,

iv) leteckých informací,

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání,

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace umožňující korelaci se souvisejícími záznamy týkajícími se komunikace datovým spojem uchovávanými mimo vrtulník, a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v článku SPO.IDE.H.140.

▼M8

d) Pokud zapisovač není oddělitelný od letadla, musí disponovat zařízením usnadňujícím určení jeho polohy pod vodou. Nejpozději ke dni 1. ledna 2020 musí být toto zařízení schopné vysílat signál pod vodou minimálně 90 dní. Pokud je zapisovač oddělitelný od letadla, musí disponovat automatickým polohovým majákem nehody.

▼M4

e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v čl. SPO.IDE.H.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.H.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

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

SPO.IDE.H.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným zařízením pro každé pracovní místo;

3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každé sedadlo a

4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle člena letové posádky.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Souprava první pomoci

a) Vrtulníky jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

SPO.IDE.H.175 Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny

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

b) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

2) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude větší než 13 000 ft.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), pobyt po vymezenou dobu ve výšce mezi 13 000 ft a 16 000 ft může být proveden bez dodávek kyslíku v souladu s čl. SPO.OP.195 písm. b).

SPO.IDE.H.180 Ruční hasicí přístroje

a) Vrtulníky, kromě vrtulníků ELA2, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

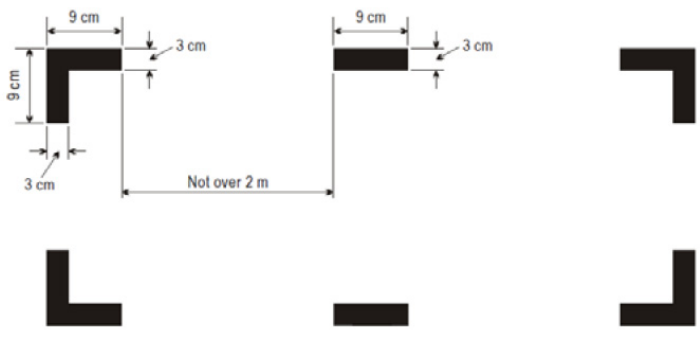
b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

SPO.IDE.H.185 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

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

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu letadla



▼M4

SPO.IDE.H.190 Polohový maják nehody (ELT)

a) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybaveny:

1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT) a

2) jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) v záchranném člunu nebo v záchranné vestě, pokud je vrtulník provozován ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí.

b) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybaveny záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků.

c) Polohové majáky nehody jakéhokoli typu nebo osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodou – jiné než složité motorové vrtulníky

a) Vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny, pokud:

1) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

2) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

3) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Velící pilot vrtulníku provozovaného při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než jaká odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě vrtulníku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

d) Velící pilot během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmeni a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě vrtulníku v případě nouzového přistání na vodě.

SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – složité motorové vrtulníky

a) Vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny, pokud:

▼M4

1) jsou provozovány při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let;

2) jsou provozovány při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

3) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.

b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Oděvy pro přežití – složité motorové vrtulníky

Každá osoba na palubě musí mít oblečen oděv pro přežití, pokud tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik a s přihlédnutím k následujícím podmínkám:

a) lety nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací nebo na kterou nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, a jestliže vrtulník v případě poruchy kritického motoru není schopen udržet vodorovný let; a

b) meteorologická hlášení nebo předpovědi počasí dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Záchranné čluny, záchranné ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou – složité motorové vrtulníky

Vrtulníky provozované:

a) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

b) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru vrtulník není schopen udržet vodorovný let, a jestliže tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik, jsou vybaveny:

1) nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě uskladněným tak, aby ho v případě nouze bylo možné snadno použít;

2) nejméně jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun a

3) záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

SPO.IDE.H.200 Vybavení pro přežití

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

a) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

b) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) a

c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

b) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

SPO.IDE.H.203 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě

Složité motorové vrtulníky provozované při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, a jiné než složité motorové vrtulníky přelétávající vodní plochu v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny přesahující 50 NM jsou:

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

b) certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti nebo

c) vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě.

SPO.IDE.H.205 Prostředky individuální ochrany

Každá osoba na palubě má na sobě prostředky individuální ochrany, které jsou přiměřené pro daný druh prováděného provozu.

SPO.IDE.H.210 Náhlavní souprava

Jestliže je požadován radiokomunikační anebo radionavigační systém, vrtulníky jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota, člena posádky a/nebo specializovaného odborníka na jemu přiděleném pracovním místě.

SPO.IDE.H.215 Rádiové komunikační vybavení

a) Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo v noci, nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je za obvyklých podmínek šíření radiových vln schopno:

   1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;

   2) přijímat meteorologické informace;

   3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu a

   4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání žádné jiné.

▼M4

c) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky požadovaného v článku SPO.IDE.H.135 jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídící páce pro každého předepsaného pilota a člena posádky na jemu přiděleném pracovním místě.

SPO.IDE.H.220 Navigační vybavení

a) Vrtulníky jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

1) letovým plánem letových provozních služeb, je-li k dispozici, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku tohoto vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a) nebo bezpečné provedení příslušných nouzových opatření.

c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným navádět až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno navádět na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

▼M9

d) Pro provoz PBN musí letoun splňovat požadavky letové způsobilosti pro příslušnou navigační specifikaci.

▼M15

e) Vrtulníky jsou vybaveny přehledovým zařízením v souladu s požadavky příslušného vzdušného prostoru.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Odpovídač

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

▼M9

SPO.IDE.H.230 Řízení leteckých databází

a) Letecké databáze používané v certifikovaných aplikacích palubních systémů musí splňovat požadavky na kvalitu údajů, které odpovídají zamýšlenému použití údajů.

b) Provozovatel zajistí včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných navigačních databází do všech letounů, které je vyžadují.

c) Aniž jsou dotčeny ostatní požadavky týkající se hlášení událostí, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 376/2014, musí provozovatel informovat poskytovatele databáze o výskytu chybných, nejednotných nebo chybějících údajů, u nichž lze odůvodněně očekávat, že představují ohrožení letu.

V takových případech informuje provozovatel letovou posádku a další dotčené osoby a zajistí, aby se dotčené údaje nepoužívaly.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

HLAVA E

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

ODDÍL 1

Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety HESLO musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající teoretický a praktický výcvik členů posádky pro plnění jejich úkolů, odpovídající výcvik specializovaných odborníků pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti týkající se vrtulníku, která musí být splněna pro provádění letů HESLO;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Zvláštní vybavení pro lety HESLO

Vrtulník je vybaven alespoň:

a) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák(y)/náklad a

b) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

SPO.SPEC.HESLO.110 Doprava nebezpečného zboží

Provozovatel přepravující nebezpečné zboží do neosídlených míst a vzdálených oblastí nebo z takových míst a oblastí požádá příslušný úřad o výjimku z ustanovení Technických instrukcí, jestliže má v úmyslu nevyhovět požadavkům uvedených instrukcí.

ODDÍL 2

Lety s vnějším lidským nákladem (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety HEC musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

▼M15

c) odpovídající teoretický a praktický výcvik členů posádky pro plnění jejich úkolů, odpovídající výcvik specializovaných odborníků pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti týkající se vrtulníku, která musí být splněna pro provádění letů HEC;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Zvláštní vybavení pro lety HEC

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) vrtulníkovým jeřábem nebo hákem pro zavěšení nákladu;

2) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák a

3) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

▼M15

b) Zástavba veškerého vybavení pro vrtulníkový jeřáb a hák pro zavěšení nákladu jiného než jednoduchého PCDS a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.

▼M4

ODDÍL 3

Lety s padákovými seskoky (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety PAR musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů s padákovými seskoky;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

SPO.SPEC.PAR.105 Přeprava členů posádky a specializovaných odborníků

Požadavek na odpovědnosti specializovaných odborníků stanovený v čl. SPO.GEN.106 písm. c) se nevztahuje na specializované odborníky provádějící padákové seskoky.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Sedadla

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. SPO.IDE.A.160 písm. a) a čl. SPO.IDE.H.160 písm. a) bodu 1, lze jako sedadlo použít podlahu letadla za podmínky, že jsou k dispozici prostředky, jichž se specializovaní odborníci mohou držet nebo se jimi připoutat.

SPO.SPEC.PAR.115 Doplňková dodávka kyslíku

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. SPO.OP.195 písm. a), požadavek na použití doplňkové zásoby kyslíku se nevztahuje na členy posádky kromě velícího pilota a specializované odborníky plnící povinnosti důležité pro specializovaný úkol, je-li kabinová výška:

a) větší než 13 000 ft po dobu nejvýše 6 minut;

b) větší než 15 000 ft po dobu nejvýše 3 minut.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Vypouštění nebezpečného zboží

Aniž jsou dotčena ustanovení článku SPO.GEN.155, mohou parašutisté opustit letadlo k provedení ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství se zařízením na vypouštění kouřové stopy, pokud bylo toto zařízení vyrobeno pro uvedený účel.

▼M4

ODDÍL 4

Akrobatické lety (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety ABF musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění akrobatických letů;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenty, příručky a informace na palubě

Při akrobatických letech nemusí být na palubě následující dokumenty uvedené v čl. SPO.GEN.140 písm. a):

a) podrobnosti případně vyplněného letového plánu letových provozních služeb;

▼M4

b) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

c) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno, a

d) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu.

SPO.SPEC.ABF.115 Vybavení

Na akrobatické lety se nevztahuje povinnost mít toto vybavení:

a) souprava první pomoci podle článků SPO.IDE.A.165 a SPO.IDE.H.165;

b) ruční hasicí přístroje podle článků SPO.IDE.A.180 a SPO.IDE.H.180 a

c) polohové majáky nehody nebo osobní polohové majáky podle článků SPO.IDE.A.190 a SPO.IDE.H.190.

▼M15

ODDÍL 5

Kontrolní lety po údržbě

SPO.SPEC.MCF.100 Úrovně kontrolních letů po údržbě

Před provedením kontrolního letu po údržbě určí provozovatel příslušnou úroveň kontrolního letu po údržbě takto:

▼M16

a) kontrolní let po údržbě úrovně A pro let, u kterého se očekává použití mimořádných nebo nouzových postupů, jak je stanoveno v letové příručce, nebo pokud je let vyžadován k prokázání fungování záložního systému nebo jiných bezpečnostních zařízení;

▼M15

b) kontrolní let po údržbě „úrovně B“ pro jakékoliv kontrolní lety po údržbě jiné než kontrolní let po údržbě „úrovně A“.

SPO.SPEC.MCF.105 Letový program pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“

Před provedením kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ se složitým motorovým letadlem provozovatel vypracuje a zdokumentuje letový program.

SPO.SPEC.MCF.110 Letová příručka pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“

Provozovatel provádějící kontrolní let po údržbě „úrovně A“:

a) popíše tento provoz a související postupy v provozní příručce podle článku ORO.MLR.100 přílohy III nebo v samostatné příručce pro kontrolní lety po údržbě;

b) příručku podle potřeby aktualizuje;

c) informuje veškerý dotčený personál příručce a o jejích změnách, které mají význam pro plnění jeho povinností;

d) poskytne příručku a její aktualizace příslušnému úřadu.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Požadavky na letovou posádku pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“

a) Provozovatel vybere vhodné členy letové posádky, přičemž zváží složitost letadla a úroveň kontrolního letu po údržbě. Při výběru členů letové posádky pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ se složitým motorovým letadlem provozovatel zajistí splnění všech těchto podmínek:

1) velící pilot absolvoval výcvikový kurz podle článku SPO.SPEC.MCF.120; pokud byl výcvik proveden na simulátoru, pilot provede alespoň jeden kontrolní let po údržbě „úrovně A“ ve funkci PM nebo pozorovatele předtím, než poletí jako velící pilot při kontrolním letu po údržbě „úrovně A“;

2) velící pilot absolvoval s letadlem téže kategorie letadel, jako je letadlo, s nímž má letět, nejméně 1 000 letových hodin, z nichž nejméně 400 hodin ve funkci velícího pilota ve složitém motorovém letadle a nejméně 50 hodin na konkrétním typu letadla.

Aniž je dotčen bod 2 prvního pododstavce, pokud provozovatel zavede nový typ letadla do svého provozu a posoudil kvalifikaci pilota v souladu se zavedeným postupem posuzování, může provozovatel vybrat pilota, který má méně než 50 hodin zkušeností s konkrétním typem letadla.

b) Pilotům, kteří jsou držiteli kvalifikace pro zkušební létání podle nařízení (EU) č. 1178/2011, se udělí plný zápočet za výcvikový kurz uvedený v písm. a) bodě 1 tohoto článku, za předpokladu, že piloti, kteří jsou držiteli kvalifikace pro zkušební létání, absolvovali požadovaný vstupní a opakovací výcvik optimalizace činnosti posádky podle článků ORO.FC.115 a ORO.FC.215 přílohy III.

c) Velící pilot nesmí provést kontrolní let po údržbě „úrovně A“ se složitým motorovým letadlem, pokud velící pilot neprovedl kontrolní let po údržbě „úrovně A“ během předcházejících 36 měsíců.

d) Rozlétanost ve funkci velícího pilota při kontrolním letu po údržbě „úrovně A“ se znovu získá po provedení kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ ve funkci pozorovatele nebo PM, nebo po provedení kontrolního letu po údržbě „úrovně A“ ve funkci velícího pilota na simulátoru.

SPO.SPEC.MCF.120 Výcvikový kurz pro letovou posádku pro kontrolní lety po údržbě „úrovně A“

a) Výcvikový kurz požadovaný pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ se provede v souladu s podrobnými osnovami.

b) Letový výcvik pro výcvikový kurz se provede jedním z těchto způsobů:

1) na simulátoru, který pro účely výcviku dostatečně odráží reakci letadla a jeho systémů na prováděné kontroly;

2) při letu v letadle předváděním metody kontrolního letu po údržbě.

c) Výcvikový kurz absolvovaný v jedné kategorii letadel se považuje za platný pro všechny typy letadel této kategorie.

d) Při zvažování letadla použitého k výcviku a letadla, s nímž má být proveden kontrolní let po údržbě, provozovatel určí, zda je vyžadován rozdílový a seznamovací výcvik, a popíše obsah takového výcviku.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Složení letové posádky a osoby na palubě

a) Provozovatel vypracuje postupy pro určení potřeby dalších specializovaných odborníků.

b) Pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ provozovatel ve své příručce stanoví zásady pro ostatní osoby na palubě.

c) Pro kontrolní let po údržbě „úrovně A“ musí být v pilotním prostoru specializovaný odborník nebo další pilot, aby pomáhali členům letové posádky, neznemožňuje-li to konfigurace letadla nebo není-li provozovatel s ohledem na pracovní zátěž členů letové posádky na základě letového programu schopen odůvodnit, že členové letové posádky nepotřebují další pomoc.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulované mimořádné nebo nouzové postupy za letu

Odchylně od článku SPO.OP.185 může být specializovaný odborník na palubě kontrolního letu po údržbě „úrovně A“, pokud je specializovaný odborník zapotřebí ke splnění letového záměru a je uveden v letovém programu.

SPO.SPEC.MCF.135 Omezení doby letové služby a požadavky na dobu odpočinku

Při přidělování členů letové posádky na kontrolní lety po údržbě použijí provozovatelé, na které se vztahuje hlava FTL přílohy III (část ORO), ustanovení uvedené hlavy.

SPO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavení

Je-li účelem kontrolního letu po údržbě kontrola správného fungování systému nebo vybavení, označí se tento systém nebo toto vybavení za potenciálně nespolehlivé a před letem se za účelem minimalizace rizik pro bezpečnost letu dohodnou vhodná opatření pro jejich zmírnění.

SPO.SPEC.MCF.145 Požadavky týkající se zapisovače hlasu v pilotním prostoru, zapisovače letových údajů a záznamu pomocí datového spoje pro držitele osvědčení leteckého provozovatele

Pro kontrolní let po údržbě letadla, které se jinak používá pro provoz v obchodní letecké dopravě, se i nadále použijí ustanovení pro zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovače letových údajů (FDR) a zařízení pro záznam datovým spojem (DLR) přílohy IV (část CAT).