Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 965/2012

z 5. októbra 2012,

ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

(Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 800/2013 zo 14. augusta 2013	L 227	1	24.8.2013
►M2	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 71/2014 z 27. januára 2014	L 23	27	28.1.2014
►M3	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 83/2014 z 29. januára 2014	L 28	17	31.1.2014
►M4	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 379/2014 zo 7. apríla 2014	L 123	1	24.4.2014
►M5	Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/140 z 29. januára 2015	L 24	5	30.1.2015
►M6	Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015	L 106	18	24.4.2015
►M7	Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1329 z 31. júla 2015	L 206	21	1.8.2015
►M8	Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2338 z 11. decembra 2015	L 330	1	16.12.2015
►M9	Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1199 z 22. júla 2016	L 198	13	23.7.2016
►M10	Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/363 z 1. marca 2017	L 55	1	2.3.2017
►M11	Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/394 z 13. marca 2018	L 71	1	14.3.2018
►M12	Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1042 z 23. júla 2018	L 188	3	25.7.2018
►M13	zmenené a doplnené vykonávacie nariadením Komisie (EÚ) 2020/745 zo 4. júna 2020	L 176	11	5.6.2020
►M14	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1975 zo 14. decembra 2018	L 326	53	20.12.2018
►M15	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1384 z 24. júla 2019	L 228	106	4.9.2019
►M16	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1387 z 1. augusta 2019	L 229	1	5.9.2019
►M17	zmenené a doplnené vykonávacie nariadením Komisie (EÚ) 2020/1176 zo 7. augusta 2020	L 259	10	10.8.2020
►M18	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/2036 z 9. decembra 2020	L 416	24	11.12.2020
►M19	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1062 z 28. júna 2021	L 229	3	29.6.2021
►M20	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1296 zo 4. augusta 2021	L 282	5	5.8.2021
►M21	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2237 z 15. decembra 2021	L 450	21	16.12.2021
►M22	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/414 z 11. marca 2022	L 85	4	14.3.2022

►**M23**	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/790 z 19. mája 2022	L 141	13	20.5.2022
►**M24**	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/2203 z 11. novembra 2022	L 293	3	14.11.2022
►**M25**	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/2502 z 19. decembra 2022	L 325	56	20.12.2022
►**M26**	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/217 z 1. februára 2023	L 30	11	2.2.2023

Opravené a doplnené:

►**C1** Korigendum, Ú. v. EÚ L 229, 5.9.2017, s. 14 (2015/140)
►**C2** Korigendum, Ú. v. EÚ L 230, 6.9.2019, s. 10 (2019/1384)
►**C3** Korigendum, Ú. v. EÚ L 30, 2.2.2023, s. 36 (2016/1199)

▼B

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 965/2012

z 5. októbra 2012,

ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

▼M4

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

▼M14

1. Týmto nariadením sa stanovujú podrobné pravidlá v oblasti prevádzky leteckej dopravy letúnmi a vrtuľníkmi vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov patriacich pod bezpečnostný dohľad iného štátu, ktoré pristáli na letiskách nachádzajúcich sa na území, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia zmlúv.

2. Týmto nariadením sa stanovujú aj podrobné pravidlá podmienok vydávania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení prevádzkovateľov lietadiel podľa článku 2 ods. 1 písm. b) bodov i) a ii) nariadenia (EÚ) 2018/1139 s výnimkou balónov a vetroňov, ktorí sa podieľajú na prevádzke obchodnej leteckej dopravy, oprávnenia a zodpovednosť držiteľov osvedčení, ako aj okolnosti, za akých je prevádzka v záujme bezpečnosti zakázaná, obmedzená alebo podriadená určitým podmienkam.

3. Týmto nariadením sa stanovujú aj podrobné pravidlá podmienok a postupov pre vyhlásenia prevádzkovateľov, ktorí sa podieľajú na prevádzke obchodnej špeciálnej dopravy letúnmi a vrtuľníkmi alebo na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy zložitými motorovými lietadlami vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy zložitými motorovými lietadlami, o ich spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie povinností súvisiacich s prevádzkou lietadiel, a pre dohľad nad takýmito prevádzkovateľmi.

▼M4

4. Týmto nariadením sa ustanovujú aj podrobné pravidlá podmienok, v rámci ktorých musia niektoré vysokorizikové prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy podliehať povoleniu v záujme bezpečnosti, a podmienok vydávania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia povolení.

5. Toto nariadenie sa nevzťahuje na leteckú prevádzku v rámci rozsahu pôsobnosti článku 1 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 216/2008.

▼M11

6. Toto nariadenie sa nevzťahuje na prevádzku leteckej dopravy so vzducholoďami.

▼M14

7. Toto nariadenie sa nevzťahuje na prevádzku leteckej dopravy balónmi a vetroňmi. Pokiaľ však ide o takúto prevádzku leteckej dopravy balónmi inými ako priviazanými plynovými balónmi a vetroňmi, uplatňujú sa požiadavky na dohľad uvedené v článku 3.

▼B

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

▼M14

1. „Letún“ je motorové lietadlo s nepohyblivými krídlami, ťažšie ako vzduch, ktoré je pri lete podporované dynamickými reakciami vzduchu pôsobiaceho na jeho krídla.

1a. „Vrtuľník“ je lietadlo ťažšie ako vzduch udržiavané v lete predovšetkým pôsobením vzduchu na jeden alebo viac poháňaných rotorov umiestnených v podstate na vertikálnych osiach.

1b. „Balón“ je lietadlo s posádkou ľahšie ako vzduch bez motorového pohonu, ktorého let je udržiavaný buď pomocou plynu ľahšieho ako vzduch alebo palubného ohrievača vzduchu, vrátane plynových balónov, teplovzdušných balónov, zmiešaných balónov a teplovzdušných vzducholodí, aj keď tie sú poháňané motorom.

1c. „Vvetroň“ je lietadlo ťažšie ako vzduch, pri ktorom vztlak potrebný na let vykonávajú aerodynamické sily na jeho nepohyblivých nosných plochách a ktorého voľný let nie je závislý od motora.

1d. „Obchodná prevádzka“ je akákoľvek prevádzka lietadla, ktorá je za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu dostupná verejnosti, alebo ak nie je verejnosti prístupná, je to prevádzka, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy medzi prevádzkovateľom a zákazníkom, pričom zákazník nemá nad prevádzkovateľom žiadnu kontrolu.

1e. „Priviazaný plynový balón“ je plynový balón s priväzovacím systémom, ktorým je balón počas prevádzky nepretržite ukotvený k pevnému bodu.

▼B

2. „Letúny výkonnostnej triedy B“ sú letúny poháňané vrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel pre deväť alebo menej cestujúcich a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej.

3. „Miesto verejného záujmu (PIS)“ je miesto používané výhradne na prevádzku vo verejnom záujme.

4. „Prevádzka vo výkonnostnej triede 1“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora môže vrtuľník pristáť v rozmedzí použiteľnej dĺžky prerušeného vzletu alebo bezpečne pokračovať v lete do vhodného priestoru pristátia v závislosti od toho, kedy dôjde k poruche.

▼M1

5. „Výkonnostná navigácia (PBN)“ je priestorová navigácia na základe výkonnostných požiadaviek v prípade lietadla prevádzkovaného na trati ATS, na základe postupu priblíženia podľa prístrojov alebo v určenom vzdušnom priestore.

▼M3

6. „Prevádzka aerotaxi“ na účely obmedzení letového času a času v službe znamená nepravidelnú obchodnú leteckú dopravu na objednávku s využitím letúna s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 19 alebo menej cestujúcich.

▼M15

7. „Špeciálna prevádzka“ je akákoľvek prevádzka iná ako prevádzka obchodnej leteckej dopravy, pri ktorej sa lietadlo používa na špeciálne činnosti ako napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama, kontrolné lety na účely údržby.

▼M4

8. „Vysokoriziková obchodná špeciálna prevádzka“ je akákoľvek obchodná špeciálna prevádzka lietadla, ktorá sa vykonáva v rámci oblasti, kde by mohla byť v prípade núdze ohrozená bezpečnosť tretích strán na zemi, alebo akákoľvek obchodná špeciálna prevádzka lietadla, ktorá podľa príslušného orgánu miesta výkonu prevádzky vzhľadom na svoj osobitý charakter a miestne prostredie prevádzky predstavuje vysoké riziko najmä pre tretie strany na zemi.

▼M14

9. „Ukážkový let“ je akákoľvek krátka prevádzka leteckej dopravy za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu, ktorú s cieľom prilákať nových záujemcov o výcvik alebo nových členov ponúka výcviková organizácia uvedená v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 ([1]) alebo organizácia vytvorená na propagáciu športového alebo rekreačného lietania.

▼M4

10. „Súťažný let“ je akákoľvek letová činnosť, pri ktorej sa lietadlo využíva v leteckých súťažiach alebo pretekoch alebo pri ktorej sa využíva na tréning na letecké preteky alebo súťaže, ako aj na prílet na preteky alebo súťaže alebo odlet z nich.

11. „Letecká prehliadka“ je akákoľvek letová činnosť zámerne vykonávaná na účel predvádzania alebo ako zábavný program na propagovanom podujatí otvorenom pre verejnosť vrátane prípadov, keď sa lietadlo využíva na tréning na leteckú prehliadku a keď letí na miesto podujatia a z neho.

▼B

Vymedzenie ďalších pojmov na účely príloh II až ►M4 VIII ◄ sa ustanovuje v prílohe I.

Článok 3

Spôsobilosť na výkon dohľadu

1. Členské štáty určia jeden alebo viac subjektov ako príslušný orgán v rámci daného členského štátu s potrebnými právomocami a vymedzenou zodpovednosťou za osvedčovanie osôb a organizácií, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom a za dohľad nad nimi.

▼M11

Systémy administratívy a riadenia príslušných orgánov členských štátov a agentúry musia spĺňať požiadavky uvedené v prílohe II.

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

▼B

2. Ak členský štát určí viac subjektov ako príslušný orgán:

a) jednoznačne vymedzí oblasti právomocí každého príslušného orgánu z hľadiska zodpovednosti a geografických obmedzení a

b) zavedie koordináciu medzi týmito subjektmi, aby sa zabezpečil účinný dohľad nad všetkými organizáciami a osobami, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom, v rámci právomoci prislúchajúcej týmto orgánom.

3. Členské štáty zabezpečia, aby príslušný orgán (orgány) bol spôsobilý na zaistenie dohľadu nad všetkými osobami a organizáciami, ktoré zahŕňa jeho program dohľadu, vrátane dostatočných zdrojov na splnenie požiadaviek tohto nariadenia.

4. Členské štáty zabezpečia, aby pracovníci príslušného orgánu nevykonávali činnosti dohľadu, ak existuje dôkaz, že by tieto činnosti mohli viesť priamo alebo nepriamo ku konfliktu záujmov, najmä ak ide o rodinné alebo finančné záujmy.

5. Pracovníci, ktorým príslušný orgán udelil oprávnenie na vykonávanie úloh osvedčovania a/alebo dohľadu, majú právomoc vykonávať prinajmenšom tieto úlohy:

a) kontrolovať záznamy, údaje, postupy a akékoľvek ďalšie materiály potrebné na vykonávanie úlohy osvedčovania a/alebo dohľadu;

b) robiť kópie alebo výpisy z takýchto záznamov, údajov, postupov a ďalších materiálov;

c) požadovať ústne vysvetlenie na mieste;

d) vstupovať do zodpovedajúcich budov, miest prevádzky alebo dopravných prostriedkov;

e) vykonávať audity, vyšetrovania, hodnotenia, kontroly vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol;

f) v prípade potreby prijímať alebo iniciovať vynucovacie opatrenia.

6. Úlohy na základe odseku 5 sa vykonávajú v súlade s právnymi predpismi príslušného členského štátu.

▼M12

Článok 4

Inšpekcie na odbavovacej ploche

1. Inšpekcie na odbavovacej ploche týkajúce sa lietadiel prevádzkovateľov patriacich pod bezpečnostný dohľad iného členského štátu alebo tretej krajiny sa vykonávajú v súlade s podčasťou RAMP prílohy II.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa kontroly členov letovej posádky a palubných sprievodcov na zisťovanie požitia alkoholu vykonávali u prevádzkovateľov patriacich pod ich vlastný dohľad, ako aj u prevádzkovateľov patriacich pod dohľad iného členského štátu alebo tretej krajiny. Takéto kontroly uskutočňujú inšpektori vykonávajúci inšpekcie na odbavovacej ploche v rámci programu inšpekcií na odbavovacej ploche uvedeného v podčasti RAMP prílohy II.

▼M12

3. Odchylne od odseku 2 môžu členské štáty zabezpečiť, aby kontrolu členov letovej posádky a palubných sprievodcov na zisťovanie požitia alkoholu vykonali iní oprávnení pracovníci a mimo rámca programu inšpekcií na odbavovacej ploche uvedeného v podčasti RAMP prílohy II za predpokladu, že takéto zisťovanie požitia alkoholu sleduje tie isté ciele a riadi sa rovnakými zásadami ako v prípade zisťovania vykonávaného v rámci podčasti RAMP prílohy II. Výsledky takýchto kontrol na zisťovanie požitia alkoholu sa vložia do centrálnej databázy v súlade s ARO.RAMP.145 písm. b).

4. Členské štáty môžu vykonávať dodatočné kontroly na zisťovanie prítomnosti iných psychoaktívnych látok, než je alkohol. V takom prípade členský štát oznámi túto skutočnosť Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) a Komisii.

▼B

Článok 5

Letecká prevádzka

▼M14

1. Prevádzkovatelia prevádzkujú letúny alebo vrtuľníky na účely prevádzky obchodnej leteckej dopravy len v súlade s prílohami III a IV.

▼M4

1a. Prevádzkovatelia, ktorí sa podieľajú na prevádzke letúnov výkonnostnej triedy B alebo vrtuľníkov jednoduchej konštrukcie v obchodnej leteckej doprave, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku/mieste prevádzky, musia spĺňať príslušné ustanovenia príloh III a IV.

▼B

2. Prevádzkovatelia ►M1 ——————— ◄ musia spĺňať príslušné ustanovenia prílohy V počas prevádzky:

a) letúnov a vrtuľníkov používaných na:

i) prevádzku s použitím výkonnostnej navigácie (PBN);

ii) prevádzku v súlade so špecifikáciami minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS);

iii) prevádzku vo vzdušnom priestore so zmenšenými minimami vertikálnych rozstupov (RVSM);

▼M21

iv) prevádzku za podmienok zníženej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami;

▼M14

b) letúnov a vrtuľníkov používaných na prepravu nebezpečného nákladu (DG);

▼B

c) dvojmotorových letúnov prevádzkovaných s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) v obchodnej leteckej doprave;

d) vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku so zobrazovacími systémami nočného videnia (NVIS);

e) vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave pri prevádzke zdvíhacieho zariadenia (HHO); ►M9 ——————— ◄

f) vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS) a

▼M9

g) vrtuľníkov používaných mimo pevniny (HOFO).

▼M4

3. Prevádzkovatelia zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov, ktorí sa podieľajú na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy, predložia vyhlásenie o schopnosti a prostriedkoch na vykonávanie svojich povinností v súvislosti s prevádzkou lietadla a prevádzkujú lietadlá v súlade s ustanoveniami prílohy III a prílohy VI. Keď sa takíto prevádzkovatelia podieľajú na prevádzke neobchodnej špeciálnej dopravy, prevádzkujú lietadlá v súlade s ustanoveniami príloh III a VIII.

▼M14

4. Prevádzkovatelia iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov, ktorí sa podieľajú na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy, prevádzkujú lietadlá v súlade s ustanoveniami v prílohe VII.

5. Výcvikové organizácie uvedené v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, ktoré majú svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte, pri vykonávaní výcvikových letov do Únie, v rámci Únie alebo z Únie prevádzkujú:

a) zložité motorové letúny a vrtuľníky v súlade s ustanoveniami prílohy VI;

b) iné letúny a vrtuľníky v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe VII.

6. Prevádzkovatelia prevádzkujú letúny alebo vrtuľníky na účely prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy len v súlade s požiadavkami v prílohách III a VIII.

▼M4

7. Lety, ktoré sa uskutočňujú bezprostredne pred prevádzkou špeciálnej dopravy, počas nej alebo bezprostredne po nej a ktoré priamo súvisia s touto prevádzkou, sa prevádzkujú podľa potreby v súlade s odsekmi 3, 4 a 6. ►M5 S výnimkou členov posádky sa na palube nesmú prepravovať iné osoby ako tie, ktoré sú potrebné na uskutočnenie misie. ◄

▼B

Článok 6

Výnimky

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Odchylne od článku 5 ods. 1 sa lietadlá uvedené v článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008 prevádzkujú v prípade letúnov za podmienok stanovených v rozhodnutí Komisie K(2009) 7633 zo 14. októbra 2009 pri použití na lety CAT. ◄ Akákoľvek zmena prevádzky, ktorá má vplyv na podmienky stanovené v uvedenom rozhodnutí, sa pred zavedením musí oznámiť Komisii a Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“).

Iný členský štát ako členský štát, ktorému je určené rozhodnutie C(2009) 7633, ktorý zamýšľa použiť výnimku uvedenú v danom rozhodnutí, oznámi svoj zámer Komisii a agentúre pred uplatnením výnimky. Komisia a agentúra posúdia, do akej miery sa zmena alebo zamýšľané použitie odchyľuje od podmienok uvedených v rozhodnutí C(2009) 7633, alebo aký má vplyv na pôvodné posúdenie bezpečnosti vykonané v súvislosti s uvedeným rozhodnutím. Ak sa na základe posúdenia ukáže, že zmena alebo zamýšľané použitie nezodpovedá pôvodnému posúdeniu bezpečnosti vykonanému v súvislosti s rozhodnutím C(2009) 7633, členský štát predloží novú žiadosť o výnimku v súlade s článkom 14 ods. 6 nariadenia (ES) č. 216/2008.

▼M14

3. Odchylne od článku 5 tohto nariadenia a bez toho, aby bol dotknutý článok 18 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/1139 a podčasť P prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 748/2012 ([1]) z hľadiska povolenia na let, sa nasledujúce lety naďalej prevádzkujú podľa požiadaviek stanovených vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko:

a) lety spojené so zavedením alebo úpravou typov letúnov alebo vrtuľníkov, ktoré vykonávajú projekčné alebo výrobné organizácie v rozsahu pôsobnosti svojich oprávnení;

▼M15

b) lety, ktorými sa neprepravujú cestujúci ani náklad, ale letún alebo vrtuľník sa preváža na renováciu, opravu, inšpekcie, dodávku, vývoz alebo podobné účely, za predpokladu, že lietadlo nie je uvedené v osvedčení leteckého prevádzkovateľa ani vo vyhlásení.

▼M9

4. Bez ohľadu na článok 5 môžu členské štáty do 30. júna 2018 naďalej požadovať osobitné povolenie a dodatočné požiadavky, pokiaľ ide o prevádzkové postupy, vybavenie, kvalifikáciu posádky a výcvik na prevádzku obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkov mimo pevniny v súlade s ich právnymi predpismi. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre dodatočné požiadavky, ktoré sa vzťahujú na takéto osobitné povolenia. Tieto požiadavky nesmú byť menej prísne ako požiadavky uvedené v prílohách III a IV.

▼M14

4a. Odchylne od odsekov 1 a 6 článku 5 sa môže nasledujúca prevádzka iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov vykonávať v súlade s prílohou VII:

▼M4

a) lety, pri ktorých časť nákladov znášajú súkromné osoby, pod podmienkou, že priame náklady znášajú všetky osoby nachádzajúce sa v lietadle vrátane pilota a že počet osôb, ktoré znášajú priame náklady, je maximálne šesť;

b) súťažné lety alebo letecké prehliadky pod podmienkou, že odplata alebo iná primeraná protihodnota poskytnutá za takéto lety sa obmedzuje na pokrytie priamych nákladov a primeraného príspevku na úhradu ročných nákladov a že ceny nepresahujú hodnotu stanovenú príslušným orgánom;

▼M14

c) ukážkové lety, výsadky, ťahanie vetroňov alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je uvedená v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania pod podmienkou, že lietadlo prevádzkuje organizácia na základe vlastníctva alebo prenájmu lietadla bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že kedykoľvek sa nečlenovia organizácie podieľajú na takýchto letoch, tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).

▼M10

5. Do 2. septembra 2017 sa výnimky udelené pred 22. marcom 2017 v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3922/91, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v znení platnom pred 22. marcom 2017, považujú za povolenia podľa CAT.POL.A.300 písm. a) prílohy IV (časť CAT). Po 2. septembri 2017 už uvedené výnimky pre prevádzku jednomotorových letúnov neplatia.

Ak je medzi 22. marcom 2017 a 2. septembrom 2017 plánovaná zmena prevádzky uvedených letúnov, ktorá má vplyv na podmienky stanovené v príslušných výnimkách, táto plánovaná zmena sa pred zavedením oznámi Komisii a agentúre. Komisia a agentúra posúdia plánovanú zmenu v súlade s článkom 14 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008.

▼B

6. Existujúca prevádzka vrtuľníkov do/z miesta verejného záujmu sa môže vykonávať odchylne od CAT.POL.H.225 prílohy IV, ak rozmery miesta verejného záujmu, prostredie, prekážky alebo vrtuľník neumožňujú splnenie požiadaviek na prevádzku vo výkonnostnej triede 1. Takáto prevádzka sa vykonáva za podmienok určených členskými štátmi. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre uplatňované podmienky.

▼M9

_____

8. Odchylne od prvej vety článku 5 ods. 3, prevádzkovatelia zložitých motorových letúnov s turbovrtuľovými motormi a maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menej, ktoré sa používajú na neobchodnú leteckú dopravu, prevádzkujú tieto letúny iba v súlade s ustanoveniami prílohy VII.

9. Odchylne od článku 5 ods. 5 písm. a), výcvikové organizácie pri prevádzkovaní výcviku na zložitých motorových letúnoch s turbovrtuľovými motormi a maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menej, prevádzkujú tieto letúny v súlade s ustanoveniami prílohy VII.

▼B

Článok 7

Osvedčenia leteckých prevádzkovateľov

1. Osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), ktoré členské štáty vydali prevádzkovateľom letúnov obchodnej leteckej dopravy pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia v súlade s nariadením (EHS) č. 3922/91, sa považujú za vydané v súlade s týmto nariadením.

Najneskôr 28. októbra 2014:

a) prevádzkovatelia prispôsobia svoj systém riadenia, výcvikové programy, postupy a príručky tak, aby podľa potreby spĺňali ustanovenia príloh III, IV a V;

b) sa AOC nahradia osvedčeniami vydanými v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

▼B

2. Osvedčenia leteckých prevádzkovateľov (AOC) pre prevádzkovateľov vrtuľníkov v obchodnej leteckej doprave, ktoré vydali členské štáty pred uplatňovaním tohto nariadenia, sa prevedú na osvedčenia leteckých prevádzkovateľov spĺňajúce podmienky tohto nariadenia v súlade so správou o prevode, ktorú po porade s agentúrou vypracuje členský štát, ktorý vydal AOC.

V správe o prevode sa opisujú:

a) vnútroštátne požiadavky, na základe ktorých boli vydané osvedčenia leteckých prevádzkovateľov;

b) rozsah oprávnení, ktoré boli poskytnuté prevádzkovateľom;

c) rozdiely medzi vnútroštátnymi požiadavkami, na základe ktorých boli osvedčenia leteckých prevádzkovateľov vydané, a požiadavkami príloh III, IV a V spolu s informáciou o tom, ako a kedy budú musieť prevádzkovatelia zabezpečiť úplný súlad s uvedenými prílohami.

Správa o prevode obsahuje kópie všetkých dokumentov potrebných na preukázanie prvkov stanovených v písmenách a) až c) vrátane kópií príslušných vnútroštátnych požiadaviek a postupov.

▼M11

Článok 8

Obmedzenia letového času

1. Na prevádzku obchodnej leteckej dopravy sa vzťahujú požiadavky uvedené v podčasti FTL prílohy III.

2. Odchylne od odseku 1 sa na prevádzku aerotaxi, zdravotníckej záchrannej služby a obchodnej leteckej dopravy s jedným pilotom s využitím letúnov vzťahujú požiadavky stanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch podľa článku 8 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 3922/91 a v podčasti Q prílohy III k uvedenému nariadeniu.

3. Odchylne od odseku 1 sa v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy s vrtuľníkmi a vetroňmi musia dodržiavať požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.

4. V prípade prevádzky neobchodnej leteckej dopravy vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy so zložitými motorovými letúnmi a vrtuľníkmi, ako aj prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy s letúnmi, vrtuľníkmi a vetroňmi sa musia dodržiavať, pokiaľ ide o obmedzenia letového času, požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko.

▼M2

Článok 9

Zoznamy minimálneho vybavenia

Zoznamy minimálneho vybavenia („MEL“) schválené štátom prevádzkovateľa alebo štátom zápisu do registra pred začatím uplatňovania tohto nariadenia sa v súlade s týmto nariadením považujú za schválené a môžu byť naďalej používané prevádzkovateľom.

▼M2

Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia sa akákoľvek zmena MEL uvedených v prvom pododseku, na ktorú sa vzťahuje zavedený základný zoznam minimálneho vybavenia („MMEL“) ako súčasť údajov o prevádzkovej spôsobilosti v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 ([1]), vykonáva v súlade s bodom ORO.MLR.105 oddielu 2 prílohy III k tomuto nariadeniu, a to čo najskôr, najneskôr však do 18. decembra 2017 alebo dva roky po schválení údajov o prevádzkovej spôsobilosti, podľa toho, ktorý z týchto dátumov nastane neskôr.

Akákoľvek zmena MEL uvedených v prvom pododseku, v súvislosti s ktorou nebol zavedený MMEL ako súčasť údajov o prevádzkovej spôsobilosti, sa naďalej vykonáva v súlade s MMEL, ktorý prijal štát prevádzkovateľa alebo štát zápisu do registra ako uplatniteľný.

Článok 9a

Výcvik letovej posádky a palubných sprievodcov

Prevádzkovatelia zabezpečia, aby sa členovia letovej posádky a palubní sprievodcovia, ktorí sa už podieľajú na prevádzke a absolvovali výcvik v súlade s podčasťami FC a CC prílohy III, ktorý nezahŕňal povinné prvky stanovené v príslušných údajoch o prevádzkovej spôsobilosti, podrobili výcviku, ktorý by pokrýval uvedené povinné prvky, a to najneskôr do 18. decembra 2017 alebo dva roky po schválení údajov o prevádzkovej spôsobilosti podľa toho, ktorý z uvedených dátumov nastane neskôr.

▼M16

Článok 9aa

Požiadavky na letovú posádku kontrolných letov na účely údržby

Pilotovi, ktorý do 25. septembra 2019 vykonával povinnosti veliaceho pilota pri kontrolných letoch na účely údržby, ktoré sú v súlade s vymedzením v ustanovení SPO.SPEC.MCF.100 prílohy VIII zaradené do kategórie kontrolných letov na účely údržby na úrovni A, sa udelí zápočet na účely súladu s ustanovením SPO.SPEC.MCF.115 písm. a) bodu 1 uvedenej prílohy. V takom prípade prevádzkovateľ zabezpečí, aby veliaci pilot dostal inštruktáž o prípadných rozdieloch zistených medzi prevádzkovými postupmi zavedenými pred 25. septembra 2019 a povinnosťami stanovenými v oddiele 5 podčasti E prílohy VIII k tomuto nariadeniu vrátane povinností vyplývajúcich zo súvisiacich postupov stanovených prevádzkovateľom.

▼M12

Článok 9b

Preskúmanie

1. Agentúra nepretržite preskúmava účinnosť ustanovení týkajúcich sa obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok, ktoré sú uvedené v prílohách II a III. Do 18. februára 2019 agentúra predloží prvú správu o výsledkoch tohto preskúmania.

([1]) Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1.

▼M12

Toto preskúmanie využíva vedecké odborné poznatky a opiera sa o prevádzkové údaje dlhodobo zhromažďované s pomocou členských štátov odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia.

Preskúmaním sa posúdi vplyv prinajmenšom týchto situácií na bdelosť posádky lietadla:

a) služby v trvaní viac ako 13 hodín v najpriaznivejšom čase počas dňa;

b) služby v trvaní viac ako 10 hodín v menej priaznivom čase počas dňa;

c) služby v trvaní viac ako 11 hodín v prípade členov posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy;

d) služby zahŕňajúce vysoký počet sektorov (viac ako 6);

e) služby ako pohotovostná alebo rezervná služba, po ktorej nasleduje letová služba a

f) nepravidelný rozvrh služieb.

2. ►M20 Agentúra nepretržite preskúmava účinnosť ustanovení týkajúcich sa podporných programov, psychologického posudzovania letovej posádky a systematického a náhodného zisťovania prítomnosti psychoaktívnych látok na zabezpečenie zdravotnej spôsobilosti letovej posádky a palubných sprievodcov, ako sa stanovuje v prílohách II a IV. Prvú správu o výsledkoch tohto preskúmania agentúra vypracuje do 14. augusta 2023.

Toto preskúmanie využíva relevantné odborné poznatky a opiera sa o údaje dlhodobo zhromažďované s pomocou členských štátov a agentúry. ◄

▼M9

Článok 10

Nadobudnutie účinnosti

►M14 ——————— ◄ Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

▼M14

Uplatňuje sa od 28. októbra 2012.

———————

▼B

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

PRÍLOHA I

▼M4

Vymedzenie pojmov použitých v prílohách II až VIII

▼B

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „Použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA)“ je použiteľná dĺžka pre rozjazd, zväčšená o dĺžku dojazdovej dráhy, ak štát letiska vyhlási, že takáto dojazdová dráha je zriadená a je schopná uniesť hmotnosť letúna za bežných prevádzkových podmienok.

2. „Prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC)“ sú nezáväzné normy, ktoré agentúra prijala na opis spôsobov, ako dosiahnuť súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.

3. „Preberací kontrolný zoznam“ je dokument, ktorý sa používa ako pomôcka pri kontrole vonkajšieho vzhľadu zásielok nebezpečného tovaru a ich sprievodných dokladov s cieľom zistiť, či boli splnené všetky príslušné požiadavky.

4. „Vhodné letisko“ je letisko, na ktorom sa môžu prevádzkovať lietadlá so zreteľom na príslušné výkonnostné požiadavky a na vlastnosti vzletovej a pristávacej dráhy.

5. Na účely klasifikácie cestujúcich:

   a) „dospelý“ znamená osobu vo veku 12 rokov a viac;

   b) „dieťa/deti“ znamená osoby vo veku dvoch rokov alebo vyššom, ale nižšom ako 12 rokov;

   c) „malé dieťa“ znamená osobu vo veku nižšom ako 2 roky.

▼M14

———————

▼M21

6. „Letiskové prevádzkové minimá“ sú limity použiteľnosti letiska na:

   a) vzlet – vyjadrené ako dráhová dohľadnosť (RVR) a/alebo viditeľnosť a v prípade potreby výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti;

   b) pristátie po 2D priblížení podľa prístrojov – vyjadrené ako viditeľnosť a/alebo RVR, minimálna nadmorská výška/výška zostupu (MDA/MDH) a v prípade potreby výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti;

   c) pristátie po 3D priblížení podľa prístrojov – vyjadrené ako viditeľnosť a/alebo RVR a nadmorská výška, resp. výška rozhodnutia (DA/DH), podľa typu a/alebo kategórie prevádzky.

▼B

7. „Let s podporou zobrazovacieho systému nočného videnia (NVIS)“ je v prípade prevádzky NVIS tá časť letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa vykonáva v noci, keď člen posádky používa okuliare na nočné videnie (NVG).

8. „Lietadlo“ je zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu.

▼M8

8a. „Sledovanie lietadla“ je pozemný postup, ktorým sa získava a v štandardizovaných intervaloch aktualizuje záznam štvorrozmerného postavenia jednotlivých lietadiel počas letu.

▼M8

8b. „Systém sledovania lietadla“ je systém, pri ktorom sa využíva sledovanie lietadla na určenie nezvyčajného správania počas letu a na spustenie alarmu.

▼M20

8c. „Náhradné letisko“ je vhodné letisko, na ktoré môže lietadlo pokračovať, ak pokračovanie v lete na plánované letisko pristátia alebo pristátie na takom letisku je buď nemožné alebo nevhodné, na ktorom sú k dispozícii potrebné služby, ktorému vyhovujú výkonnostné požiadavky lietadla a ktoré je v predpokladanom čase použitia v prevádzke; „náhradné letisko“ zahŕňa:

a) „náhradné letisko pri vzlete“: náhradné letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak je to krátko po vzlete nevyhnutné a ak nemožno použiť letisko odletu;

b) „náhradné letisko na trati (ERA)“: náhradné letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak je počas letu na trati nevyhnutné ho odkloniť;

c) „náhradné letisko na trati pre palivo/energiu (ERA pre palivo/energiu)“ je letisko ERA, ktoré vo fáze plánovania treba použiť pri výpočte paliva/energie;

d) „náhradné cieľové letisko“: náhradné letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak je buď nemožné, alebo nevhodné pristáť na plánovanom letisku pristátia.

▼B

9. „Alternatívne prostriedky preukázania zhody“ sú tie, ktoré ponúkajú alternatívu existujúcich prijateľných prostriedkov preukázania zhody alebo ktoré ponúkajú nové prostriedky preukázania zhody s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, pre ktoré agentúra neprijala žiadne súvisiace prijateľné prostriedky preukázania zhody.

10. „Ochrana proti námraze“ v prípade postupov na zemi je postup, ktorým sa zabezpečí ochrana ošetrených plôch lietadla proti tvorbe námrazy alebo ľadu a hromadeniu snehu na obmedzený čas (čas účinnej ochrany).

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „Palubný sprievodca“ je iný primerane kvalifikovaný člen posádky ako člen letovej posádky alebo technickej posádky, ktorého prevádzkovateľ poveril úlohami súvisiacimi s bezpečnosťou cestujúcich a letu počas prevádzky.

▼M21

_____

▼M15

17. „Vrtuľník kategórie A“ je viacmotorový vrtuľník projektovaný s motorom a systémom s vlastnosťami izolácie vymedzenými v príslušnej certifikačnej špecifikácii a schopný prevádzky plánovanej v rámci koncepcie poruchy kritického motora, ktorá s použitím údajov o vzlete a pristátí zabezpečí zodpovedajúcu určenú plochu a zodpovedajúcu výkonnosť pre bezpečné pokračovanie v lete alebo bezpečné prerušenie vzletu v prípade vysadenia motora.

▼B

►M1 18. ◄ „Vrtuľník kategórie B“ je jednomotorový alebo viacmotorový vrtuľník, ktorý nevyhovuje požiadavkám kategórie A. Vrtuľníky kategórie B nemajú zaručenú schopnosť bezpečného pokračovania letu v prípade poruchy motora a predpokladá sa neplánované pristátie.

▼M21

18a. „Výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti“ je výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nad zemou alebo vodou pod 6 000 m (20 000 ft) pokrývajúca viac ako polovicu oblohy.

▼B

►M1 19. ◄ „Certifikačné špecifikácie (CS)“ sú technické normy prijaté agentúrou, v ktorých sa uvádzajú prostriedky preukazovania zhody s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi a ktoré môže organizácia použiť na účely osvedčovania.

▼M21

20. „Let po okruhu“ je fáza priblíženia okruhom za viditeľnosti.

20a. „Priblíženie okruhom“ je priblíženie podľa prístrojov typu A na privedenie lietadla do polohy vhodnej na pristátie na vzletovej a pristávacej dráhe/ploche konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá nie je vhodne umiestená pre priame priblíženie.

▼B

►M1 21. ◄ „Predpolie“ je vymedzená pravouhlá plocha na zemi alebo na vode, ktorá je pod dozorom príslušného orgánu a je určená alebo upravená ako vhodná plocha, nad ktorou môže letún vykonať časť svojho počiatočného stúpania do stanovenej výšky.

►M1 22. ◄ „Základňa oblačnosti“ je výška základne najnižšej pozorovanej alebo predpovedanej časti oblačnosti v blízkosti letiska alebo miesta prevádzky, alebo v špecifikovanej oblasti prevádzky, ktorá sa bežne meria nad nadmorskou výškou letiska alebo v prípade letov mimo pevniny sa udáva nad strednou hladinou mora.

▼M16

22a. „Zapisovač zvuku v kabíne (CVR)“ je letový zapisovač chránený pred nárazmi, ktorý využíva kombináciu mikrofónov a iných zvukových a digitálnych vstupov na zber a zaznamenávanie zvukového prostredia priestoru pre letovú posádku a komunikáciu smerom k členom letovej posádky, od nich a medzi nimi.

▼B

►M1 23. ◄ „Spoločné využívanie kódu“ je dohoda, na základe ktorej prevádzkovateľ pridelí svoje kódové označenie letu, ktorý prevádzkuje iný prevádzkovateľ a predáva a vydáva letenky na tento let.

▼M18

23a. „Spôsobilosť“ je rozmer ľudského výkonu, ktorý sa používa na spoľahlivé predpovedanie úspešného pracovného výkonu a ktorý sa prejavuje a pozoruje prostredníctvom správania, ktoré za určitých podmienok mobilizuje relevantné znalosti, zručnosti a prístupy na vykonávanie činností alebo úloh.

23b. „Výcvik založený na spôsobilosti“ sú programy posudzovania a výcviku, ktoré sa vyznačujú zameraním na výkon, dôrazom na výkonnostné normy a ich meranie a rozvojom výcviku podľa stanovených výkonnostných noriem.

▼M18

23c. „Rámec spôsobilostí“ je úplný súbor určených spôsobilostí, ktoré sa rozvíjajú, trénujú a posudzujú v rámci výcvikového programu prevádzkovateľa založeného na dôkazoch pomocou scenárov, ktoré sú relevantné pre prevádzku a dostatočne rozsiahle na to, aby pilota pripravili na predvídané aj nepredvídané hrozby a chyby.

▼B

►M1 24. ◄ „Husto osídlená oblasť“ je oblasť vo veľkomeste, meste alebo osade, ktorá sa používa prevažne na bývanie, obchodné činnosti alebo rekreáciu.

▼M16

25. „Znečistená vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha, ktorej značná časť povrchu (spojitá alebo nie) v rozmedzí používanej dĺžky a šírky je pokrytá jednou alebo viacerými látkami uvedenými v kľúčových slovách opisujúcich podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe.

▼M20

26. „Palivo/energia na nepredvídané prípady“ je palivo/energia potrebné na kompenzáciu nepredvídaných faktorov, ktoré by mohli mať vplyv na spotrebu paliva/energie pri lete na cieľové letisko.

▼M21

27. „Konečné priblíženie stálym klesaním (CDFA)“ je technika zodpovedajúca postupom ustáleného priblíženia pre let v úseku konečného priblíženia (FAS) postupu nie-presného priblíženia a pristátia (NPA) podľa prístrojov stálym klesaním bez prechodu do horizontálneho letu z nadmorskej výšky/výšky, ktorá je rovná alebo vyššia než nadmorská výška/výška fixu konečného priblíženia:

a) v prípade priameho priblíženia do bodu približne 15 m (50 ft) nad prahom pristávacej dráhy alebo do bodu, kde sa začína manéver podrovnania alebo

b) v prípade priblíženia okruhom, kým sa nedosiahne MDA/MDH alebo nadmorská výška/výška letového manévru za viditeľnosti.

▼B

►M1 28. ◄ „Prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV)“ je hodnota rovnocenná dráhovej dohľadnosti (RVR), ktorá je odvodená od hlásenej meteorologickej dohľadnosti.

►M1 29. ◄ „Člen posádky“ je osoba určená prevádzkovateľom na plnenie povinností na palube lietadla.

►M1 30. ◄ „Kritické fázy letu“ v prípade letúnov sú: rozjazd, dráha letu po vzlete, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie vrátane dojazdu po pristátí a všetky ďalšie fázy letu, ktoré určí veliaci pilot alebo veliteľ lietadla.

▼B

►M1 31. ◄ „Kritické fázy letu“ v prípade vrtuľníkov sú: rolovanie, visenie, vzlet, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie a všetky ďalšie fázy letu, ktoré určí veliaci pilot alebo veliteľ vrtuľníka.

▼M20

31a. „Súčasná schéma pre palivo/energiu“ je schválená schéma pre palivo/energiu, ktorú prevádzkovateľ v súčasnosti používa.

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „Nebezpečný náklad“ sú výrobky alebo látky, ktoré môžu spôsobiť výrazné ohrozenie zdravia, bezpečnosti, majetku alebo životného prostredia a ktoré sú uvedené v zozname nebezpečných tovarov v technických pokynoch alebo ktoré sú klasifikované podľa týchto pokynov.

►M1 34. ◄ „Letecká nehoda s nebezpečným nákladom“ je udalosť spojená s leteckou prepravou nebezpečného nákladu, následkom ktorej došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby alebo k veľkým škodám na majetku.

►M1 35. ◄ „Incident s nebezpečným nákladom“ je:

a) udalosť spojená s inou leteckou prepravou nebezpečného nákladu, ako je letecká nehoda s nebezpečným nákladom, ktorá nemusí bezpodmienečne vzniknúť na palube lietadla, následkom ktorej došlo k zraneniu osoby, škodám na majetku, požiaru, rozbitiu, rozliatiu, presakovaniu tekutiny alebo k radiácii, prípadne k inej skutočnosti, ktorá dokazuje, že celistvosť obalu nebola zachovaná;

b) akákoľvek udalosť spojená s prepravou nebezpečného nákladu, ktorá vážne ohrozuje lietadlo alebo osoby na jeho palube.

▼M21

35a. „Nadmorská výška rozhodnutia (DA) alebo výška rozhodnutia (DH)“ je stanovená nadmorská výška alebo výška pri 3D priblížení podľa prístrojov, pri ktorej sa musí začať postup nevydareného priblíženia, ak nebol nadviazaný vizuálny kontakt potrebný na pokračovanie v priblížení.

▼B

►M1 36. ◄ „Odnámrazovanie“ v prípade postupov na zemi je postup, ktorým sa z lietadla odstraňuje námraza, ľad, sneh alebo kašovitý sneh s cieľom zabezpečiť, aby povrch lietadla nebol znečistený.

►M1 37. ◄ „Stanovený bod po vzlete (DPATO)“ je bod medzi fázou vzletu a počiatočného stúpania, pred dosiahnutím ktorého nie je zaistená schopnosť vrtuľníka pokračovať bezpečne v lete pri kritickom motore neschopnom prevádzky a je nevyhnutné vynútené pristátie.

▼B

►M1 38. ◄ „Definovaný bod pred pristátím (DPBL)“ je bod medzi fázou priblíženia na pristátie a pristátím, po dosiahnutí ktorého nie je zaistená schopnosť vrtuľníka pokračovať bezpečne v lete pri kritickom motore neschopnom prevádzky a je nevyhnutné vynútené pristátie.

►M1 39. ◄ „Vzdialenosť DR“ je vodorovná vzdialenosť, ktorú vrtuľník preletel od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet.

▼M4

40. „Dohoda o prenájme lietadla bez posádky (dry lease)“ je dohoda medzi podnikmi, na základe ktorej sa lietadlo prevádzkuje pod osvedčením leteckého prevádzkovateľa (AOC) nájomcu alebo v prípade inej obchodnej prevádzky ako prevádzka obchodnej leteckej dopravy sa prevádzkuje v rámci zodpovednosti nájomcu.

▼B

►M1 41. ◄ „Prevádzková hmotnosť bez paliva“ je celková hmotnosť lietadla pripraveného na daný druh letu okrem vyčerpateľného paliva a prevádzkového nákladu.

▼M16

42. „Suchá vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha, ktorej povrch v časti určenej na používanie je bez výskytu viditeľnej vlhkosti a nie je znečistený.

▼M14

42a. „Aplikácia EFB“ je softvérová aplikácia nainštalovaná na hostiteľskej platforme elektronickej letovej dokumentácie (electronic flight bag, EFB), ktorá poskytuje jednu alebo viac osobitných prevádzkových funkcií na podporu letovej prevádzky.

42b. „Hostiteľská platforma EFB“ je hardvérové vybavenie, v ktorom sú umiestnené výpočtové kapacity a základný softvér vrátane operačného systému a softvéru vstupu/výstupu.

42c. „Systém EFB“ je hardvérové vybavenie (vrátane batérie, možností pripojenia, komponentov vstupu a výstupu) a softvér (vrátane databáz a operačného systému) potrebné na podporu plánovaných aplikácií EFB.

▼M18

42d. „Modul EBT“ je kombinácia lekcií v schválenom výcvikovom zariadení na simuláciu letu ako súčasť trojročného udržiavacieho posudzovania a výcviku.

▼M1

43. „Lietadlo ELA1“ znamená toto európske ľahké lietadlo s posádkou:

a) letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) 1 200 kg alebo menej, ktorý nie je zaradený ako zložité motorové lietadlo;

b) vetroň alebo motorový vetroň s MTOM 1 200 kg alebo menej;

c) balón s najväčším konštrukčným objemom nosného plynu alebo horúceho vzduchu maximálne 3 400 m^3 pre teplovzdušné balóny, 1 050m^3 pre plynové balóny a 300 m^3 pre priviazané plynové balóny.

▼M1

44. „Lietadlo ELA2“ znamená toto európske ľahké lietadlo s posádkou:

a) letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) 2 000 kg alebo menej, ktorý nie je zaradený ako zložité motorové lietadlo;

b) vetroň alebo motorový vetroň s MTOM 2 000 kg alebo menej;

c) balón;

d) veľmi ľahké rotorové lietadlo jednoduchej konštrukcie s MTOM najviac 600 kg, ktoré je určené na prepravu najviac dvoch osôb, bez pohonu turbínou a/alebo raketových motorov; obmedzené na prevádzku letov VFR počas dňa.

▼M14

44a. „Elektronická letová dokumentácia (electronic flight bag – EFB)“ je elektronický informačný systém, ktorý tvoria zariadenia a aplikácie pre letovú posádku a ktorý umožňuje ukladanie, aktualizáciu, zobrazovanie a spracúvanie funkcií EFB na podporu letovej prevádzky alebo služobných povinností.

▼B

►M1 45. ◄ „Vyvýšená plocha konečného priblíženia a vzletu (vyvýšená FATO)“ je plocha FATO, ktorá je aspoň 3 m nad okolitým povrchom.

▼M15

45a. „Núdzový východ“ je bod výstupu z lietadla v podobe východu umiestneného v lietadle, ktorý umožňuje v čo najväčšej miere v primeranom čase opustiť pilotnú kabínu a priestor pre cestujúcich a ktorý zahŕňa dvere na úrovni podlahy, východ cez okná alebo akýkoľvek iný typ východu, napríklad otvor v pilotnej kabíne a východ cez koncový kužeľ.

▼M20

_____

▼M21

46. „Systém rozšíreného letového videnia (EFVS)“ je elektronický prostriedok, ktorý letovej posádke v reálnom čase poskytuje senzorické alebo rozšírené zobrazenie topografie vonkajšieho prostredia (prírodné alebo človekom vytvorené črty miesta alebo regiónu – najmä tak, aby sa prejavila ich relatívna poloha a nadmorská výška) pomocou zobrazovacích snímačov; EFVS je integrovaný s letovým navádzacím systémom a zobrazuje na priehľadovom displeji alebo rovnocennom zobrazovacom systéme; ak je EFVS certifikovaný podľa platných požiadaviek na letovú spôsobilosť a prevádzkovateľ je držiteľom potrebného osobitného schválenia (ak sa vyžaduje), môže sa použiť na prevádzku s EFVS a môže umožňovať prevádzku s prevádzkovými zápočtami.

46a. „Prevádzka s EFVS“ je prevádzka, pri ktorej si podmienky viditeľnosti vyžadujú použitie EFVS namiesto prirodzeného videnia na priblíženie alebo pristátie, nadviazanie potrebnej vizuálnej orientácie alebo vykonanie dojazdu.

46b. „Prevádzka s EFVS 200“ je prevádzka s prevádzkovým zápočtom, pri ktorej si podmienky viditeľnosti vyžadujú použitie EFVS po výšku 200 stôp nad FATO alebo nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy. Odtiaľ až po zem sa použije prirodzené videnie. RVR nesmie byť menšia ako 550 m.

▼M21

47. „Systém rozšíreného videnia (EVS)“ je elektronický prostriedok, ktorý letovej posádke v reálnom čase poskytuje obraz skutočnej topografie vonkajšieho prostredia (prírodné alebo človekom vytvorené črty miesta alebo regiónu – najmä tak, aby sa prejavila ich relatívna poloha a nadmorská výška) pomocou zobrazovacích snímačov.

▼M18

47a. „Zápis“ je administratívny úkon, ktorý vykonáva prevádzkovateľ v prípade, ak sa pilot zúčastňuje na jeho programe EBT.

47b. „Zapísaný pilot“ je pilot, ktorý sa zúčastňuje na programe udržiavacieho výcviku EBT.

47c. „Rovnocennosť priblížení“ sú všetky priblíženia, ktoré kladú dodatočné nároky na spôsobilú posádku bez ohľadu na to, či sa používajú alebo nepoužívajú v moduloch EBT.

47d. „Rovnocennosť nesprávnych činností“ sú všetky nesprávne činnosti, ktoré kladú značné nároky na spôsobilú posádku bez ohľadu na to, či sa používajú alebo nepoužívajú v moduloch EBT.

47e. „Hodnotiaca fáza“ je jedna z fáz modulu EBT, ktorá predstavuje traťovo orientovaný letový scenár reprezentatívny pre prostredie prevádzkovateľa, počas ktorej sa vyskytne jedna alebo viacero udalostí na vyhodnotenie kľúčových prvkov vymedzeného rámca spôsobilostí.

47f. „Výcvik založený na dôkazoch (EBT)“ je posudzovanie a výcvik na základe prevádzkových údajov, ktorý sa vyznačuje rozvojom a posudzovaním celkovej schopnosti pilota v rámci celej škály spôsobilostí (rámec spôsobilostí) namiesto merania výkonnosti pri jednotlivých udalostiach alebo manévroch.

▼B

►M1 48. ◄ „Plocha konečného priblíženia a vzletu (FATO)“ je vymedzená plocha pre prevádzku vrtuľníkov, nad ktorou sa dokončieva záverečná fáza približovacieho manévru do visenia alebo pristátia a z ktorej sa začína manéver vzletu. Vymedzená plocha zahŕňa použiteľnú plochu pre prípad prerušeného vzletu, ak ju používajú aj vrtuľníky výkonnostnej triedy 1.

▼M15

48a. „Člen letovej posádky“ je člen posádky s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je počas času letovej služby poverený povinnosťami potrebnými na prevádzku lietadla.

▼M21

48b. „Úsek konečného priblíženia (FAS)“ je ten úsek postupu priblíženia podľa prístrojov (IAP), v ktorom je ukončené privedenie lietadla do smeru priblíženia a klesania na pristátie.

▼B

►M1 49. ◄ „Monitorovanie letových údajov (FDM)“ je aktívne využívanie digitálnych letových údajov z bežnej prevádzky na zvýšenie bezpečnosti letectva, ktoré nemá represívnu povahu.

▼M15

49a. „Dispečer letovej prevádzky“ alebo „letový dispečer“ je osoba, ktorú prevádzkovateľ určil na vykonávanie kontroly a dohľadu nad letovou prevádzkou, ktorá je náležite kvalifikovaná a ktorá v záujme bezpečného vykonávania letu veliacemu pilotovi poskytuje podporu, inštruuje ho alebo mu pomáha, alebo vykonáva všetky tieto činnosti.

▼M16

49b. „Zapisovač letových údajov (FDR)“ je letový zapisovač chránený pred nárazmi, ktorý využíva kombináciu dátových zdrojov na zber a zaznamenávanie parametrov, ktoré odrážajú stav a výkonnosť lietadla.

49c. „Letový zapisovač“ je akýkoľvek typ záznamového zariadenia, ktoré je namontované v lietadle s cieľom uľahčiť bezpečnostné vyšetrovania nehody alebo incidentu.

▼M20

49d. „Sledovanie letu“ je zaznamenávanie správ o odlete a prílete prevádzkovým personálom v reálnom čase s cieľom ubezpečiť sa, že lietadlo vykonáva daný let a priletelo na cieľové letisko alebo na náhradné letisko.

49e. „Monitorovanie letu“ je okrem požiadaviek vymedzených pre sledovanie letu aj:

a) prevádzkové monitorovanie letov náležite kvalifikovaným personálom prevádzkovej kontroly, a to od odletu počas všetkých fáz letu;

b) komunikácia všetkých dostupných a relevantných bezpečnostných informácií medzi personálom prevádzkovej kontroly na zemi a letovou posádkou a

c) kritická pomoc letovej posádke v prípade núdzovej situácie alebo bezpečnostného problému počas letu alebo na žiadosť letovej posádky.

▼B

►M1 50. ◄ „Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD)“ je výcvikové zariadenie, ktorým je:

a) v prípade letúnov typový letový simulátor (FFS), letové výcvikové zariadenie (FTD), trenažér letových a navigačných postupov (FNPT) alebo základné prístrojové výcvikové zariadenie (BITD);

b) v prípade vrtuľníkov typový letový simulátor (FFS), letové výcvikové zariadenie (FTD) alebo trenažér letových a navigačných postupov (FNPT).

▼M20

50a. „Čas letu“ je:

a) v prípade letúnov celkový čas od okamihu prvého pohybu letúna na účely vzletu až do okamihu úplného zastavenia letúna po skončení letu;

b) v prípade vrtuľníkov celkový čas od okamihu, keď sa uvedú do pohybu listy rotora vrtuľníka na účely vzletu, až do okamihu úplného zastavenia vrtuľníka a listov rotora po skončení letu.

50b. „Letová hliadka“ je okrem všetkých prvkov vymedzených v pojme „monitorovanie letu“ aj aktívne sledovanie letu náležite kvalifikovaným personálom prevádzkovej kontroly počas všetkých fáz letu s cieľom zabezpečiť, aby let dodržiaval predpísanú trať bez neplánovaných odchýlok, odklonov alebo meškaní.

———————

▼B

►M1 52. ◄ „Pristávací systém GBAS (GLS)“ je systém na priblíženie a pristátie využívajúci informácie z pozemného rozširujúceho globálneho satelitného navigačného systému (GNSS/GBAS) na vedenie lietadla na základe jeho horizontálnej a vertikálnej polohy GNSS. Na určenie sklonu konečného priblíženia využíva geometrický referenčný systém nadmorskej výšky.

▼M21

52a. „Opakovanie okruhu“ je prechod z priblíženia do stabilizovaného stúpania. Zahŕňa manévre vykonávané v alebo nad MDA/MDH, resp. DA/DH, alebo pod DA/DH (prerušené pristátia).

▼B

►M1 53. ◄ „Pozemný personál záchrannej služby“ je akýkoľvek pozemný personál záchrannej služby (ako sú policajti, hasiči atď.) zapojený do vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), ktorého úlohy majú akýkoľvek vzťah k prevádzke vrtuľníka.

►M1 54. ◄ „Uzemnenie lietadla“ je formálny zákaz letu lietadla a uskutočnenie krokov nevyhnutných na jeho zadržanie.

▼M21

55. „Priehľadový navádzací systém pristávania (HUDLS)“ je celý palubný systém, ktorý pilotovi poskytuje priehľadové navádzanie s cieľom umožniť mu buď ovládanie lietadla alebo monitorovanie autopilota počas vzletu (v náležitých prípadoch), priblíženia a pristátia (a v náležitých prípadoch dojazdu) alebo opakovania okruhu. Zahŕňa všetky snímače, počítače, napájacie zdroje, signály a ovládacie prvky.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia – člen posádky vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO)“ je člen technickej posádky poverený povinnosťami vzťahujúcimi sa na obsluhu zdvíhacieho zariadenia.

►M1 59. ◄ „Vrtuľníková plošina“ je plocha konečného priblíženia a vzletu (FATO) umiestnená na plávajúcej alebo pevnej konštrukcii mimo pobrežia.

►M1 60. ◄ „Člen posádky HEMS“ je člen posádky určený pre let HEMS na poskytovanie zdravotnej pomoci osobám prevážaným na palube vrtuľníka a pomáhajúci pilotovi počas plnenia úlohy.

►M1 61. ◄ „Let HEMS“ je let vrtuľníka uskutočnený podľa povolenia HEMS, ktorého účelom je umožniť zdravotnícku pomoc v núdzi, kde je nevyhnutná okamžitá a rýchla doprava, prepravou:

a) zdravotníckeho personálu;

b) zdravotníckeho materiálu (vybavenia, krvi, orgánov, liekov) alebo

c) chorých alebo zranených osôb a ďalších osôb, ktoré boli priamo postihnuté.

►M1 62. ◄ „Operačná základňa HEMS“ je letisko, na ktorom môžu členovia posádky HEMS a vrtuľníky na prevádzku HEMS držať pohotovosť.

▼B

►M1 63. ◄ „Miesto činnosti HEMS“ znamená miesto vybrané veliteľom vrtuľníka pri vykonávaní letu HEMS na prevádzku vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO), na pristátie a na vzlet.

►M1 64. ◄ „Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia – počas letu (HHO)“ je let vrtuľníka prevádzkujúceho podľa schválenia HHO, ktorého cieľom je preprava osôb a/alebo nákladu prostredníctvom vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia.

►M1 65. ◄ „HHO mimo pobrežia“ je let vrtuľníka prevádzkujúceho podľa schválenia HHO, ktorého účelom je umožniť prepravu osôb a/alebo nákladu prostredníctvom vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia od plavidla/konštrukcie alebo k plavidlu/konštrukcii na mori, prípadne k moru samotnému.

►M1 66. ◄ „Cestujúci HHO“ je osoba, ktorá je prepravovaná prostredníctvom vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia.

►M1 67. ◄ „Priestor HHO“ je určená oblasť, v ktorej vrtuľník vykonáva prepravu prostredníctvom zdvíhacieho zariadenia.

►M1 68. ◄ „Čas trvania ochrany (HoT)“ je odhadovaný čas, keď kvapalina na ochranu proti námraze bráni tvorbe ľadu a námrazy a hromadeniu snehu na chránených (ošetrených) povrchoch lietadla.

▼M9

69. „Nehostinné prostredie“ je:

a) oblasť, v ktorej:

i) sa nemôže vykonať bezpečné vynútené pristátie, pretože povrch je nevhodný alebo

ii) osoby na palube vrtuľníka nemôžu byť primerane chránené pred prírodnými živlami alebo

iii) pátracia a záchranná reakcia/spôsobilosť na pátranie a záchranu nie sú zabezpečené v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia) alebo

iv) ohrozenie osôb alebo majetku na zemi je neprijateľné.

b) V každom prípade sa za nehostinné prostredie považujú tieto oblasti:

i) pri prevádzke nad vodnými plochami otvorené more severne od 45. stupňa severnej šírky alebo južne od 45. stupňa južnej šírky, pokiaľ zodpovedný orgán štátu, kde sa let vykonáva, neurčil, že niektorá časť tejto oblasti nie je nehostinná a

ii) časti husto osídlených oblastí bez zodpovedajúcich plôch na bezpečné vynútené pristátie.

▼M14

69a. „Rozhranie človek – stroj (HMI)“ je komponent určitých zariadení schopný spracúvať interakciu medzi človekom a strojom. Rozhranie tvorí hardvér a softvér umožňujúci, aby stroje alebo systémy mohli interpretovať a spracúvať vstupy používateľa i poskytovať mu požadované výsledky.

▼M18

69b. „Pokyny na sedadle pilota“ je technika používaná vo fáze výcviku manévrov alebo vo fáze výcviku na základe scenára, pri ktorej inštruktori môžu:

a) dávať jednoduché pokyny jednému pilotovi alebo

▼M18

b) vykonávať vopred určené cvičenia na sedadle pilota ako pilot poverený vykonaním letu (PF) alebo monitorujúci pilot (PM) na účely:

1. demonštrácie techník a/alebo

2. vyvolania zásahu alebo interakcie druhého pilota.

69c. „Súlad medzi inštruktormi“ je konzistentnosť alebo stabilita známok medzi rôznymi inštruktormi EBT a predstavuje známku (alebo známky), ktorá (ktoré) vyjadruje (vyjadrujú) mieru, v akej sú kvalifikačné kategórie udeľované inštruktormi (hodnotiteľmi) homogénne alebo súhlasné.

▼M21

69d. „Priblíženie podľa prístrojov“ je priblíženie a pristátie s použitím prístrojov pre navigačné vedenie lietadla na základe postupu priblíženia podľa prístrojov (IAP). Existujú dve metódy vykonávania priblíženia podľa prístrojov:

a) dvojrozmerné (2D) priblíženie podľa prístrojov s použitím len smerového navigačného vedenia lietadla a

b) trojrozmerné (3D) priblíženie podľa prístrojov s použitím smerového aj vertikálneho navigačného vedenia lietadla;

69e. „Postup priblíženia podľa prístrojov (IAP)“ je séria vopred stanovených manévrov vykonávaných podľa údajov letových prístrojov, ktoré zabezpečujú stanovenú ochranu od prekážok od fixu počiatočného priblíženia, prípadne od začiatku stanovenej príletovej trate k bodu, z ktorého možno vykonať pristátie; ak nemožno vykonať pristátie, až do polohy, v ktorej sa aplikujú kritériá bezpečných výšok nad prekážkami pri vyčkávaní alebo pri lete na preletovej trati. IAP sa klasifikujú takto:

a) postup nie-presného priblíženia a pristátia (NPA) je IAP určený na 2D priblíženie podľa prístrojov typu A;

b) postup priblíženia s vertikálnym vedením (APV) je IAP založený na výkonnostnej navigácii (PBN) určený na 3D priblíženie podľa prístrojov typu A;

c) postup presného priblíženia (PA) je postup IAP založený na navigačných systémoch určených na 3D priblíženia podľa prístrojov typu A alebo B.

▼B

►M1 70. ◄ „Bod rozhodnutia o pristátí (LDP)“ je bod používaný na určenie pristávacích výkonov, z ktorého sa dá bezpečne pokračovať v pristátí alebo sa môže začať nevydarené pristátie, ak v ňom bola zistená porucha motora.

▼M16

70a. „Dĺžka na pristátie v čase príletu (LDTA)“ je dosiahnuteľná dĺžka na pristátie pri bežnej prevádzke na základe údajov o výkonnosti pristávania a súvisiacich postupov určených pre prevládajúce podmienky v čase pristátia.

▼B

►M1 71. ◄ „Použiteľná dĺžka pristátia (LDA)“ je dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú štát letiska vyhlásil za použiteľnú a vhodnú na dojazd pristávajúceho letúna.

►M1 72. ◄ „Pozemný letún“ je lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je určené na vzlet a pristátie na zemi a zahŕňa obojživelné lietadlá prevádzkované ako pozemné letúny.

▼M18

72a. „Traťovo orientovaný letový scenár“ je posudzovanie a výcvik, ktoré spočívajú v realistickej, úplnej simulácii scenárov „v reálnom čase“, ktoré sú reprezentatívne pre traťovú prevádzku.

▼M21

72b. „Traťové preskúšanie“ je preskúšanie, ktoré vedie prevádzkovateľ a absolvuje pilot alebo člen technickej posádky s cieľom preukázať spôsobilosť vykonávať bežnú traťovú prevádzku opísanú v prevádzkovej príručke.

▼M20

73. „Miestna vrtuľníková prevádzka (LHO)“ je prevádzka obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkmi, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je vyššia ako 3 175 kg, s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre deväť alebo menej cestujúcich vo dne a na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov, vykonávaná v dosahu miesta a určenom zemepisnom priestore vymedzenom v prevádzkovej príručke.

▼M21

74. „Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO)“ je priblíženie alebo vzlet na vzletovej a pristávacej dráhe s dráhovou dohľadnosťou menšou ako 550 m alebo s výškou rozhodnutia menšou ako 200 ft.

75. „Vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO)“ je vzlet s RVR menšou ako 550 m.

———————

▼M15

76a. „Kontrolný let na účely údržby (MCF)“ je let lietadla s osvedčením letovej spôsobilosti alebo s letovým povolením, ktorý sa vykonáva na účely odstraňovania porúch alebo na kontrolu funkčnosti jedného alebo viacerých systémov, súčastí alebo zariadení po údržbe, ak funkčnosť týchto systémov, súčastí alebo zariadení nie je možné zistiť počas pozemných kontrol, a ktorý sa vykonáva v jednej z týchto situácií:

a) podľa požiadaviek v príručke na údržbu lietadla (AMM) alebo v iných údajoch o údržbe vydaných držiteľom schválenia projektu, ktorý je zodpovedný za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla;

b) po údržbe podľa požiadaviek prevádzkovateľa alebo podľa návrhu organizácie zodpovednej za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla;

c) na žiadosť organizácie vykonávajúcej údržbu s cieľom overiť úspešné odstránenie chyby;

▼M15

d) na pomoc pri lokalizácii chyby alebo odstraňovaní porúch.

▼M18

76b. „Fáza výcviku manévrov“ je fáza modulu EBT, počas ktorej majú posádky, podľa generácie lietadiel, čas na prax a zlepšenie výkonu pri cvičeniach založených prevažne na psychomotorických zručnostiach dosiahnutím predpísanej dráhy letu alebo vykonaním predpísanej udalosti s predpísaným výsledkom.

76c. „Zmiešaný program EBT“ je program udržiavacieho výcviku a preskúšania prevádzkovateľa podľa ustanovenia ORO.FC.230, ktorého časť je určená na uplatňovanie EBT, ale nenahrádza preskúšanie odbornej spôsobilosti podľa dodatku 9 k prílohe I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

▼B

►M1 77. ◄ „Maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MOPSC)“ je maximálna kapacita sedadiel pre cestujúcich konkrétneho lietadla okrem sedadiel pre posádku, ktorá je stanovená na účely prevádzky a je uvedená v prevádzkovej príručke. Za základ platný pre konkrétne lietadlo sa berie maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich, stanovená v procese osvedčovania pre typové osvedčenie (TC), doplnkové typové osvedčenie (STC), prípadne zmenu TC alebo STC, pričom MOPSC môže stanoviť rovnaký alebo nižší počet sedadiel v závislosti od prevádzkových obmedzení.

►M1 78. ◄ „Člen posádky – zdravotník“ znamená zdravotníka prepravovaného vrtuľníkom počas letu vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS) a zahŕňa okrem iného lekárov, zdravotné sestry a záchranárov.

▼M14

78a. „Nízky poruchový stav“ je poruchový stav, v dôsledku ktorého by nedošlo k výraznému zníženiu bezpečnosti lietadla a pri ktorom letová posádka musí vykonať opatrenia úplne v rámci svojich schopností.

78b. „Zneužívanie látok“ je užívanie jednej alebo viacerých psychoaktívnych látok letovou posádkou, palubnými sprievodcami a ďalšími členmi personálu, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve, takým spôsobom, ktorý:

a) predstavuje priame nebezpečenstvo pre užívateľa alebo ohrozuje životy, zdravie a pohodu iných a/alebo

b) spôsobuje alebo zhoršuje pracovné, sociálne, psychické alebo fyzické problémy alebo poruchy.

▼M21

78c. „Minimálna nadmorská výška zostupu (MDA) alebo minimálna výška zostupu (MDH)“ je stanovená nadmorská výška alebo výška pri 2D priblížení podľa prístrojov alebo priblížení okruhom, pod ktorou nie je povolený zostup bez nadviazania potrebného vizuálneho kontaktu.

▼B

►M1 79. ◄ „Noc“ je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania alebo iný podobný časový interval medzi západom a východom slnka, ako ho stanoví letecký úrad určený členským štátom.

▼B

►M1 80. ◄ „Okuliare na nočné videnie (NVG)“ je binokulárne zariadenie na zosilnenie svetla, upevnené na hlave, ktoré zvyšuje schopnosť udržiavať vizuálny kontakt so zemou v noci.

►M1 81. ◄ „Zobrazovací systém nočného videnia (NVIS)“ je spojenie všetkých prvkov potrebných na úspešné a bezpečné používanie okuliarov na nočné videnie (NVG) počas prevádzky vrtuľníka. Tento systém zahŕňa prinajmenšom: NVG, osvetlenie NVIS, komponenty vrtuľníka, výcvik a zachovanie letovej spôsobilosti.

►M1 82. ◄ „Priaznivé prostredie“ je prostredie, v ktorom:

a) sa môže vykonať bezpečné vynútené pristátie;

b) osoby na palube vrtuľníka môžu byť chránené pred prírodnými živlami a

c) pátracia a záchranná reakcia/spôsobilosť na pátranie a záchranu je zabezpečená v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia).

V každom prípade sa za priaznivé prostredie považujú časti husto osídlených oblastí so zodpovedajúcimi plochami na bezpečné vynútené pristátie.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ „Člen posádky NVIS“ je člen technickej posádky určený na let so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS).

►M1 85. ◄ „Let NVIS“ je let v noci za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) s letovou posádkou, ktorá používa okuliare na nočné videnie (NVG), vo vrtuľníku prevádzkovanom podľa povolenia NVIS.

▼M21

85a. „Bezpečná nadmorská výška nad prekážkami (OCA) alebo bezpečná výška nad prekážkami (OCH)“ je najnižšia nadmorská výška alebo najnižšia výška nad nadmorskou výškou prahu vzletovej a pristávacej dráhy, prípadne nadmorskou výškou letiska, ktorá sa používa na stanovenie súladu s príslušnými kritériami bezpečných výšok nad prekážkami.

▼M9

86. „Prevádzka mimo pevniny“ je prevádzka vrtuľníka, pri ktorej sa podstatná časť akéhokoľvek letu vykonáva nad otvoreným morom alebo do alebo z miest mimo pevniny.

86a. „Miesto mimo pevniny“ je zariadenie určené na prevádzku vrtuľníkov na pevnej či plávajúcej konštrukcii mimo pevniny alebo na plavidle.

86b. „Otvorené more“ je vodná plocha smerom na more od línie pobrežia.

▼B

►M1 87. ◄ „Miesto prevádzky“ znamená iné miesto ako letisko, ktoré vybral prevádzkovateľ, veliaci pilot alebo veliteľ lietadla na pristátie, vzlet a/alebo prevádzku s vonkajším nákladom.

►M1 88. ◄ „Prevádzka vo výkonnostnej triede 1“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora môže vrtuľník pristáť v rozmedzí použiteľnej dĺžky prerušeného vzletu alebo bezpečne pokračovať v lete do vhodného priestoru pristátia v závislosti od toho, kedy dôjde k poruche.

▼B

►M1 89. ◄ „Prevádzka vo výkonnostnej triede 2“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora je k dispozícii výkonnosť umožňujúca vrtuľníku pokračovať bezpečne v lete s výnimkou situácie, keď k poruche došlo skoro počas manévru vzletu alebo neskoro počas pristávacieho manévru, a takéto prípady si môžu vyžiadať vynútené pristátie.

►M1 90. ◄ „Prevádzka vo výkonnostnej triede 3“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy motora kedykoľvek počas letu sa pri viacmotorových vrtuľníkoch môže vyžadovať, ale pri jednomotorových vrtuľníkoch sa vždy vyžaduje vynútené pristátie.

►M1 91. ◄ „Prevádzkové riadenie“ je zodpovednosť za začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu na náhradné letisko v záujme bezpečnosti.

▼M21

91a. „Prevádzkový zápočet“ je zápočet za prevádzku moderného lietadla s možnosťou nižších letiskových prevádzkových miním, než by za normálnych okolností stanovil prevádzkovateľ pre bežné lietadlo, na základe výkonnosti pokročilých systémov lietadla využívajúcich dostupnú externú infraštruktúru. Nižšie prevádzkové minimá môžu zahŕňať nižšiu výšku/nadmorskú výšku rozhodnutia alebo minimálnu výšku/nadmorskú výšku zostupu, znížené požiadavky na viditeľnosť alebo pozemné zariadenia, alebo ich kombináciu.

92. „Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom“ je preskúšanie, ktoré vedie prevádzkovateľ a absolvuje pilot alebo člen technickej posádky s cieľom preukázať spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

▼B

►M1 93. ◄ „Letúny výkonnostnej triedy A“ sú viacmotorové letúny poháňané turbovrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako deväť cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg a všetky viacmotorové letúny poháňané prúdovými motormi.

►M1 94. ◄ „Letúny výkonnostnej triedy B“ sú letúny poháňané vrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre deväť alebo menej cestujúcich a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej.

►M1 95. ◄ „Letúny výkonnostnej triedy C“ sú letúny poháňané piestovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako deväť cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg.

▼M15

95a. „Systém zariadení na prepravu osôb (PCDS)“ je systém pozostávajúci z jedného zariadenia alebo viacerých zariadení, ktorý je počas letov s vonkajším ľudským nákladom (HEC) alebo počas prevádzky vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO) buď pripevnený k zdvíhaciemu zariadeniu alebo k ťažnému háku, alebo je upevnený na drak rotorového lietadla. Dané zariadenia majú konštrukčnú spôsobilosť a vlastnosti, ktoré sú potrebné na prepravu osôb mimo vrtuľníka; ide napríklad o bezpečnostný postroj s rýchlym rozopínaním alebo bez neho a popruh s pripojovacím krúžkom, pevný kôš či klietku.

▼M15

95b. „Jednoduchý systém zariadení na prepravu osôb (jednoduchý PCDS)“ je systém zariadení na prepravu osôb, ktorý spĺňa tieto podmienky:

a) spĺňa harmonizovanú normu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/425 ([1]) alebo podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/42/ES ([2]);

b) je navrhnutý tak, aby ním bola pripútaná viac ako jedna osoba v kabíne (napríklad obsluha zdvíhacieho zariadenia alebo ťažného háku, špecialista na úlohy alebo fotograf), alebo aby ním neboli pripútané viac ako dve osoby mimo kabíny;

c) nie je pevnou konštrukciou, ako je klietka, plošina alebo kôš.

▼B

►M1 96. ◄ „Veliaci pilot“ je pilot určený za veliteľa lietadla a zodpovedný za bezpečné vykonanie letu. V prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy sa namiesto pojmu „veliaci pilot“ používa pojem „veliteľ lietadla“.

▼M14

96a. „Prenosná EFB“ je prenosná hostiteľská platforma EFB používaná v pilotnom priestore, ktorá nie je súčasťou konfigurácie certifikovaného lietadla.

96b. „Prenosné elektronické zariadenie (PED)“ je akýkoľvek druh elektronického zariadenia, ide spravidla ale nie výlučne o spotrebnú elektroniku, ktoré na palubu lietadla prinesú členovia posádky, cestujúci, alebo sa prepravuje ako náklad a ktoré nie je súčasťou konfigurácie certifikovaného lietadla. Zahŕňa všetko vybavenie, ktoré môže spotrebúvať elektrickú energiu. Elektrickú energiu môžu dodávať interné zdroje, napríklad batérie (nabíjateľné alebo nenabíjateľné) alebo zariadenie možno pripojiť aj k určitým zdrojom energie v lietadle.

▼B

►M1 97. ◄ „Hlavné miesto podnikania“ je ústredie alebo sídlo organizácie, v rámci ktorého sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola činností, ktoré sa uvádzajú v tomto nariadení.

►M1 98. ◄ „Prioritné vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche“ je venovanie primeranej časti celkového počtu inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sú každoročne vykonávané príslušným orgánom alebo v jeho mene, ako je uvedené v časti ARO.

▼M18

98a. „Spôsobilý“ je preukázanie potrebných zručností, znalostí a prístupov, ktoré sa vyžadujú na vykonávanie všetkých stanovených úloh podľa predpísanej normy.

▼M20

98b. „Psychoaktívne látky“ sú alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedatíva a hypnotiká, kokaín, iné psychostimulanty, halucinogény a prchavé rozpúšťadlá, s výnimkou kofeínu a tabaku.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/425 z 9. marca 2016 o osobných ochranných prostriedkoch a o zrušení smernice Rady 89/686/EHS (Ú. v. EÚ L 81, 31.3.2016, s. 51).

([2]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/42/ES zo 17. mája 2006 o strojových zariadeniach a o zmene a doplnení smernice 95/16/ES (Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006, s. 24).

▼B

►M1 99. ◄ „Miesto verejného záujmu (PIS)“ je miesto používané výhradne na prevádzku vo verejnom záujme.

►M1 100. ◄ „Inšpekcia na odbavovacej ploche“ je prehliadka lietadla, kvalifikácií letovej posádky a palubných sprievodcov a letovej dokumentácie s cieľom overiť súlad s príslušnými požiadavkami.

►M1 101. ◄ „Interval na nápravu“ je obmedzenie dĺžky trvania prevádzky s vybavením neschopným prevádzky.

►M1 102. ◄ „Použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODAH)“ je dĺžka plochy konečného priblíženia a vzletu, ktorá bola vyhlásená za použiteľnú a vhodnú pre vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 na to, aby dokončili prerušený vzlet.

►M1 103. ◄ „Potrebná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODRH)“ je požadovaná vodorovná vzdialenosť od začiatku vzletu do bodu, kde vrtuľník zastaví po poruche motora a po prerušení vzletu v bode rozhodnutia o vzlete.

▼M9

103a. „Špecifikácia požadovanej navigačnej výkonnosti (RNP)“ je navigačná špecifikácia prevádzok s PBN, ktorá zahŕňa požiadavku palubného monitorovania navigačnej výkonnosti a súvisiaceho varovania.

▼M15

103b. „Pravidlá lietania“ sú pravidlá stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 923/2012 ([1]).

▼M16

103c. „Správa o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe (RCR)“ je komplexné štandardizované hlásenie o podmienkach povrchu vzletovej a pristávacej dráhy a ich vplyve na výkonnosť pristávania a vzletu letúnov opísaných ako kód podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe.

▼B

►M1 104. ◄ „Dráhová dohľadnosť (RVR)“ je vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla môže na osi vzletovej a pristávacej dráhy vidieť značky alebo svetelné návestidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej os.

▼M20

104a. „Bezpečné pristátie“ je v kontexte zásad riadenia paliva/energie alebo schémy pre palivo/energiu pristátie na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky, pri ktorom zostáva aspoň konečná rezerva paliva/energie, a v súlade s príslušnými prevádzkovými postupmi a letiskovými prevádzkovými minimami.

▼B

►M1 105. ◄ „Bezpečné vynútené pristátie“ je nevyhnutné pristátie alebo núdzové pristátie na vode, pri ktorom sa dá oprávnene predpokladať, že nedôjde k zraneniu osôb v lietadle ani na zemi.

▼M12

105a. „Personál, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve“ sú osoby, ktoré môžu pri nedôslednom plnení svojich povinností a funkcií ohroziť bezpečnosť letectva a patria k nim aj členovia letovej posádky a palubní sprievodcovia, personál údržby lietadiel a riadiaci letovej prevádzky.

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).

▼M18

105b. „Fáza výcviku na základe scenára“ je fáza modulu EBT, ktorá sa zameriava na rozvoj spôsobilostí a počas ktorej pilot trénuje zmierňovanie najkritickejších rizík zistených v prípade danej generácie lietadiel. Mala by zahŕňať riadenie konkrétnych hrozieb a chýb prevádzkovateľa v traťovo orientovanom prostredí v reálnom čase.

▼B

►M1 106. ◄ „Vodný letún“ je lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je určené na vzlet a pristátie na vode, a zahŕňa obojživelné lietadlá prevádzkované ako vodné letúny.

►M1 107. ◄ „Samostatné vzletové a pristávacie dráhy“ sú vzletové a pristávacie dráhy na tom istom letisku, ktoré sú samostatnými pristávacími plochami. Tieto vzletové a pristávacie dráhy sa môžu prekrývať alebo križovať tak, že keď je jedna z dráh zablokovaná, nebráni plánovanému druhu prevádzky na ďalšej dráhe. Každá vzletová a pristávacia dráha musí mať samostatný postup priblíženia založený na samostatných navigačných prostriedkoch.

▼M16

107a. „Osobitne pripravená zimná vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha so suchým zamrznutým povrchom tvoreným utlačeným snehom alebo ľadom, ktorý bol ošetrený pieskom alebo štrkom alebo bol mechanicky ošetrený na zlepšenie frikčných vlastností vzletovej a pristávacej dráhy.

▼B

►M1 108. ◄ „Zvláštny let VFR“ je let podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku v horších meteorologických podmienkach, ako sú meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC).

►M1 109. ◄ „Ustálené priblíženie (SAp)“ je priblíženie, ktoré sa vykonáva kontrolovaným a vhodným spôsobom z hľadiska konfigurácie, energie a kontroly dráhy letu z vopred stanoveného bodu alebo nadmorskej výšky/výšky do bodu vo výške 50 ft nad prahom alebo nad bodom, v ktorom sa začína manéver podrovnania, ak je vyšší.

▼M5

109a. „Sterilný priestor pre letovú posádku“ je akékoľvek časové obdobie, keď členovia letovej posádky nie sú vyrušovaní alebo rozptyľovaní s výnimkou záležitosti kritických pre bezpečnú prevádzku lietadla alebo bezpečnosť cestujúcich.

▼B

►M1 110. ◄ „Náhradné letisko pri vzlete“ je náhradné letisko, na ktorom môže lietadlo pristáť, ak je to krátko po vzlete nevyhnutné a ak nie je možné použiť letisko odletu.

►M1 111. ◄ „Bod rozhodnutia o vzlete (TDP)“ je bod používaný na stanovenie vzletovej výkonnosti, z ktorého sa dá vzlet v prípade zistenia poruchy motora buď prerušiť, alebo je možné v ňom bezpečne pokračovať.

▼B

►M1 112. ◄ „Použiteľná dĺžka pre vzlet (TODA)“ v prípade letúnov je použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku predpolia, ak existuje.

►M1 113. ◄ „Použiteľná dĺžka pre vzlet (TODAH)“ v prípade vrtuľníkov je dĺžka plochy konečného priblíženia a vzletu zväčšená o dĺžku vrtuľníkového predpolia, ak existuje, vyhlásená za použiteľnú a vhodnú na vykonanie vzletu vrtuľníka.

►M1 114. ◄ „Požadovaná dĺžka pre vzlet (TODRH)“ v prípade vrtuľníkov je vodorovná vzdialenosť požadovaná po poruche kritického motora rozpoznanej v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) od začiatku vzletu do bodu, v ktorom sa dosiahne bezpečná rýchlosť pre vzlet (VTOSS), zvolená výška a kladný gradient stúpania, ak zostávajúce motory fungujú v rámci schválených prevádzkových obmedzení.

►M1 115. ◄ „Letová dráha vzletu“ je zvislá a vodorovná dráha zo stanoveného bodu pri vzlete do výšky 1 500 ft nad povrchom pre letúny a 1 000 ft nad povrchom pre vrtuľníky s kritickým motorom neschopným prevádzky.

►M1 116. ◄ „Vzletová hmotnosť“ je hmotnosť vrátane všetkých osôb a vecí na palube na začiatku vzletu pre vrtuľníky a rozjazdu pre letúny.

►M1 117. ◄ „Použiteľná dĺžka pre rozjazd (TORA)“ je dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú štát letiska vyhlásil za použiteľnú a vhodnú na rozjazd vzlietajúceho letúna.

▼M4

117a. „Špecialista na úlohy“ je osoba určená prevádzkovateľom alebo treťou stranou alebo osoba vystupujúca ako podnik, ktorá vykonáva na zemi úlohy priamo súvisiace so špecializovanou úlohou alebo vykonáva špecializované úlohy na palube alebo z lietadla.

▼B

►M1 118. ◄ „Člen technickej posádky“ je iný člen posádky v obchodnej leteckej doprave pri prevádzke vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), pri prevádzke vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO) alebo pri prevádzke so zobrazovacím systémom na nočné videnie (NVIS), ako je člen letovej posádky alebo palubný sprievodca, ktorého prevádzkovateľ určil na vykonávanie úloh v lietadle alebo na zemi s cieľom pomáhať pilotovi počas prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS, pri ktorej môže byť potrebná obsluha špeciálneho palubného vybavenia.

►M1 119. ◄ „Technické pokyny (TI)“ je najnovšie platné vydanie *Technických pokynov na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* vrátane doplnkov a dodatkov schválených a vydaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva.

▼M11

120. „Dopravný náklad“ je celková hmotnosť cestujúcich, batožiny, nákladu a príručného špeciálneho vybavenia vrátane akejkoľvek záťaže.

▼M14

120a. „Aplikácia EFB typu A“ je aplikácia EFB, ktorej nesprávna činnosť alebo nesprávne použitie nemajú vplyv na bezpečnosť.

▼M14

120b. „Aplikácie EFB typu B“ je aplikácia EFB:

a) ktorej nesprávna činnosť alebo nesprávne použitie sú nanajvýš klasifikované ako nízky poruchový stav a

b) ktorá nenahrádza ani neduplikuje žiaden systém ani funkciu požadované v predpisoch o letovej spôsobilosti, požiadavkách o vzdušnom priestore alebo prevádzkových pravidlách.

▼M21

120c. „Výcvik na dosiahnutie spôsobilosti“ je výcvik určený na dosiahnutie konečného stavu cieľov výkonnosti, ktorý poskytuje dostatočnú záruku, že vyškolený jednotlivec je schopný trvalo plniť konkrétne úlohy bezpečne a efektívne.

120d. „Priblíženie podľa prístrojov typu A“ je priblíženie podľa prístrojov s MDH alebo DH 250 ft alebo viac.

120e. „Priblíženie podľa prístrojov typu B“ je priblíženie podľa prístrojov s DH menej ako 250 ft. Priblíženia podľa prístrojov typu B sa klasifikujú takto:

a) Kategória I (CAT I): DH nie menej ako 200 ft a buď viditeľnosť aspoň 800 m alebo RVR aspoň 550 m;

b) Kategória II (CAT II): DH menej ako 200 ft, nie však menej ako 100 ft, a RVR aspoň 300 m;

c) Kategória III (CAT III): DH menej ako 100 ft alebo bez DH a RVR menej ako 300 m alebo bez obmedzenia RVR.

▼B

►M1 121. ◄ „Let bez pomoci systému nočného videnia (NVIS)“ znamená v prípade prevádzky NVIS časť letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa vykonáva v noci, keď člen posádky nepoužíva okuliare na nočné videnie (NVG).

►M1 122. ◄ „Podnik“ je každá fyzická alebo právnická osoba, zisková aj nezisková, alebo každý úradný orgán s právnou subjektivitou alebo bez nej.

►M1 123. ◄ „V_1“ je maximálna rýchlosť počas vzletu, pri ktorej musí pilot urobiť prvý krok na zastavenie letúna v rámci dĺžky prerušeného vzletu. V_1 tiež znamená minimálnu rýchlosť počas vzletu po poruche kritického motora pri rýchlosti V_{EF}, pri ktorej môže pilot pokračovať vo vzlete a dosiahnuť požadovanú výšku nad vzletovou plochou v rámci dĺžky vzletu.

►M1 124. ◄ „V_{EF}“ je rýchlosť, pri ktorej sa predpokladá porucha kritického motora počas vzletu.

▼M21

124a. „Viditeľnosť (VIS)“ je viditeľnosť (dohľadnosť) na letecké účely, pričom ide o vyššiu z týchto hodnôt:

a) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a rozoznať čierny objekt vhodných rozmerov umiestnený v blízkosti povrchu zeme, ak je pozorovaný oproti svetlému pozadiu a

▼M21

b) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a identifikovať svetlá so svietivosťou približne 1 000 kandel oproti neosvetlenému pozadiu.

125. „Priblíženie za viditeľnosti zeme“ je priblíženie letom IFR, pri ktorom sa časť alebo celý postup IAP nedokončí a priblíženie sa vykoná s vizuálnou orientáciou podľa terénu.

126. „Letisko s prijateľnými poveternostnými podmienkami“ je vhodné letisko, v prípade ktorého z poveternostných hlásení, predpovedí počasia alebo z ich kombinácie vyplýva, že v čase predpokladaného používania budú poveternostné podmienky na úrovni alebo nad úrovňou požadovaných letiskových prevádzkových miním a správy o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe naznačujú, že bude možné bezpečné pristátie.

▼M4

127. „Dohoda o prenájme lietadla s posádkou (wet lease)“ znamená:

— v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy dohodu medzi leteckými dopravcami, na základe ktorej sa lietadlo prevádzkuje pod AOC prenajímateľa, alebo

— v prípade inej obchodnej prevádzky ako prevádzka obchodnej leteckej dopravy dohodu medzi prevádzkovateľmi, na základe ktorej sa lietadlo prevádzkuje v rámci zodpovednosti prenajímateľa.

▼M16

128. „Vlhká vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha, ktorej povrch v časti určenej na používanie je pokrytý viditeľnou vlhkosťou alebo vodou do výšky 3 mm.

▼B

PRÍLOHA II

POŽIADAVKY NA ORGÁNY V OBLASTI LETECKEJ PREVÁDZKY

(ČASŤ ARO)

ARO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti

V tejto časti sa ustanovujú požiadavky na systém administratívy a riadenia, ktoré musí plniť agentúra a členské štáty s cieľom vykonávať a presadzovať nariadenie (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacie predpisy v súvislosti s leteckou prevádzkou civilného letectva.

PODČASŤ GEN

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

ODDIEL I

Všeobecné ustanovenia

ARO.GEN.115 Dokumentácia dohľadu

Príslušný orgán poskytne zodpovedajúcim pracovníkom všetky legislatívne akty, normy, predpisy, technické publikácie a súvisiace dokumenty, aby im umožnil plniť si úlohy a vykonávať svoje povinnosti.

ARO.GEN.120 Prostriedky preukázania zhody

▼M15

a) Agentúra vypracuje prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC), ktoré sa môžu použiť na preukázanie súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a s jeho delegovanými a vykonávacími aktmi.

b) Na preukázanie súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a s jeho delegovanými a vykonávacími aktmi sa môžu použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.

c) Príslušný orgán zavedie systém, ktorý umožní konzistentne hodnotiť, či alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré používa on sám alebo organizácie a osoby pod jeho dohľadom sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi. Uvedený systém obsahuje postupy na obmedzenie, zrušenie alebo zmenu schválených alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ak príslušný orgán preukáže, že tieto alternatívne prostriedky preukázania zhody nie sú v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.

▼M14

d) Príslušný orgán posúdi všetky alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré navrhuje organizácia v súlade s:

1. bodom ORO.GEN.120 písm. b) prílohy III (Časť-ORO) k tomuto nariadeniu,

2. v prípade balónov s bodom BOP.ADD.010 prílohy II (Časť-BOP) k nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/395 ([1]).

▼M15

_____

▼M14

a to prostredníctvom analýzy poskytnutej dokumentácie, a ak to považuje za potrebné, vykonaním kontroly organizácie.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/395 z 13. marca 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky balónov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 71, 14.3.2018, s. 10).

▼M14

Ak príslušný orgán zistí, že alternatívne prostriedky preukázania zhody sú v súlade s vykonávacími predpismi, bez zbytočného odkladu:

1. informuje žiadateľa, že môže používať alternatívne prostriedky preukázania zhody, a v prípade potreby zodpovedajúcim spôsobom zmení povolenie, povolenie špeciálnej prevádzky alebo osvedčenie žiadateľa a

2. informuje agentúru o ich obsahu a poskytne jej kópie celej príslušnej dokumentácie;

3. informuje ostatné členské štáty o alternatívnych prostriedkoch preukázania zhody, ktoré boli prijaté.

▼B

e) Keď príslušný orgán sám používa alternatívne prostriedky preukázania zhody na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi:

1. sprístupní ich všetkým organizáciám a osobám, ktoré sú pod jeho dohľadom, a

2. bez zbytočného odkladu o tom informuje agentúru.

Príslušný orgán poskytne agentúre úplný opis alternatívnych prostriedkov preukázania zhody vrátane všetkých revízií postupov, ktoré môžu byť dôležité, ako aj hodnotenie, ktorým sa preukáže dodržiavanie vykonávacích predpisov.

ARO.GEN.125 Informovanie agentúry

a) Príslušný orgán bez zbytočného odkladu informuje agentúru v prípade akýchkoľvek výraznejších problémov s vykonávaním nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.

b) Príslušný orgán poskytuje agentúre informácie dôležité z hľadiska bezpečnosti, ktoré vyplývajú z prijatých hlásení o udalostiach.

ARO.GEN.135 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém

▼M15

a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 ([1]), príslušný orgán zavedie systém primeraného zhromažďovania, analýzy a šírenia bezpečnostných informácií.

▼B

b) Agentúra zavedie systém na primeranú analýzu všetkých prijatých relevantných informácií týkajúcich sa bezpečnosti a bez zbytočného odkladu poskytne členským štátom a Komisii všetky informácie vrátane odporúčaní alebo návrhov nápravných opatrení, ktoré potrebujú na rýchlu reakciu na problém týkajúci sa bezpečnosti, zahŕňajúci výrobky, časti, zariadenia, osoby alebo organizácie podliehajúce nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom.

c) Príslušný orgán po prijatí informácií uvedených v písmenách a) a b) prijme primerané opatrenia na riešenie problému týkajúceho sa bezpečnosti.

d) O opatreniach prijatých podľa písmena c) okamžite informuje všetky osoby alebo organizácie, ktoré sa nimi musia riadiť podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov. Príslušný orgán o týchto opatreniach informuje aj agentúru, a ak sú potrebné spoločné opatrenia, informuje aj ostatné zainteresované členské štáty.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18).

▼B

ODDIEL II

Riadenie

ARO.GEN.200 Systém riadenia

a) Príslušný orgán zavedie a udržiava systém riadenia zahŕňajúci prinajmenšom:

1. zdokumentované politiky a postupy opisujúce jeho organizáciu, prostriedky a metódy dosiahnutia súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi. Postupy sa pravidelne aktualizujú a slúžia ako základné pracovné dokumenty tohto príslušného orgánu pre všetky súvisiace úlohy;

2. dostatočný počet pracovníkov na plnenie úloh a vykonávanie povinností. Títo pracovníci musia byť odborne spôsobilí na vykonávanie pridelených úloh a musia mať príslušné znalosti, skúsenosti, úvodný a udržiavací výcvik na zabezpečenie trvalej spôsobilosti. Musí sa uplatňovať systém plánovania dostupnosti pracovníkov, aby sa zabezpečilo riadne plnenie všetkých úloh;

3. primerané vybavenie a kancelárske priestory na vykonávanie pridelených úloh;

4. funkciu monitorovania súladu systému riadenia s príslušnými požiadavkami a primeranosti postupov vrátane zavedenia postupu vnútorného auditu a riadenia rizika týkajúceho sa bezpečnosti. Monitorovanie súladu musí zahŕňať systém spätnej väzby výsledkov auditu pre vyšších riadiacich pracovníkov príslušného orgánu s cieľom v prípade potreby zabezpečiť vykonávanie nápravných opatrení a

5. osobu alebo skupinu osôb, ktoré sú v konečnom dôsledku zodpovedné vyšším riadiacim pracovníkom príslušného orgánu za vykonávanie funkcie monitorovania súladu.

b) Príslušný orgán vymenuje pre každú oblasť činnosti vrátane systému riadenia jednu alebo viac osôb s celkovou zodpovednosťou za riadenie príslušnej úlohy (úloh).

c) Príslušný orgán zavedie postupy účasti na vzájomnej výmene všetkých potrebných informácií a pomoci s ďalšími príslušnými orgánmi vrátane všetkých zistení a následných opatrení vyplývajúcich z dohľadu nad osobami a organizáciami, ktoré vykonávajú činnosti na území členského štátu, ale osvedčenie ►M4 alebo povolenie ◄ im vydal ►M1 alebo ich vyhlásenia prijal ◄ príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra.

d) Kópia postupov týkajúcich sa systému riadenia, ako aj ich zmien a doplnení musí byť sprístupnená agentúre na účely štandardizácie.

ARO.GEN.205 Prideľovanie úloh oprávneným subjektom

a) Úlohy týkajúce sa úvodného osvedčovania ►M4 , povoľovania špeciálnej prevádzky ◄ alebo zachovávania dohľadu nad osobami alebo organizáciami, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom, prideľujú členské štáty iba oprávneným subjektom. Pri prideľovaní úloh príslušný orgán zabezpečí, aby mal:

1. zavedený systém úvodného a nepretržitého hodnotenia toho, či oprávnený subjekt dodržiava ustanovenia prílohy V k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

Tento systém a výsledky hodnotenia sa zadokumentujú;

▼B

2. vypracovanú a zdokumentovanú dohodu s oprávneným subjektom, schválenú oboma stranami na primeranej úrovni riadenia, v ktorej sa jednoznačne vymedzujú:

i) úlohy, ktoré sa majú vykonávať;

ii) vyhlásenia, správy a záznamy, ktoré sa majú poskytovať;

iii) technické podmienky, ktoré treba splniť pri vykonávaní takýchto úloh;

iv) súvisiace pokrytie zodpovednosti a

v) ochrana informácií získaných pri vykonávaní takýchto úloh.

b) Príslušný orgán zabezpečí, aby sa postupy vnútorného auditu a riadenia rizík týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré sú požadované v ARO.GEN.200 písm. a) bode 4, vzťahovali na všetky úlohy osvedčovania ►M4 , povoľovania ◄ alebo zachovávania dohľadu, ktoré sa vykonávajú v jeho mene.

ARO.GEN.210 Zmeny v systéme riadenia

a) Príslušný orgán musí zaviesť systém určovania zmien, ktoré ovplyvňujú jeho spôsobilosť plniť úlohy a vykonávať povinnosti, ako sa vymedzuje v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch. Prostredníctvom tohto systému musí byť možné prijímať potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí primeranosť a účinnosť systému riadenia.

b) Príslušný orgán aktualizuje svoj systém riadenia tak, aby včas odrážal každú zmenu v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch a tak zaistil jeho účinné vykonávanie.

c) Príslušný orgán informuje agentúru o zmenách, ktoré ovplyvňujú jeho spôsobilosť plniť úlohy a vykonávať povinnosti, ako sa vymedzuje v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch.

ARO.GEN.220 Vedenie záznamov

a) Príslušný orgán zavedie systém vedenia záznamov, prostredníctvom ktorého možno primerane uchovávať, sprístupňovať a spoľahlivo sledovať:

1. zdokumentované politiky a postupy systému riadenia;

2. výcvik, odbornú spôsobilosť a oprávnenia pracovníkov;

3. prideľovanie úloh, ktoré sa vzťahujú na prvky požadované v ARO.GEN.205, ako aj podrobnosti prideľovaných úloh;

4. postupy osvedčovania a nepretržitého dohľadu nad organizáciami s osvedčením;

▼M4

4a. postup povoľovania vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky a nepretržitého dohľadu nad držiteľom povolenia;

▼M1

5. postupy podávania vyhlásení a zachovávanie dohľadu nad organizáciami, na ktoré sa vyhlásenia vzťahujú;

▼B

►M1 6. ◄ podrobnosti o výcvikových kurzoch, ktoré poskytujú organizácie s osvedčením, a prípadne záznamy týkajúce sa FSTD používaných pri takom výcviku;

▼M4

7. dohľad nad osobami a organizáciami vykonávajúcimi činnosť na území členského štátu, ale pod dohľadom, s osvedčením a s povolením príslušného orgánu iného členského štátu alebo agentúry na základe dohody medzi týmito orgánmi;

▼M1

8. dohľad nad prevádzkou iných ako zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľmi neobchodnej leteckej dopravy;

▼B

►M1 9. ◄ hodnotenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré navrhujú organizácie podliehajúce osvedčovaniu, ►M4 povoľovaniu ◄ a ich oznamovanie agentúre, ako aj hodnotenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa samotný príslušný orgán;

►M1 10. ◄ zistenia, nápravné opatrenia a dátum ukončenia opatrení;

►M1 11. ◄ prijaté vynucovacie opatrenia;

►M1 12. ◄ informácie týkajúce sa bezpečnosti a následné opatrenia a

►M1 13. ◄ použitie ustanovení o odchýlkach v súlade s článkom 14 nariadenia (ES) č. 216/2008.

▼M4

b) Príslušný orgán uchováva zoznam všetkých osvedčení organizácií a povolení špeciálnej prevádzky, ktoré vydal, ako aj vyhlásenia, ktoré mu boli doručené.

▼B

c) Všetky záznamy sa uchovávajú minimálne počas obdobia stanoveného v tomto nariadení. Ak takéto vymedzenie chýba, záznamy sa uchovávajú minimálne počas obdobia 5 rokov na základe príslušných právnych predpisov v oblasti ochrany údajov.

ODDIEL III

Dohľad, osvedčovanie a vynucovanie

ARO.GEN.300 Dohľad

▼M1

a) Príslušný orgán overuje:

▼M4

1. súlad s požiadavkami vzťahujúcimi sa na organizácie alebo druh prevádzky pred vydaním osvedčenia, schválenia, prípadne povolenia;

▼M15

2. zachovávanie súladu s platnými požiadavkami v prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie, ktorým udelil oprávnenie na špeciálnu prevádzku a v prípade organizácií, od ktorých dostal vyhlásenie;

▼M1

3. zachovávanie súladu s platnými požiadavkami prevádzkovateľov neobchodnej leteckej dopravy inými ako zložitými motorovými lietadlami a

4. vykonávanie primeraných bezpečnostných opatrení, ktoré nariadil príslušný orgán, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.135 písm. c) a d).

▼B

b) Toto overovanie:

1. je podložené dokumentáciou s osobitným cieľom poskytnúť pracovníkom, ktorí sú zodpovední za dohľad týkajúci sa bezpečnosti, usmernenie k výkonu ich funkcií;

2. poskytuje zainteresovaným osobám a organizáciám výsledky činnosti dohľadu týkajúceho sa bezpečnosti;

3. je založené na auditoch a kontrolách vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcií a

4. poskytuje príslušnému orgánu dôkazy potrebné v prípade, že sa vyžaduje ďalšie konanie vrátane opatrení, s ktorými sa počíta v ARO.GEN.350 a ARO.GEN.355.

c) V rozsahu pôsobnosti dohľadu vymedzeného v písmenách a) a b) sa zohľadňujú výsledky predchádzajúcich činností dohľadu a priority bezpečnosti.

d) Bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov a ich povinnosti, ako sa vymedzuje v ARO.RAMP, rozsah pôsobnosti dohľadu nad činnosťami, ktoré na území členského štátu vykonávajú osoby alebo organizácie založené alebo so sídlom v inom členskom štáte, sa určí na základe priorít bezpečnosti, ako aj na základe predchádzajúcej činnosti dohľadu.

e) Ak sa činnosť osoby alebo organizácie týka viacerých členských štátov alebo agentúry, príslušný orgán zodpovedný za dohľad podľa písmena a) môže súhlasiť s tým, že úlohy súvisiace s dohľadom bude vykonávať agentúra alebo príslušný orgán (orgány) členského štátu (štátov), kde činnosť prebieha. Každá osoba alebo organizácia, ktorá takejto dohode podlieha, musí byť informovaná o jej existencii a rozsahu pôsobnosti.

f) Príslušný orgán zhromažďuje a spracúva všetky informácie, ktoré považuje za dôležité pre dohľad, vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcií.

ARO.GEN.305 Program dohľadu

a) Príslušný orgán zavedie a zachováva program dohľadu, ktorý zahŕňa činnosti dohľadu vyžadované podľa ARO.GEN.300 a ARO.RAMP.

b) V prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie príslušný orgán, sa vypracuje program dohľadu, v ktorom sa zohľadní osobitný charakter organizácie, zložitosť jej činností a výsledky predchádzajúcich činností v oblasti osvedčovania a/alebo dohľadu požadovaných podľa ARO.GEN a ARO.RAMP a ktorý je založený na hodnotení súvisiacich rizík. Každý plánovací cyklus dohľadu zahŕňa:

1. audity a inšpekcie vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcií podľa potreby a

2. stretnutia zodpovedného riadiaceho pracovníka s príslušným orgánom, aby sa zabezpečilo, že obe strany budú naďalej informované o dôležitých otázkach.

c) Na organizácie, ktorým udelil osvedčenie príslušný orgán, sa uplatňuje plánovací cyklus dohľadu, ktorého trvanie nepresiahne 24 mesiacov.

▼B

Plánovací cyklus dohľadu sa môže skrátiť, ak existuje dôkaz, že sa znížila výkonnosť bezpečnosti organizácie.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže predĺžiť najviac na 36 mesiacov, ak príslušný orgán potvrdil, že počas predchádzajúcich 24 mesiacov:

1. organizácia preukázala účinné rozpoznávanie rizík týkajúcich sa bezpečnosti v oblasti letectva a riadenie súvisiacich rizík;

2. organizácia sústavne v rámci ORO.GEN.130 preukazuje, že má všetky zmeny plne pod kontrolou;

3. neboli vydané žiadne zistenia úrovne 1 a

4. všetky nápravné opatrenia sa vykonali v časovom období, ktoré schválil alebo predĺžil príslušný orgán, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.350 písm. d) bode 2.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže ďalej predĺžiť najviac na 48 mesiacov, ak okrem uvedeného organizácia zaviedla a príslušný orgán schválil účinný nepretržitý systém vykazovania úrovne bezpečnosti a súladu samotnej organizácie s právnymi predpismi predkladaného príslušnému orgánu.

▼M4

d) Pre organizácie, ktoré o svojej činnosti podávajú vyhlásenie príslušnému orgánu, vychádza program dohľadu z osobitného charakteru organizácie, zo zložitosti jej činností a z údajov o predchádzajúcich činnostiach dohľadu a z posúdenia rizík súvisiacich s druhom vykonávanej činnosti. Súčasťou programu sú audity a inšpekcie vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcií podľa potreby.

d1) Pre organizácie, ktoré sú držiteľmi povolenia špeciálnej prevádzky, sa program dohľadu stanovuje v súlade s písmenom d) a takisto sa zohľadňuje predchádzajúci a súčasný postup povoľovania a obdobie platnosti povolenia.

▼B

►M1 e) ◄ Program dohľadu nad držiteľmi preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia, vydaného príslušným orgánom, zahŕňa inšpekcie a podľa potreby neohlásené inšpekcie.

►M1 f) ◄ Program dohľadu obsahuje záznamy dátumov, keď sa majú uskutočniť audity, inšpekcie a stretnutia a keď sa tieto audity, inšpekcie a stretnutia uskutočnili.

ARO.GEN.310 Úvodný postup osvedčovania – organizácie

a) Po prijatí žiadosti o úvodné vydanie osvedčenia pre organizáciu príslušný orgán overí, či organizácia spĺňa príslušné požiadavky. Pri overovaní sa môže zohľadniť vyhlásenie podľa ORO.AOC.100 písm. b).

b) Ak sa príslušný orgán presvedčí, že organizácia spĺňa príslušné požiadavky, vydá osvedčenie (osvedčenia), ako sa ustanovuje v dodatkoch I až II. Osvedčenie (osvedčenia) vydá na neobmedzený čas. Oprávnenia a rozsah činností, ktoré má organizácia povolené vykonávať, sa presne stanovia v podmienkach povolenia priložených k osvedčeniu (osvedčeniam).

▼B

c) S cieľom umožniť organizácii vykonávať zmeny bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu v súlade s ORO.GEN.130 príslušný orgán schváli postup, ktorý organizácia predloží a vymedzí v ňom rozsah týchto zmien a opíše, ako bude tieto zmeny riadiť a informovať o nich.

ARO.GEN.330 Zmeny – organizácie

a) Po prijatí žiadosti o zmenu, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie, príslušný orgán pred vydaním povolenia overí, či organizácia spĺňa príslušné požiadavky.

Príslušný orgán určí podmienky, za akých môže organizácia počas zmeny fungovať, s výnimkou prípadu, keď príslušný orgán rozhodne, že je potrebné pozastaviť platnosť osvedčenia organizácie.

Ak sa príslušný orgán presvedčí, že organizácia spĺňa príslušné požiadavky, vydá povolenie na zmenu.

b) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné vynucovacie opatrenia, ak organizácia vykoná zmenu, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie bez toho, aby získala povolenie príslušného orgánu, ako sa vymedzuje v písmene a), príslušný orgán pozastaví, obmedzí alebo zruší platnosť osvedčenia organizácie.

c) Pri zmenách, ktoré si nevyžadujú predchádzajúci súhlas, príslušný orgán posúdi informácie, ktoré mu organizácia poskytla v oznámení v súlade s ORO.GEN.130, aby overil, či sú splnené príslušné požiadavky. V prípade akéhokoľvek nesúladu príslušný orgán:

1. informuje organizáciu o nesúlade a požiada ju o ďalšie zmeny;

2. v prípade zistení úrovne 1 alebo úrovne 2 koná v súlade s ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Vyhlásenie – organizácie

▼M14

a) Po prijatí vyhlásenia od organizácie, ktorá vykonáva alebo má v úmysle vykonávať činnosť, na ktorú je vyhlásenie potrebné, príslušný orgán overí, či vyhlásenie obsahuje všetky informácie požadované:

1. podľa bodu ORO.DEC.100 prílohy III (Časť-ORO) k tomuto nariadeniu,

2. v prípade prevádzkovateľov balónov podľa bodu BOP.ADD.100 prílohy II (Časť-BOP) k nariadeniu (EÚ) 2018/395 alebo

3. v prípade prevádzkovateľov vetroňov podľa bodu SAO.DEC.100 prílohy II (Časť-SAO) k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/1976.

Príslušný orgán po overení požadovaných informácií oznámi organizácii prijatie vyhlásenia.

▼M1

b) Ak vyhlásenie neobsahuje požadované informácie, alebo obsahuje informácie, z ktorých vyplýva neplnenie príslušných požiadaviek, príslušný orgán informuje organizáciu o nesúlade a požiada o ďalšie informácie. Ak to príslušný orgán považuje za potrebné, vykoná kontrolu organizácie. Ak sa nesúlad potvrdí, príslušný orgán podnikne kroky, tak ako sa vymedzuje v ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Zistenia a nápravné opatrenia – organizácie

a) Príslušný orgán dohľadu v súlade s ARO.GEN.300 písm. a) musí mať systém na analýzu toho, aký majú zistenia význam pre bezpečnosť.

▼M4

b) Zistenie úrovne 1 stanoví príslušný orgán, ak zistí akýkoľvek významný nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia, osvedčenia alebo povolenia špeciálnej prevádzky alebo s obsahom vyhlásenia, ktorý znižuje bezpečnosť alebo vážne ohrozuje bezpečnosť letu.

▼B

Za zistenie úrovne 1 sa považuje aj:

▼M11

1. „neumožnenie prístupu príslušnému orgánu do priestorov organizácie podľa ustanovenia ORO.GEN.140 prílohy III (časť ORO) k tomuto nariadeniu, alebo v prípade prevádzkovateľov balónov podľa ustanovení BOP.ADD.015 a BOP.ADD.035 prílohy II (časť BOP) k nariadeniu (EÚ) 2018/395, počas bežného času prevádzky a po dvoch písomných žiadostiach;“

▼B

2. získanie alebo zachovanie platnosti osvedčenia organizácie ►M4 alebo povolenia špeciálnej prevádzky ◄ pomocou falšovania predloženej dokumentácie;

3. dôkaz nesprávneho alebo podvodného postupu pri používaní osvedčenia organizácie ►M4 alebo povolenia špeciálnej prevádzky ◄ a

4. neexistencia zodpovedného riadiaceho pracovníka.

▼M4

c) Zistenie úrovne 2 stanoví príslušný orgán, ak zistí akýkoľvek nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia, osvedčenia alebo povolenia špeciálnej prevádzky alebo s obsahom vyhlásenia, ktorý by mohol znížiť bezpečnosť alebo ohroziť bezpečnosť letu.

▼B

d) Po zistení nesúladu počas dohľadu alebo iným spôsobom príslušný orgán bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia požadované v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, písomne oznámi toto zistenie organizácii a požiada o vykonanie nápravných opatrení na odstránenie zisteného nesúladu. Príslušný orgán v prípade potreby informuje štát, v ktorom je lietadlo registrované.

1. V prípade zistení úrovne 1 prijme príslušný orgán okamžité a primerané opatrenia na zákaz alebo obmedzenie činností a v prípade potreby prijme opatrenia na zrušenie osvedčenia ►M4 , povolenia špeciálnej prevádzky ◄ alebo osobitného povolenia, prípadne na jeho obmedzenie alebo pozastavenie platnosti celkom alebo čiastočne, v závislosti od rozsahu zistenia úrovne 1, kým organizácia neprijme úspešné nápravné opatrenie.

▼B

2. V prípade zistení úrovne 2 príslušný orgán:

i) poskytne organizácii čas na vykonanie nápravných opatrení primeraný povahe zistenia, ktorý spočiatku v žiadnom prípade nesmie byť dlhší ako 3 mesiace. Na konci tohto obdobia môže podľa povahy zistenia príslušný orgán predĺžiť trojmesačné obdobie na základe uspokojivého plánu nápravných opatrení, ktorý schváli príslušný orgán, a

ii) zhodnotí plán nápravných opatrení a ich vykonávania, ktorý navrhla organizácia, a ak z hodnotenia vyplynie záver, že sú dostatočné na odstránenie nesúladu, prijme ich.

3. Ak organizácia nepredloží prijateľný plán nápravných opatrení ani nerealizuje nápravné opatrenia v termíne, ktorý prijal alebo predĺžil príslušný orgán, hodnotenie zistenia sa zvýši na úroveň 1 a podniknú sa kroky stanovené v písmene d) bode 1.

▼M15

4. Príslušný orgán zaznamenáva všetky svoje vlastné zistenia alebo zistenia, o ktorých bol informovaný v súlade s písmenom e), a v prípade potreby aj vynucovacie opatrenia, ktoré uplatnil, ako aj nápravné opatrenia a dátum ukončenia činnosti v súvislosti so zisteniami.

▼B

e) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné vynucovacie opatrenia, keď orgán členského štátu konajúci podľa ustanovení ARO.GEN.300 písm. d) zistí akýkoľvek nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi zo strany organizácie, ktorej udelil osvedčenie, ►M4 alebo ktorú povolil ◄ príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra ►M1 alebo ktorá príslušnému orgánu iného členského štátu alebo agentúre predložila vyhlásenie o svojej činnosti ◄ informuje o tom uvedený príslušný orgán a poskytne mu informáciu o úrovni zistenia.

ARO.GEN.355 Zistenia a vynucovacie opatrenia – osoby

a) Ak príslušný orgán zodpovedný za dohľad podľa ARO.GEN.300 písm. a) nájde počas dohľadu alebo iným spôsobom dôkaz, ktorý poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami zo strany držiteľa preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, musí konať v súlade s ARA.GEN.355 písm. a) až d) prílohy VI (časť ARA) k ►M4 nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 ◄ ([1]).

b) Ak sa počas dohľadu alebo iným spôsobom nájde dôkaz, ktorým sa poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami zo strany osoby, na ktorú sa vzťahujú požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch a ktorá nie je držiteľom preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného v súlade s uvedeným nariadením a jeho vykonávacími predpismi, príslušný orgán, ktorý zistil nesúlad, prijme všetky potrebné vynucovacie opatrenia, aby zabránil pokračovaniu takéhoto nesúladu.

▼M4

ARO.GEN.360 Zistenia a vynucovacie opatrenia – všetci prevádzkovatelia

Ak sa počas dohľadu alebo iným spôsobom nájde dôkaz, ktorým sa poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami prevádzkovateľa, na ktorého sa vzťahujú požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch, príslušný orgán, ktorý zistil tento nesúlad, prijme všetky potrebné vynucovacie opatrenia, aby zabránil pokračovaniu takéhoto nesúladu.

([1]) Ú. v. EÚ L 100, 5.4.2012, s. 1.

▼B

PODČASŤ OPS

LETECKÁ PREVÁDZKA

ODDIEL I

Osvedčovanie prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy

ARO.OPS.100 Vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov

a) Príslušný orgán vydá osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC), ak sa presvedčil, že prevádzkovateľ preukázal zhodu s prvkami, ktoré sú požadované v ORO.AOC.100.

b) Osvedčenie obsahuje súvisiace prevádzkové špecifikácie.

▼M4

c) Príslušný orgán môže stanoviť osobitné prevádzkové obmedzenia. Takéto obmedzenia sa musia zdokumentovať v prevádzkových špecifikáciách.

▼B

ARO.OPS.105 Dohoda o spoločnom využívaní kódu

Príslušný orgán pri posudzovaní dohody o spoločnom využívaní kódu, ktorá zahŕňa prevádzkovateľa z tretej krajiny, z hľadiska bezpečnosti:

1. sa na základe overenia prevádzkovateľa podľa ORO.AOC.115 presvedčí, že prevádzkovateľ z tretej krajiny spĺňa príslušné štandardy ICAO;

2. sa v prípade potreby spojí s príslušným orgánom štátu prevádzkovateľa z tretej krajiny.

▼M11

ARO.OPS.110 Nájomné zmluvy na letúny a vrtuľníky

▼B

a) Príslušný orgán schváli nájomnú zmluvu, ak sa presvedčil, že prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s prílohou III (časť ORO) spĺňa:

   1. ORO.AOC.110 písm. d) v prípade nájmu lietadla z tretej krajiny bez posádky;

   2. ORO.AOC.110 písm. c) v prípade nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny;

▼M15

   3. ORO.AOC.110 písm. e) v prípade prenájmu lietadla bez posádky ktorémukoľvek prevádzkovateľovi okrem prípadov uvedených v ustanovení ORO.GEN.310 prílohy III;

▼B

   4. príslušné požiadavky na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckej prevádzky v prípade nájmu lietadla bez posádky zaregistrovaného v EÚ a v prípade nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z EÚ.

b) Schválenie dohody o nájme lietadla s posádkou sa pozastaví alebo zruší, ak:

   1. sa pozastaví alebo zruší platnosť AOC prenajímateľa alebo nájomcu;

▼M15

   2. prenajímateľ podlieha zákazu prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ([1]);

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15)

▼M15

3. oprávnenie vydané v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 452/2014 ([1]) bolo pozastavené, zrušené alebo sa od neho odstúpilo.

▼M7

c) Schválenie dohody o nájme lietadla bez posádky sa pozastaví alebo zruší, keď:

1. sa pozastaví alebo zruší platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti lietadla;

2. je lietadlo uvedené na zozname prevádzkovateľov podliehajúcich prevádzkovým obmedzeniam alebo je registrované v štáte, ktorého všetci prevádzkovatelia pod jeho dohľadom podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v súlade s nariadením (ES) č. 2111/2005.

▼B

d) Príslušný orgán pri žiadosti o predbežné schválenie dohody o prenájme lietadla bez posádky v súlade s ORO.AOC.110 písm. e) zabezpečí:

▼M15

1. riadnu koordináciu s príslušným orgánom zodpovedným za nepretržitý dohľad nad lietadlom v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1321/2014 ([2]) alebo za prevádzku lietadla, ak nejde o ten istý orgán;

2. že lietadlo bude včas vyňaté z AOC prevádzkovateľa okrem prípadov uvedených v ustanovení ORO.GEN.310 prílohy III.

▼M7

e) Príslušný orgán pri žiadosti o predbežné schválenie dohody o prenájme lietadla bez posádky v súlade s ORO.AOC.110 písm. d) zabezpečí riadnu koordináciu so štátom registrácie lietadla potrebnú na vykonávanie úloh dohľadu nad lietadlom.

▼M4

ODDIEL Ia

Povolenie vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky

ARO.OPS.150 Povolenie vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky

a) Po prijatí žiadosti o vydanie povolenia vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky príslušný orgán prevádzkovateľa preskúma dokumentáciu prevádzkovateľa o posúdení rizika a štandardné prevádzkové postupy (SOP) súvisiace s jednou alebo viacerými plánovanými prevádzkami a vypracované v súlade s príslušnými požiadavkami prílohy VIII (časť SPO).

▼M15

b) Ak sú posúdenie rizika a štandardné prevádzkové postupy uspokojivé, príslušný orgán prevádzkovateľa vydá oprávnenie v súlade s dodatkom IV. Toto oprávnenie sa môže vydať na obmedzený alebo neobmedzený čas. Podmienky, za akých je prevádzkovateľ oprávnený vykonávať jednu alebo viaceré vysokorizikové obchodné špeciálne prevádzky, sa uvádzajú v oprávnení.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014, s. 12).

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

▼M4

c) Po prijatí žiadosti o zmenu povolenia príslušný orgán prevádzkovateľa dodržiava požiadavky uvedené v písmenách a) a b). Príslušný orgán určí podmienky, za akých môže prevádzkovateľ počas zmeny vykonávať prevádzku, s výnimkou prípadu, keď príslušný orgán rozhodne, že je potrebné pozastaviť platnosť povolenia.

d) Po prijatí žiadosti o obnovenie platnosti povolenia príslušný orgán prevádzkovateľa dodržiava ustanovenia písmen a) a b). Príslušný orgán môže zohľadniť predchádzajúci povoľovací postup a činnosti dohľadu.

e) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné vynucovacie opatrenia, ak prevádzkovateľ vykoná zmeny bez toho, aby predložil zmenené posúdenie rizika a SOP, príslušný orgán prevádzkovateľa pozastaví, obmedzí alebo zruší platnosť povolenia.

f) Po prijatí žiadosti o vydanie povolenia na cezhraničnú vysokorizikovú obchodnú špeciálnu prevádzku príslušný orgán prevádzkovateľa preskúma dokumentáciu prevádzkovateľa o posúdení rizika a štandardné prevádzkové postupy (SOP) koordinovane s príslušným orgánom miesta, kde sa plánuje vykonávanie prevádzky. Ak sú posúdenie rizika a štandardné prevádzkové postupy uspokojivé pre oba príslušné orgány, príslušný orgán prevádzkovateľa vydá povolenie.

ARO.OPS.155 Nájomné zmluvy

a) Príslušný orgán schváli nájomnú zmluvu vrátane lietadla zaregistrovaného v tretej krajine alebo prevádzkovateľa z tretej krajiny, ak prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej prevádzky preukázal súlad s ORO.SPO.100.

b) Schválenie dohody o prenájme lietadla bez posádky sa pozastaví alebo zruší, keď sa pozastaví alebo zruší platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti lietadla.

▼B

ODDIEL II

Schválenia

ARO.OPS.200 Postup špecifického schválenia

a) Po prijatí žiadosti o vydanie špecifického povolenia alebo jeho zmien príslušný orgán posúdi žiadosť v súlade s príslušnými požiadavkami prílohy V (časť SPA) a v prípade potreby vykoná primeranú inšpekciu u prevádzkovateľa.

▼M1

b) Keď sa príslušný orgán presvedčí, že prevádzkovateľ preukázal splnenie príslušných požiadaviek, vydá alebo zmení povolenie. Povolenie bude uvedené v:

1. prevádzkových špecifikáciách, ako sú stanovené v dodatku II pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy, alebo

▼M15

2. zozname osobitných schválení, ako je stanovený v dodatku III, pre prevádzku neobchodnej leteckej dopravy a špeciálnu prevádzku.

▼B

ARO.OPS.205 Schválenie zoznamu minimálneho vybavenia

a) Keď príslušný orgán prijme od prevádzkovateľa žiadosť o úvodné schválenie zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo zmien v tomto zozname, pred vydaním povolenia posúdi každú dotknutú položku, aby overil súlad s príslušnými požiadavkami.

b) Príslušný orgán schváli postup prevádzkovateľa pri predlžovaní príslušných intervalov nápravy B, C a D, ak prevádzkovateľ preukáže splnenie podmienok uvedených v ORO.MLR.105 písm. f) a príslušný orgán to overí.

▼B

c) Príslušný orgán individuálne schváli prevádzku lietadla mimo obmedzení MEL, ale v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ak prevádzkovateľ preukáže splnenie podmienok uvedených v ORO.MLR.105 a príslušný orgán to overí.

▼M4

ARO.OPS.210 Určenie vzdialenosti alebo miestnej oblasti

Príslušný orgán môže určiť vzdialenosť alebo miestnu oblasť na účely prevádzky.

▼B

ARO.OPS.215 Schválenie prevádzky vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti

a) Členský štát vymedzí tie oblasti, kde sa môže prevádzka vrtuľníkov vykonávať bez zaistenej možnosti bezpečného vynúteného pristátia, ako je uvedené v CAT.POL.H.420.

b) Pred vydaním povolenia uvedeného v CAT.POL.H.420 príslušný orgán posúdi odôvodnenie prevádzkovateľa, prečo nie je možné použiť príslušné výkonnostné kritériá.

ARO.OPS.220 Schválenie prevádzky vrtuľníkov do alebo z miesta verejného záujmu

Povolenie uvedené v CAT.POL.H.225 obsahuje zoznam miest verejného záujmu vypracovaný prevádzkovateľom, na ktorého sa povolenie vzťahuje.

▼M20

ARO.OPS.225 Schválenie schém pre palivo/energiu

a) Príslušný orgán schváli schému pre palivo/energiu, ktorú navrhol prevádzkovateľ obchodnej leteckej dopravy, ak prevádzkovateľ preukáže súlad so všetkými príslušnými požiadavkami stanovenými v tomto nariadení a týkajúcimi sa paliva/energie pre letúny alebo vrtuľníky zapojené do obchodnej leteckej dopravy.

b) Príslušný orgán posudzuje plánovanie paliva/energie a zmeny plánu počas letu, výber letiska a zásady riadenia paliva/energie počas letu súvisiace so schémami pre palivo/energiu, ako aj procesy podporujúce vykonávanie týchto schém pre palivo/energiu.

c) Príslušný orgán pri schvaľovaní individuálnych schém pre palivo/energiu okrem úloh uvedených v písmenách a) a b):

1. overuje, či prevádzkovateľ preukázal základnú úroveň bezpečnosti súčasnej schémy pre palivo/energiu;

2. posudzuje schopnosť prevádzkovateľa podporiť vykonávanie navrhovanej individuálnej schémy pre palivo/energiu; ako minimum sa musia zvážiť tieto prvky:

i) systém riadenia u prevádzkovateľa,

▼M20

ii) prevádzkové spôsobilosti prevádzkovateľa;

3. overuje, či prevádzkovateľovo posúdenie bezpečnostného rizika, ktoré podporuje navrhovanú individuálnu schému pre palivo/energiu, dosahuje primeranú úroveň bezpečnosti ako v prípade súčasnej schémy pre palivo/energiu;

4. a vypracuje plán dohľadu na vykonávanie pravidelných posúdení schválenej individuálnej schémy pre palivo/energiu s cieľom overiť súlad schémy alebo rozhodnúť, či by sa schéma mala zmeniť alebo zrušiť.

d) Schválenie uvedené v ustanovení CAT.OP.MPA.182 písm. d) bode 2 obsahuje zoznam osamotených letísk, ktoré prevádzkovateľ stanovil pre každý typ lietadla, na ktorý sa schválenie vzťahuje.

e) Bez toho, aby bolo dotknuté ustanovenie ARO.GEN.120 písm. d) a e), príslušný orgán oznámi agentúre začiatok hodnotenia alternatívnych prostriedkov preukázania zhody v súvislosti so schémami pre palivo/energiu.

▼M18

ARO.OPS.226 Schválenie programov výcviku založeného na dôkazoch a dohľad nad nimi

a) Ak príslušný orgán schváli programy EBT, inšpektori musia nadobudnúť odbornú spôsobilosť a absolvovať výcvik v oblasti zásad EBT, podávania žiadostí, postupov schvaľovania a nepretržitého dohľadu.

b) Príslušný orgán posudzuje program EBT spolu s procesmi, ktoré podporujú vykonávanie programu EBT a jeho účinnosť, a vykonáva nad ním dohľad.

c) Po prijatí žiadosti o schválenie programu EBT príslušný orgán:

1. zabezpečí riešenie zistení úrovne 1 v oblastiach, ktoré podporia žiadosť týkajúcu sa programu EBT;

2. posúdi schopnosť prevádzkovateľa podporovať vykonávanie programu EBT. Ako minimum sa musia zvážiť tieto prvky:

i) vyspelosť a schopnosť systému riadenia prevádzkovateľa v oblastiach, ktoré podporia žiadosť týkajúcu sa programu EBT, najmä výcvik letovej posádky;

ii) vhodnosť programu EBT prevádzkovateľa – program EBT musí zodpovedať veľkosti prevádzkovateľa a povahe a zložitosti jeho činností s prihliadnutím na nebezpečenstvá a súvisiace riziká spojené s týmito činnosťami;

▼M18

iii) primeranosť systému vedenia záznamov prevádzkovateľa, najmä pokiaľ ide o záznamy o výcviku, preskúšaní a kvalifikáciách letovej posádky, konkrétne záznamy podľa ustanovení ORO.GEN.220 a ORO.MLR.115 písm. c) a d);

iv) vhodnosť klasifikačného systému prevádzkovateľa na posúdenie spôsobilostí pilota;

v) spôsobilosť a skúsenosti inštruktorov a iného personálu zapojeného do programu EBT pri uplatňovaní procesov a postupov, ktoré podporujú vykonávanie programu EBT, a

vi) plán vykonávania EBT prevádzkovateľa a posúdenie bezpečnostných rizík podporujúce program EBT s cieľom preukázať, ako možno dosiahnuť úroveň bezpečnosti, ktorá je rovnocenná s aktuálnym výcvikovým programom.

d) Príslušný orgán schváli program EBT, keď z posúdenia vyplynie, že je zabezpečený súlad aspoň s ustanoveniami ORO.FC.146, ORO.FC.231 a ORO.FC.232.

e) Bez toho, aby bolo dotknuté ustanovenie ARO.GEN.120 písm. d) a e), príslušný orgán oznamuje agentúre začiatok hodnotenia alternatívnych prostriedkov preukázania zhody v súvislosti s EBT.

▼M3

ARO.OPS.230 Určenie nepravidelných rozvrhov služieb

Na účely obmedzení letového času príslušný orgán v súlade s vymedzeniami pojmov „skorý typ“ a „neskorý typ“ nepravidelných rozvrhov služieb v bode ORO.FTL.105 prílohy III určí, ktorý z týchto dvoch typov nepravidelných rozvrhov služieb sa bude uplatňovať v prípade všetkých prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, nad ktorými vykonáva dohľad.

ARO.OPS.235 Schválenie individuálnych schém špecifikácií letových časov

a) Príslušný orgán schváli schémy špecifikácií letových časov, ktoré navrhnú prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy, ak prevádzkovateľ preukáže súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a podčasťou FTL prílohy III k tomuto nariadeniu.

b) Ak sa schéma špecifikácií letových časov, ktorú navrhuje prevádzkovateľ, líši od príslušných certifikačných špecifikácií, ktoré vydala agentúra, príslušný orgán postupuje podľa článku 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.

c) Ak sa schéma špecifikácií letových časov, ktorú navrhuje prevádzkovateľ, odchyľuje od príslušných vykonávacích predpisov, príslušný orgán postupuje podľa článku 14 ods. 6 nariadenia (ES) č. 216/2008.

d) Schválené odchýlky alebo výnimky po ich uplatnení podliehajú posúdeniu s cieľom zistiť, či by takéto odchýlky alebo výnimky mali byť potvrdené alebo zmenené. Príslušný orgán a agentúra vykonajú nezávislé posúdenie na základe informácií poskytnutých prevádzkovateľom. Posúdenie musí byť primerané, transparentné a založené na vedeckých zásadách a poznatkoch.

▼M9

ARO.OPS.240 Osobitné povolenie pre RNP AR APCH

a) Ak žiadateľ preukázal splnenie požiadaviek SPA.PBN.105, príslušný orgán udelí všeobecné osobitné povolenie alebo osobitné povolenie na určitý postup pre RNP AP APCH.

b) V prípade osobitného povolenia na určitý postup príslušný orgán:

1. uvedie zoznam povolených postupov priblíženia podľa prístrojov na konkrétnych letiskách v povolení PBN;

2. podľa potreby nadviaže koordináciu s orgánmi príslušnými pre dané letiská a

3. zohľadní prípadné zápočty z osobitných povolení na RNP AP APCH, ktoré už boli žiadateľovi vydané.

▼M4

ODDIEL III

Dohľad nad prevádzkou

ARO.OPS.300 Ukážkové lety

Príslušný orgán môže stanoviť ďalšie podmienky pre ukážkové lety vykonávané v súlade s časťou NCO na území členského štátu. Takéto podmienky musia zaručiť bezpečnú prevádzku a byť primerané.

▼B

PODČASŤ RAMP

INŠPEKCIE LIETADIEL PREVÁDZKOVATEĽOV NA ODBAVOVACEJ PLOCHE POD REGULAČNÝM DOHĽADOM INÉHO ŠTÁTU

ARO.RAMP.005 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť príslušný orgán alebo agentúra pri výkone svojich úloh a svojej zodpovednosti vo vzťahu k vykonávaniu inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade lietadiel, ktoré používajú prevádzkovatelia tretích krajín alebo prevádzkovatelia pod regulačným dohľadom iného členského štátu, po pristátí na letiskách ležiacich na území podliehajúcom ustanoveniam zmluvy.

ARO.RAMP.100 Všeobecne

a) Lietadlo, ako aj jeho posádka podliehajú kontrole plnenia príslušných požiadaviek.

b) Príslušný orgán okrem vykonávania inšpekcií na odbavovacej ploche v rámci svojho programu dohľadu vypracovaného v súlade s ARO.GEN.305 vykonáva aj inšpekciu na odbavovacej ploche v prípade lietadla podozrivého z nesplnenia príslušných požiadaviek.

c) Príslušný orgán pri príprave programu dohľadu v súlade s ARO.GEN.305 stanovuje ročný program vykonávania inšpekcií lietadiel na odbavovacej ploche. Tento program:

1. sa opiera o metodiku výpočtu, v ktorej sa zohľadnia historické informácie o počte a charaktere prevádzkovateľov a počte ich pristátí na ich letiskách, ako aj riziká týkajúce sa bezpečnosti, a

2. umožní príslušnému orgánu dať prioritu inšpekciám lietadiel na základe zoznamu uvedeného v ARO.RAMP.105 písm. a).

d) Agentúra, ak to považuje za nevyhnutné, vykonáva inšpekcie lietadiel na odbavovacej ploche v spolupráci s členskými štátmi, na ktorých území sa kontrola vykonáva, aby overila plnenie príslušných požiadaviek, a to na účely:

1. úloh osvedčovania, ktorými je agentúra poverená na základe nariadenia (ES) č. 216/2008;

▼B

2. kontroly dodržiavania noriem členského štátu alebo

3. kontroly organizácie na overenie plnenia príslušných požiadaviek v potenciálne nebezpečných situáciách.

ARO.RAMP.105 Kritériá na prioritné vykonávanie inšpekcií

a) Na účely prioritného vykonávania inšpekcií na odbavovacej ploche poskytne agentúra príslušným orgánom zoznam prevádzkovateľov lietadiel, o ktorých bolo zistené, že predstavujú potenciálne riziko.

b) Tento zoznam obsahuje:

1. prevádzkovateľov lietadiel určených na základe analýzy dostupných údajov v súlade s ARO.RAMP.150 písm. b) bodom 4;

2. prevádzkovateľov lietadiel, ktorých oznámila agentúre Európska komisia a ktorí boli určení na základe:

i) názoru vyjadreného Výborom pre leteckú bezpečnosť (ASC) v kontexte vykonávania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, že je nevyhnutné ďalšie overenie skutočného súladu s príslušnými normami týkajúcimi sa bezpečnosti formou systematických inšpekcií na odbavovacej ploche alebo

ii) informácií, ktoré získala Európska komisia od členských štátov podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005;

3. lietadlá prevádzkované na území podliehajúcom ustanoveniam zmluvy prevádzkovateľmi uvedenými v prílohe B k zoznamu prevádzkovateľov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005;

4. lietadlá prevádzkované prevádzkovateľmi s osvedčením vydaným v štáte, ktorý vykonáva regulačný dohľad nad prevádzkovateľmi zahrnutými do zoznamu uvedeného v bode 3;

▼M15

5. lietadlá používané prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorý prvý raz prevádzkuje lety v rámci územia alebo z územia podliehajúceho ustanoveniam zmluvy alebo ktorého oprávnenie vydané v súlade s nariadením (EÚ) č. 452/2014 je obmedzené alebo obnovené po pozastavení alebo zrušení.

▼B

c) Zoznam sa vypracúva v súlade s postupmi stanovenými agentúrou po každej aktualizácii zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa prevádzkovateľov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005 a v každom prípade najmenej raz za každé 4 mesiace.

▼M12

ARO.RAMP.106 Zisťovanie požitia alkoholu

a) Príslušný orgán zisťuje požitie alkoholu u členov letovej posádky a palubných sprievodcov.

b) Agentúra poskytuje príslušným orgánom zoznam prevádzkovateľov z Únie a tretích krajín na účely stanovenia priorít pri zisťovaní požitia alkoholu v rámci programu inšpekcií na odbavovacej ploche v súlade s ARO.RAMP.105, a to na základe posúdenia rizika, ktoré vykonáva agentúra, so zohľadnením odolnosti a efektívnosti existujúcich programov na zisťovanie prítomnosti psychoaktívnych látok.

c) Príslušný orgán pri výbere prevádzkovateľov na zisťovanie požitia alkoholu u členov letovej posádky a palubných sprievodcov používa zoznam zostavený v súlade s písmenom b).

▼M12

d) Pri vkladaní údajov o zisťovaní požitia alkoholu do centrálnej databázy v súlade s bodom ARO.RAMP.145 písm. b) príslušný orgán zabezpečí, aby takéto údaje neobsahovali žiadne osobné údaje dotknutých členov posádky.

e) V odôvodnených prípadoch alebo v prípade podozrenia možno zisťovanie požitia alkoholu uskutočniť kedykoľvek.

f) V metodike zisťovania požitia alkoholu sa uplatňujú uznávané normy kvality, ktorými sa zabezpečia presné výsledky zisťovania.

g) Člen letovej posádky alebo palubný sprievodca, ktorý pri takomto zisťovaní odmietne spolupracovať, alebo u ktorého sa po pozitívnom teste zistí, že je pod vplyvom alkoholu, nesmie pokračovať vo výkone služby.

▼B

ARO.RAMP.110 Zhromažďovanie informácií

Príslušný orgán zhromažďuje a spracúva všetky informácie, ktoré považuje za užitočné pri vykonávaní inšpekcií na odbavovacej ploche.

ARO.RAMP.115 Odborná spôsobilosť inšpektorov vykonávajúcich inšpekcie na odbavovacej ploche

a) Príslušný orgán a agentúra majú odborne spôsobilých inšpektorov vykonávajúcich inšpekcie na odbavovacej ploche.

b) Inšpektori vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche musia:

1. mať potrebné vzdelanie v oblasti letectva alebo praktické znalosti zodpovedajúce ich oblasti (oblastiam) inšpekcie;

2. úspešne absolvovať:

i) príslušný špeciálny teoretický a praktický výcvik v jednej alebo vo viacerých z týchto oblastí inšpekcie:

A. pilotná kabína;

B. bezpečnosť kabíny;

C. stav lietadla;

D. náklad;

ii) príslušný výcvik v reálnej prevádzke, ktorý im poskytne vedúci inšpektor vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche, menovaný príslušným orgánom alebo agentúrou;

▼M15

3. udržiavať si odbornú spôsobilosť tým, že absolvujú udržiavací výcvik a vykonajú najmenej 12 inšpekcií za kalendárny rok.

▼B

c) Výcvik uvedený v písmene b) bode 2 podbode i) poskytuje príslušný orgán alebo výcviková organizácia schválená v súlade s ARO.RAMP.120 písm. a).

d) Agentúra vypracuje a udržiava osnovu výcviku a podporuje organizáciu výcvikových kurzov a seminárov pre inšpektorov s cieľom zlepšiť porozumenie a jednotné uplatňovanie tejto podčasti.

e) Agentúra umožňuje a koordinuje program výmeny inšpektorov, ktorého cieľom je umožniť inšpektorom získavanie praktických skúseností a prispievať k zosúladeniu postupov.

ARO.RAMP.120 Schválenie výcvikových organizácií

a) Príslušný orgán schváli výcvikovú organizáciu s hlavným miestom podnikania na území daného členského štátu, keď sa presvedčí, že výcviková organizácia:

1. určila vedúceho výcviku s dobrými riadiacimi schopnosťami, ktorý zabezpečí, že poskytovaný výcvik spĺňa príslušné požiadavky;

▼B

2. má k dispozícii výcvikové zariadenia a inštruktážne vybavenie vhodné na druh výcviku, ktorý poskytuje;

3. poskytuje výcvik v súlade s osnovami, ktoré vypracovala agentúra v súlade s ARO.RAMP.115 písm. d);

4. využíva na výcvik odborne spôsobilých inštruktorov.

b) Agentúra vykoná overenie zhody a zachovania zhody s požiadavkami uvedenými v písmene a), ak o to požiada príslušný orgán.

c) Výcvikovej organizácii sa udelí povolenie na vykonávanie jedného alebo viacerých z týchto druhov výcviku:

1. počiatočný teoretický výcvik;

2. počiatočný praktický výcvik;

3. udržiavací výcvik.

ARO.RAMP.125 Vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche

▼M15

a) Inšpekcie na odbavovacej ploche sa vykonávajú jednotným spôsobom.

▼B

b) Pri vykonávaní inšpekcie na odbavovacej ploche inšpektori vynaložia všetko úsilie na to, aby predišli neodôvodnenému meškaniu kontrolovaného lietadla.

▼M15

c) Po skončení inšpekcie na odbavovacej ploche veliaci pilot alebo v jeho neprítomnosti iný člen letovej posádky alebo zástupca prevádzkovateľa dostanú informáciu o výsledkoch inšpekcie na odbavovacej ploche.

▼B

ARO.RAMP.130 Kategorizácia nálezov

Pre každú kontrolovanú položku sa ako nálezy stanovia tri kategórie možného nesúladu. Tieto nálezy sa kategorizujú takto:

1. nález úrovne 3 je akékoľvek zistené významné nesplnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má veľký vplyv na bezpečnosť;

2. nález úrovne 2 je akékoľvek zistené nesplnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má výrazný vplyv na bezpečnosť;

3. nález úrovne 1 je akékoľvek zistené nesplnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má malý vplyv na bezpečnosť.

ARO.RAMP.135 Následné opatrenia po nálezoch

a) Pri nálezoch úrovne 2 a 3 príslušný orgán alebo v prípade potreby agentúra:

1. písomne oznámi nálezy prevádzkovateľovi vrátane žiadosti o preukázanie prijatých nápravných opatrení a

2. informuje príslušný orgán štátu prevádzkovateľa a prípadne štátu, v ktorom je lietadlo registrované a v ktorom bol vydaný preukaz spôsobilosti letovej posádky. V prípade potreby príslušný orgán alebo agentúra požiadajú o potvrdenie súhlasu s nápravnými opatreniami, ktoré prijal prevádzkovateľ v súlade s ARO.GEN.350 alebo ARO.GEN.355.

b) Príslušný orgán popri opatreniach podľa písmena a) v prípade zistení úrovne 3 podnikne okamžité kroky:

1. zavedením obmedzenia letovej prevádzky lietadla;

2. požiadaním o okamžité nápravné opatrenia;

3. uzemnením lietadla v súlade s ARO.RAMP.140 alebo

4. zavedením okamžitého zákazu vykonávania leteckej dopravy v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 2111/2005.

▼B

c) Keď agentúra vydá nález úrovne 3, požiada príslušný orgán v mieste, kde lietadlo pristálo, aby prijal primerané opatrenia v súlade s písmenom b).

ARO.RAMP.140 Uzemnenie lietadla

a) V prípade nálezu úrovne 3, keď existujú náznaky úmyslu alebo možnosti, že lietadlo odletí bez toho, aby prevádzkovateľ alebo vlastník vykonal primerané nápravné opatrenia, príslušný orgán:

1. oznámi veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla alebo prevádzkovateľovi, že lietadlo až do ďalšieho oznámenia nemá povolenie vykonať let, a

2. uzemní príslušné lietadlo.

b) Príslušný orgán štátu, v ktorom je lietadlo uzemnené, okamžite informuje príslušný orgán štátu prevádzkovateľa, prípadne štátu, v ktorom je lietadlo registrované, a agentúru v prípade, ak uzemnené lietadlo používa prevádzkovateľ z tretieho štátu.

c) Príslušný orgán v koordinácii so štátom prevádzkovateľa alebo štátom registrácie určí nevyhnutné podmienky, za akých môže lietadlo dostať povolenie na vzlet.

d) Ak nesúlad ovplyvní platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti lietadla, príslušný orgán môže zrušiť uzemnenie lietadla, iba ak prevádzkovateľ preukáže, že:

1. bol obnovený súlad s príslušnými požiadavkami;

▼M15

2. získal povolenie na let v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 v prípade lietadla registrovaného v členskom štáte;

▼B

3. získal povolenie na let alebo rovnocenný dokument štátu zápisu do registra alebo štátu prevádzkovateľa pre lietadlo registrované v tretej krajine a používané prevádzkovateľom z EÚ alebo tretej krajiny a

4. prípadne povolenie z tretích krajín, ponad ktoré bude lietadlo letieť.

ARO.RAMP.145 Podávanie správ

a) Informácie zhromažďované v súlade s ARO.RAMP.125 písm. a) sa do 21 kalendárnych dní po vykonaní inšpekcie vložia do centrálnej databázy uvedenej v ARO.RAMP.150 písm. b) bode 2.

b) Príslušný orgán alebo agentúra vložia do centrálnej databázy akúkoľvek informáciu, ktorá je užitočná z hľadiska uplatňovania nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov a z hľadiska plnenia úloh agentúrou, ktoré sa jej prideľujú v tejto prílohe, vrátane príslušných informácií uvedených v ARO.RAMP.110.

c) Kedykoľvek informácie uvedené v ARO.RAMP.110 poukazujú na existenciu potenciálnej hrozby týkajúcej sa bezpečnosti, tieto informácie sa bezodkladne oznámia aj každému príslušnému orgánu a agentúre.

d) Kedykoľvek určitá osoba poskytne príslušnému orgánu informácie týkajúce sa nedostatkov lietadla, informácie uvedené v ARO.RAMP.110 a ARO.RAMP.125 písm. a) sa zaznamenajú bez identifikácie ich zdroja.

▼B

ARO.RAMP.150 Koordinačné úlohy agentúry

a) Agentúra riadi a používa nástroje a postupy potrebné na ukladanie a výmenu:

▼M15

1. informácií uvedených v ustanovení ARO.RAMP.145;

▼B

2. informácií poskytnutých tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami, s ktorými uzavrela príslušné dohody EÚ, alebo organizáciami, s ktorými uzavrela príslušné dohody agentúra v súlade s článkom 27 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.

b) Riadenie zahŕňa aj tieto úlohy:

1. uchovávať údaje z členských štátov, ktoré sa týkajú informácií týkajúcich sa bezpečnosti o pristávaní lietadiel na letiskách umiestnených na území podliehajúcom ustanoveniam zmluvy;

2. pripravovať, udržiavať a priebežne aktualizovať centrálnu databázu obsahujúcu všetky informácie uvedené v písmene a) bodoch 1 a 2;

3. vykonávať potrebné zmeny a zlepšenia v aplikácii databázy;

4. analyzovať centrálnu databázu a ďalšie zodpovedajúce informácie, ktoré sa týkajú bezpečnosti lietadiel a leteckých prevádzkovateľov, a na základe toho:

i) odporúčať Komisii a príslušným orgánom okamžité opatrenia alebo následnú politiku;

ii) hlásiť potenciálne problémy týkajúce sa bezpečnosti Komisii a príslušným orgánom;

iii) v prípade potreby z dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti navrhovať Komisii a príslušným orgánom koordinované opatrenia a zabezpečovať koordináciu takýchto opatrení na technickej úrovni;

5. nadviazať spojenie s ostatnými európskymi inštitúciami a orgánmi, medzinárodnými organizáciami a príslušnými orgánmi tretích krajín v oblasti výmeny informácií.

ARO.RAMP.155 Výročná správa

Agentúra vypracuje a predloží Komisii výročnú správu o systéme inšpekcií na odbavovacej ploche, ktorá obsahuje prinajmenšom tieto informácie:

a) stav vývoja systému;

b) stav inšpekcií vykonaných v danom roku;

c) analýzu výsledkov inšpekcií s uvedením kategórie nálezov;

d) opatrenia prijaté v priebehu daného roka;

e) návrhy ďalšieho zlepšenia systému inšpekcií na odbavovacej ploche a

f) prílohy obsahujúce zoznam inšpekcií usporiadaný podľa štátu prevádzky, typu lietadla, prevádzkovateľa a počtu vyskytnutia sa konkrétneho problému.

▼B

ARO.RAMP.160 Informácie pre verejnosť a ochrana informácií

a) Členské štáty musia používať získané informácie v súlade s ARO.RAMP.105 a ARO.RAMP.145 výlučne na účely nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov a musia ich chrániť zodpovedajúcim spôsobom.

b) Agentúra každoročne vydáva súhrnnú informačnú správu, ktorá je prístupná verejnosti a obsahuje analýzu informácií získaných v súlade s ARO.RAMP.145. Správa musí byť jednoduchá a zrozumiteľná a nesmie v nej byť identifikovaný zdroj informácií.

▼M20

Dodatok I

Vyhlásenie

v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke

Prevádzkovateľ

Názov:

Miesto, kde má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého je prevádzka riadená:

Meno a kontaktné údaje zodpovedného riadiaceho pracovníka:

Prevádzka lietadla

Dátum začiatku prevádzky a dátum uplatniteľnosti zmeny:

Informácie o lietadle, prevádzke a organizácii pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti[1]:

Typ (-y) lietadla, registrácia (-e) a základňa:

Sériové číslo výrobcu lietadla[2]	Typ lietadla	Registrová značka lietadla[3]	Hlavná základňa	Druh (-y) prevádzky[4]	Organizácia zodpovedná za riadenie zachovania letovej spôsobilosti[5]

Prevádzkovateľ musí pre určité činnosti pred ich vykonávaním vopred získať schválenie[6] alebo osobitné schválenie[7].

V náležitom prípade podrobnosti o získaných schváleniach (v prípade potreby priložte zoznam osobitných schválení vrátane osobitných schválení udelených treťou krajinou).

V náležitom prípade podrobnosti o získanom oprávnení na špeciálnu prevádzku (priložte oprávnenia).

V náležitom prípade zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody (AltMoC) s odkazmi na AMC, ktoré nahrádzajú (priložte AltMoC).

Vyhlásenia

☐ Prevádzkovateľ spĺňa a aj naďalej bude spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 a požiadavky nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

☐ Dokumentácia systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky spĺňa požiadavky prílohy III (časť ORO), prílohy V (časť SPA), prílohy VI (časť NCC) alebo prílohy VIII (časť SPO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a všetky lety sa vykonajú v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.110 písm. b) prílohy III (časť ORO).

☐ Všetky prevádzkované lietadlá majú platné osvedčenie letovej spôsobilosti v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 alebo spĺňajú osobitné požiadavky letovej spôsobilosti platné pre lietadlo registrované v tretej krajine, ktoré je predmetom zmluvy o prenájme.

☐ Všetci členovia letovej posádky sú držiteľmi preukazov spôsobilosti v súlade s prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.FC.100 písm. c) prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, a palubní sprievodcovia sú prípadne vycvičení v súlade s podčasťou CC prílohy III (časť ORO).

▼**M20**

☐ V náležitom prípade prevádzkovateľ zavedie uznanú priemyselnú normu a preukáže jej dodržiavanie. Číslo normy: Osvedčujúci orgán: Dátum posledného auditu súladu:
☐ Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na jeho súlad so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadavkami stanovenými v nariadení (EÚ) č. 965/2012, ako sa uvádza v tomto vyhlásení predloženom príslušnému orgánu, ako aj o všetkých zmenách týkajúcich sa informácií a zoznamov AltMoC, ktoré sú súčasťou tohto vyhlásenia alebo tvoria prílohu k nemu, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.120 písm. a) prílohy III (časť ORO).
☐ Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.
Dátum, meno a podpis zodpovedného riadiaceho pracovníka

(1) Ak vo vyhlásení nie je dostatok miesta na uvedenie požadovaných informácií, uvedú sa v samostatnej prílohe. Príloha sa musí opatriť dátumom a podpísať.

(2) Sériové číslo výrobcu.

(3) Ak je lietadlo registrované aj u držiteľa osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), uveďte číslo AOC príslušného držiteľa.

(4) Pojem „druh (-y) prevádzky“ sa vzťahuje na druh prevádzky vykonávanej týmto lietadlom, napr. prevádzka neobchodnej leteckej dopravy alebo špeciálna prevádzka, napríklad lety na účely leteckého fotografovania, letecké reklamné lety, lety spravodajských médií, lety pre televízne a filmové natáčanie, zoskoky s padákom, zoskoky s voľným letom a kontrolné lety na účely údržby.

(5) Informácie o organizácii zodpovednej za riadenie zachovania letovej spôsobilosti zahŕňajú názov organizácie, adresu a číslo schválenia.

(6) a) Prevádzka s akýmkoľvek chybným prístrojom alebo zariadením, položkou alebo funkciou podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) [ustanovenia 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) Prevádzka, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie alebo schválenie, vrátane všetkých týchto činností:
- v prípade špeciálnej prevádzky nájom lietadla s posádkou a nájom lietadla bez posádky registrovaného v tretej krajine [ustanovenie ORO.SPO.100 písm. c)];
- vysokoriziková obchodná špeciálna prevádzka (ustanovenie ORO.SPO.110);
- neobchodná prevádzka lietadiel s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorá sa vykonáva bez palubného sprievodcu v službe [ustanovenie ORO.CC.100 písm. d)];
- používanie prevádzkových miním IFR, ktoré sú nižšie ako minimá uverejnené štátom (ustanovenia NCC.OP.110 a SPO.OP.110);
- plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi (ustanovenie NCC.OP.157);
- špeciálna prevádzka (SPO) bez prídavného kyslíka vo výške viac ako 10 000 stôp (ustanovenie SPO.OP.195).

(7) Prevádzka v súlade s prílohou V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 vrátane podčastí B „VÝKONNOSTNÁ NAVIGÁCIA (PBN)“, C „PREVÁDZKA SO ŠPECIFIKÁCIOU MINIMÁLNEJ NAVIGAČNEJ VÝKONNOSTI (MNPS)“, D „PREVÁDZKA VO VZDUŠNOM PRIESTORE SO ZMENŠENÝM MINIMOM VERTIKÁLNEHO ROZSTUPU (RVSM)“, E „PREVÁDZKA ZA PODMIENOK MALEJ DOHĽADNOSTI (LVO)“, G „PREPRAVA NEBEZPEČNÉHO NÁKLADU“, K „PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOV MIMO PEVNINY“ a M „ELEKTRONICKÁ LETOVÁ DOKUMENTÁCIA (EFB)“.

▼**M21**

Dodatok II

PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE **(v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)**				
Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu Telefón ([1]): _____; Fax: _____; E-mail: _____				
Číslo AOC ([2]): Názov prevádzkovateľa ([3]): Dátum ([4]): Podpis:				
Obchodný názov Dba Číslo prevádzkových špecifikácií:				
Model lietadla ([5]): Registrové značky ([6]):				
Druhy prevádzky: Obchodná letecká doprava ☐ Cestujúci ☐ Náklad ☐ Iné ([7]): _____				
Oblasť prevádzky ([8]):				
Osobitné obmedzenia ([9]):				
Osobitné schválenia:	Áno	Nie	Špecifikácia ([10])	Poznámky
Nebezpečný náklad:	☐	☐		
Prevádzka za nízkej viditeľnosti Vzlet Priblíženie a pristátie Prevádzkové zápočty	 ☐ ☐ ☐	 ☐ ☐ ☐	 RVR ([11]):.. m CAT ([12])…. DA/DH: ft, RVR :.. m CAT ([13])….DA/DH: ft, RVR:... m	
RVSM ([14]) ☐ neuvádza sa	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ neuvádza sa	☐	☐	Maximálny čas odklonenia ([16]): min.	
Komplexné navigačné špecifikácie pre prevádzku s PBN ([17])	☐	☐		([18])
Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti	☐	☐		
Prevádzka jednomotorového letúna s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia	☐	☐		
Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby	☐	☐		

▼**M21**

Prevádzka vrtuľníka mimo pevniny	☐	☐		
Výcvik palubných sprievodcov ([20])	☐	☐		
Vydanie osvedčenia palubného sprievodcu ([21])	☐	☐		
Používanie aplikácií EFB typu B	☐	☐	([22])	
Zachovanie letovej spôsobilosti	☐	☐	([23])	
Iné ([24])				

([1]) Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa a fax, ak je k dispozícii.
([2]) Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
([3]) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).
([4]) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
([5]) Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
([6]) Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v príslušných prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. Ak sa na daný model lietadla nevzťahujú všetky osobitné schválenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému schváleniu.
([7]) Uvedie sa iný druh dopravy (napr. zdravotnícka záchranná služba).
([8]) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych tratí, letovej informačnej oblasti alebo hraníc štátov alebo regiónov).
([9]) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
([10]) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé schválenie alebo druh schválenia (s príslušnými kritériami).
([11]) Uvedie sa schválená minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré schválenia, na každé schválenie sa môže použiť jeden riadok.
([12]) Uvedie sa príslušná kategória presného priblíženia: CAT II alebo CAT III. Uvedie sa minimálna dráhová dohľadnosť (RVR) v metroch a výška rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
([13]) Uvedie sa príslušný prevádzkový zápočet: SA CAT I, SA CAT II, EFVS atď. Uvedie sa minimálna RVR v metroch a DH v stopách. Na každý uvedený prevádzkový zápočet slúži jeden riadok.
([14]) Pole „neuvádza sa“ (N/A) sa môže označiť, iba ak je maximálny dostup lietadla menší ako FL290.
([15]) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má menej alebo viac ako dva motory, môže sa označiť pole „neuvádza sa“.
([16]) Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.
([17]) Výkonnostná navigácia (PBN): na každé komplexné osobitné schválenie PBN (napr. RNP AR APCH) sa použije jeden riadok s príslušnými obmedzeniami uvedenými v stĺpci „Špecifikácie“ alebo „Poznámky“ alebo v oboch stĺpcoch. Osobitné schválenia určitých postupov pre RNP AR APCH môžu byť uvedené v prevádzkových špecifikáciách alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
([18]) Uveďte, či je osobitné schválenie obmedzené na určité konce vzletových a pristávacích dráh alebo letiská, alebo oboje.
([19]) Uvedie sa konkrétna kombinácia draku alebo motora.
([20]) Schválenie vykonávania výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie pre palubných sprievodcov, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
([21]) Schválenie vydávania osvedčení pre palubných sprievodcov, ako je uvedené v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
([22]) Uvedie sa zoznam aplikácií EFB typu B spolu s odkazmi na EFB hardvér (v prípade prenosných EFB). Tento zoznam je uvedený buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v príslušných prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
([23]) Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, ktorý si túto prácu vyžaduje, t. j. podčasť G prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014.
([24]) Na tomto mieste sa môžu uviesť ďalšie schválenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, skrátená požadovaná dĺžka na pristátie, lety vrtuľníka do alebo z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad nehostinným prostredím mimo husto osídlenej oblasti, lety vrtuľníka bez možnosti bezpečného vynúteného pristátia, lety so zväčšenými náklonmi, maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia ETOPS).
Formulár EASA 139, vydanie 7.

▼**M15**

Dodatok III

Zoznam osobitných schválení

Prevádzka neobchodnej leteckej dopravy

Špeciálna prevádzka

(v súlade s podmienkami stanovenými v schválení a uvedenými v prevádzkovej príručke alebo v prevádzkovej príručke pilota)

Vydávajúci orgán ([1]):		
Zoznam čísel osobitných schválení ([2]): Názov prevádzkovateľa: Dátum ([3]): Podpis:		
Model lietadla a registrové značky ([4]):		
Druhy špeciálnej prevádzky (SPO), ak existujú: □ ([5])…		
Osobitné schválenia ([6]):	Špecifikácia ([7])	Poznámky
…		
…		
…		
…		

([1]) Uvedie sa meno a kontaktné údaje.
([2]) Uvedie sa príslušné číslo.
([3]) Dátum vydania osobitného schválenia (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
([4]) Uvedie sa označenie ICAO/CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva) pre značku lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na adrese: http://www.intlaviationstandards.org/.
Registrové značky sa uvedú buď v zozname osobitných schválení alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade sa v zozname osobitných schválení uvedie odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
([5]) Uveďte druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama, kontrolné lety na účely údržby.
([6]) V tomto stĺpci uveďte všetky schválené prevádzky, napr. nebezpečný náklad, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé schválenie, napr. výška rozhodnutia a minimálne dráhové dohľadnosti pre kategóriu CAT II.

FORMULÁR EASA 140, 2. vydanie

▼**M15**

Dodatok IV

OPRÁVNENIE NA VYSOKORIZIKOVÚ OBCHODNÚ ŠPECIÁLNU PREVÁDZKU	
Vydávajúci orgán: (1) Oprávnenie č.: (2)	
Názov prevádzkovateľa: (3) Adresa prevádzkovateľa: (4) Telefón: (5) Fax: E-mail:	
Model lietadla a registrové značky: (6)	
Povolená špeciálna prevádzka: (7)	
Povolená oblasť alebo miesto prevádzky: (8)	
Osobitné obmedzenia: (9)	
Týmto sa potvrdzuje, že … je oprávnený vykonávať vysokorizikovú obchodnú špeciálnu prevádzku v súlade s týmto oprávnením, so štandardnými prevádzkovými postupmi prevádzkovateľa, prílohou V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi.	
Dátum vydania (10):	Meno a podpis (11): Funkcia:

(1) Názov a kontaktné údaje príslušného orgánu.
(2) Uvedie sa príslušné číslo oprávnenia.
(3) Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).
(4) Adresa hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa.
(5) Kontaktné údaje hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.
(6) Uvedie sa označenie ICAO/CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva) pre značku lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na adrese: http://www.intlaviationstandards.org. Registrové značky sa uvedú buď v zozname osobitných schválení alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade sa v zozname osobitných schválení uvedie odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
(7) Uveďte druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama, kontrolné lety na účely údržby.
(8) Zoznam geografických oblastí alebo miest oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
(9) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
(10) Dátum vydania oprávnenia (dd-mm-rrrr).
(11) Funkcia, meno a podpis zástupcu príslušného orgánu. Oprávnenie sa navyše môže opatriť odtlačkom úradnej pečiatky.

FORMULÁR EASA 151, 2. vydanie

▼B

PRÍLOHA III

POŽIADAVKY NA ORGANIZÁCIE V OBLASTI LETECKEJ PREVÁDZKY

(ČASŤ ORO)

ORO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti

▼M4

V tejto prílohe sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí plniť letecký prevádzkovateľ pri vykonávaní:

a) prevádzky obchodnej leteckej dopravy (CAT);

b) obchodnej špeciálnej prevádzky;

c) neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel;

d) neobchodnej špeciálnej prevádzky zložitých motorových lietadiel.

▼B

PODČASŤ GEN

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

ODDIEL I

Všeobecné ustanovenia

ORO.GEN.105 Príslušný orgán

Na účely tejto prílohy je príslušným orgánom vykonávajúcim dohľad nad prevádzkovateľmi, ktorí podliehajú povinnosti osvedčovania ►M1 alebo vyhlásenia ◄►M4 alebo povoľovania špeciálnej prevádzky ◄ v prípade prevádzkovateľov, ktorí majú hlavné miesto podnikania v členskom štáte, orgán určený týmto členským štátom.

ORO.GEN.110 Zodpovednosť prevádzkovateľa

▼M4

a) Prevádzkovateľ je zodpovedný za prevádzku lietadla v súlade s prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, prípadne s príslušnými požiadavkami tejto prílohy a svojím osvedčením leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo s povolením špeciálnej prevádzky (povolenie SPO) alebo s vyhlásením.

▼B

b) Každý let sa vykoná v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky.

c) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava systém vykonávania prevádzkovej kontroly každého letu prevádzkovaného v rámci podmienok svojho osvedčenia ►M4 , povolenia špeciálnej prevádzky ◄ ►M1 alebo vyhlásenia. ◄

d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby jeho lietadlo bolo vybavené a aby posádka bola odborne spôsobilá tak, ako si to vyžaduje oblasť a druh prevádzky.

e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci pracovníci poverení alebo priamo zapojení do pozemnej a leteckej prevádzky boli riadne vyškolení, preukázali svoje schopnosti pri plnení konkrétnych povinností a uvedomovali si svoju zodpovednosť a vzťah týchto povinností k prevádzke ako celku.

▼M5

f) Prevádzkovateľ stanovuje postupy a pokyny pre bezpečnú prevádzku každého typu lietadla, ktoré zahŕňajú povinnosti a zodpovednosť pozemného personálu a členov posádky pre všetky druhy prevádzky na zemi a počas letu. Tieto postupy a pokyny nesmú vyžadovať od členov posádky, aby počas kritických fáz letu vykonávali inú činnosť než tú, ktorá je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla. Zahrnuté sú aj postupy a pokyny pre sterilný priestor pre letovú posádku.

▼B

g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetci pracovníci oboznámili s povinnosťou dodržiavať právne predpisy, nariadenia a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka a ktoré súvisia s výkonom ich povinností.

▼M15

h) Prevádzkovateľ zavedie pre každý typ lietadla kontrolný zoznam, ktorý používajú členovia posádky vo všetkých fázach letu v bežných, mimoriadnych a núdzových podmienkach, aby sa zaistilo dodržiavanie prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke. Pokiaľ ide o vzhľad a používanie týchto zoznamov, zohľadňujú sa zásady ľudského faktora a najnovšia platná dokumentácia držiteľa schválenia projektu.

▼B

i) Prevádzkovateľ stanoví postupy plánovania letu, aby zaručil bezpečné vykonanie letu na základe zváženia výkonnosti lietadla, ďalších prevádzkových obmedzení a zodpovedajúcich očakávaných podmienok na trati, na ktorej sa má letieť, a na príslušných letiskách a miestach prevádzky. Tieto postupy sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.

▼M10

j) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava výcvikové programy pre personál týkajúce sa nebezpečného nákladu, ako sa to vyžaduje v technických pokynoch. Tieto výcvikové programy musia byť úmerné zodpovednosti pracovníkov. Výcvikové programy prevádzkovateľov vykonávajúcich obchodnú leteckú dopravu bez ohľadu na to, či prepravujú nebezpečný náklad alebo nie, a prevádzkovateľov vykonávajúcich prevádzku inú ako obchodnú leteckú dopravu uvedenú v bode ORO.GEN.005 v písmene b), c) a d), ktorí prepravujú nebezpečný náklad, podliehajú posúdeniu a schváleniu príslušným orgánom.

▼M14

k) Bez ohľadu na písmeno j) prevádzkovatelia, ktorí vykonávajú obchodnú prevádzku s jedným z nasledujúcich lietadiel, musia zabezpečiť, aby letová posádka absolvovala primeraný výcvik alebo inštruktáž v oblasti nebezpečného nákladu, s cieľom umožniť im rozpoznať nepriznaný nebezpečný tovar prinesený na palubu cestujúcimi alebo ako náklad:

1. jednomotorový vrtuľový letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich vzlietajúci a pristávajúci na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa;

2. iný ako zložitý motorový vrtuľník s jedným motorom s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich vzlietajúci a pristávajúci na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC) ◄

a) Žiadosť o osvedčenie prevádzkovateľa ►M4 leteckého ◄ alebo o zmenu a doplnenie existujúceho osvedčenia sa podáva formou a spôsobom, ktoré stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní platné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.

b) Žiadatelia o úvodné osvedčenie poskytnú príslušnému orgánu dokumentáciu preukazujúcu, ako budú plniť požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch. Táto dokumentácia musí obsahovať postup, ako bude organizácia riadiť a oznamovať príslušnému orgánu zmeny, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie.

▼B

ORO.GEN.120 Prostriedky preukázania zhody

a) Prevádzkovateľ môže na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi namiesto prostriedkov, ktoré prijala agentúra, použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.

b) Keď chce prevádzkovateľ použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody namiesto prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC), ktoré prijala agentúra na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, pred ich zavedením poskytne príslušnému orgánu podrobný opis alternatívnych prostriedkov preukázania zhody. Opis musí obsahovať všetky zmeny príručiek alebo postupov, ktoré môžu byť dôležité, ako aj hodnotenie, v ktorom sa preukáže dodržiavanie vykonávacích predpisov.

Prevádzkovateľ môže tieto alternatívne prostriedky preukázania zhody uplatňovať na základe predchádzajúceho súhlasu príslušného orgánu a po prijatí oznámenia uvedeného v ARO.GEN.120 písm. d).

▼M1

c) Prevádzkovateľ, ktorý musí predkladať vyhlásenie o svojej činnosti, oznámi príslušnému orgánu zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.

▼M4

d) Ak chce prevádzkovateľ, na ktorého sa vzťahuje povolenie SPO, používať alternatívne prostriedky preukázania zhody, musí dodržiavať ustanovenia písmena b), kedykoľvek takéto alternatívne prostriedky preukázania zhody ovplyvnia štandardné prevádzkové postupy, ktoré sú súčasťou povolenia, a písmena c) v prípade tej časti svojej organizácie a prevádzky, ku ktorej podal vyhlásenie.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Podmienky povolenia a oprávnenia držiteľa AOC ◄

Prevádzkovateľ s osvedčením dodržiava rozsah pôsobnosti a oprávnenia vymedzené v prevádzkových špecifikáciách, ktoré sú pripojené k osvedčeniu prevádzkovateľa.

ORO.GEN.130 ►M4 Zmeny týkajúce sa držiteľa AOC ◄

a) Všetky zmeny ovplyvňujúce:

1. rozsah pôsobnosti osvedčenia alebo prevádzkových špecifikácií prevádzkovateľa, alebo

2. ľubovoľný prvok systému riadenia prevádzkovateľa požadovaný v ORO.GEN.200 písm. a) bodoch 1 a 2

si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) V prípade akýchkoľvek zmien, ktoré si vyžadujú predchádzajúce povolenie v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, prevádzkovateľ požiada o povolenie, ktoré mu vydá príslušný orgán. Žiadosť musí podať skôr, než uskutoční akúkoľvek takúto zmenu, aby príslušný orgán mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, a v prípade potreby zmeniť a doplniť osvedčenie prevádzkovateľa a súvisiace podmienky povolenia, ktoré tvoria jeho prílohu.

Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu všetku potrebnú dokumentáciu.

▼B

Zmena sa uskutoční až po získaní formálneho povolenia od príslušného orgánu v súlade s ARO.GEN.330.

Prevádzkovateľ počas takýchto zmien funguje na základe podmienok, ktoré podľa potreby stanoví príslušný orgán.

c) Všetky zmeny, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie, prevádzkovateľ riadi a oznamuje príslušnému orgánu, ako sa vymedzuje v postupe, ktorý schválil príslušný orgán v súlade s ARO.GEN.310 písm. c).

ORO.GEN.135 ►M4 Zachovanie platnosti AOC ◄

▼M15

a) Osvedčenie prevádzkovateľa zostane v platnosti za predpokladu splnenia všetkých týchto podmienok:

1. prevádzkovateľ naďalej dodržiava príslušné požiadavky nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovaných a vykonávacích aktov, a pritom zohľadňuje ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania s nálezmi, ako sa uvádza v ustanovení ORO.GEN.150 tejto prílohy;

2. príslušný orgán má zaručený prístup k prevádzkovateľovi podľa ustanovenia ORO.GEN.140 tejto prílohy, aby mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovaných a vykonávacích aktov;

3. prevádzkovateľ sa osvedčenia nevzdá alebo nebude zrušené.

▼B

b) Po zrušení alebo vzdaní sa osvedčenia prevádzkovateľ osvedčenie bezodkladne vráti príslušnému orgánu.

ORO.GEN.140 Prístup

▼M15

a) S cieľom stanoviť, či sa dodržiavajú príslušné požiadavky nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovaných a vykonávacích aktov, prevádzkovateľ kedykoľvek umožní prístup k všetkým zariadeniam, lietadlám, dokumentom, záznamom, údajom, postupom alebo akýmkoľvek iným materiálom súvisiacim s jeho činnosťou, ktorá podlieha osvedčovaniu, oprávneniu SPO alebo vyhláseniu bez ohľadu na to, či je, alebo nie je táto činnosť na základe zmluvy vykonávaná inou osobou, ktorej bolo vydané oprávnenie jedným z týchto orgánov:

1. príslušným orgánom vymedzeným v ustanovení ORO.GEN.105 prílohy III k tomuto nariadeniu;

2. orgánom konajúcim podľa ustanovenia ARO.GEN.300 písm. d), ustanovenia ARO.GEN.300 písm. e) alebo podčasti RAMP prílohy II k tomuto nariadeniu.

▼B

b) Prístup k lietadlu podľa písmena a) zahŕňa ►M4 , v prípade CAT, ◄ možnosť vstúpiť a ostať na palube lietadla počas leteckej prevádzky s výnimkou prípadu, ak v záujme bezpečnosti veliteľ priestoru pre letovú posádku rozhodne inak v súlade s CAT.GEN.MPA.135.

ORO.GEN.150 Nálezy

Po prijatí oznámenia o nálezoch prevádzkovateľ:

a) určí hlavnú príčinu nesúladu;

b) stanoví nápravný akčný plán a

c) preukáže vykonávanie nápravných opatrení k spokojnosti príslušného orgánu v období dohodnutom s týmto orgánom, ako sa vymedzuje v ARO.GEN.350 písm. d).

▼B

ORO.GEN.155 Okamžitá reakcia na problém týkajúci sa bezpečnosti

Prevádzkovateľ uplatní:

a) všetky opatrenia týkajúce sa bezpečnosti nariadené príslušným orgánom v súlade s ARO.GEN.135 písm. c) a

b) všetky zodpovedajúce povinné informácie týkajúce sa bezpečnosti vydané agentúrou vrátane príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti.

ORO.GEN.160 Ohlasovanie udalostí

▼M15

a) Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán a iné organizácie, ktoré musí informovať na základe požiadavky štátu prevádzkovateľa, o všetkých nehodách, vážnych incidentoch a udalostiach, ako sa vymedzuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 ([1]) a v nariadení (EÚ) č. 376/2014.

▼M2

b) Bez toho, aby bolo dotknuté písmeno a), prevádzkovateľ nahlasuje príslušnému orgánu a organizácii zodpovednej za konštrukciu lietadla každý incident, nedostatok, technickú chybu, prekročenie technických obmedzení či udalosť, ktorá zvýrazňuje nepresnosť, neúplnosť alebo nejednoznačnosť informácií v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012, alebo iné neobvyklé okolnosti, ktoré ohrozili, alebo môžu ohroziť bezpečnú prevádzku lietadla a ktoré sa neskončili nehodou alebo závažným incidentom.

▼M15

c) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a nariadenie (EÚ) č. 376/2014, hlásenia uvedené v písmenách a) a b) sa podajú v podobe a spôsobom, ktorý stanoví príslušný orgán, a musia obsahovať všetky dôležité informácie o podmienkach, ktoré sú prevádzkovateľovi známe.

▼B

d) Hlásenia sa vypracujú podľa možnosti čo najskôr, ale v každom prípade do 72 hodín, odkedy prevádzkovateľ zistí okolnosti, ktorých sa správa týka, pokiaľ tomu nezabránia mimoriadne udalosti.

e) Tam, kde je to možné, prevádzkovateľ vypracuje následnú správu, v ktorej uvedie podrobnosti o opatreniach, ktoré má v úmysle podniknúť na zabránenie podobným udalostiam v budúcnosti, hneď ako tieto opatrenia určí. Túto správu vypracuje vo forme a spôsobom, ktorý stanoví príslušný orgán.

ODDIEL 2

Riadenie

ORO.GEN.200 Systém riadenia

a) Prevádzkovateľ zriadi, zavedie a udržiava systém riadenia, ktorý zahŕňa:

1. jednoznačne vymedzené hranice zodpovednosti v celej organizácii prevádzkovateľa vrátane priamej zodpovednosti zodpovedného manažéra za bezpečnosť;

2. opis celkovej koncepcie a zásad prevádzkovateľa týkajúcich sa bezpečnosti, čo sa nazýva politika bezpečnosti;

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

▼B

3. určenie rizík týkajúcich sa bezpečnosti v oblasti letectva, ktoré sú spojené s činnosťou prevádzkovateľa, ich hodnotenie a riadenie súvisiacich rizík vrátane prijímania opatrení na zníženie rizika a overenie ich účinnosti;

4. udržiavanie odbornej spôsobilosti pracovníkov a schopnosti plniť ich úlohy;

5. dokumentovanie všetkých základných procesov systému riadenia vrátane procesu informovania pracovníkov o ich zodpovednosti a postupu pozmeňovania a dopĺňania tejto dokumentácie;

6. funkciu monitorovania plnenia príslušných požiadaviek zo strany prevádzkovateľa. Monitorovanie plnenia požiadaviek zahŕňa aj systém spätnej väzby zistení pre zodpovedného manažéra, aby sa v prípade potreby zabezpečila účinná realizácia nápravných opatrení, a

7. všetky dodatočné požiadavky, ktoré sú stanovené v príslušných podčastiach tejto prílohy alebo ďalších platných prílohách.

b) Systém riadenia zodpovedá veľkosti organizácie prevádzkovateľa a charakteru a zložitosti jej činností, pričom sa zohľadňujú nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z týchto činností.

▼M4

ORO.GEN.205 Obstarávané činnosti

▼M15

a) Prevádzkovateľ pri obstarávaní alebo nákupe akýchkoľvek služieb alebo výrobkov v rámci svojej činnosti zabezpečí všetky tieto podmienky:

1. aby obstarávané alebo nakúpené služby alebo výrobky spĺňali príslušné požiadavky;

2. aby systém riadenia prevádzkovateľa prihliadal na všetky riziká týkajúce sa bezpečnosti letectva súvisiace s obstarávanými alebo nakupovanými službami alebo výrobkami.

▼M4

b) Keď prevádzkovateľ s osvedčením alebo držiteľ povolenia SPO obstaráva časť svojej činnosti od organizácie, ktorá sama nie je držiteľom osvedčenia alebo povolenia v súlade s touto časťou, aby mohla vykonávať takúto činnosť, táto organizácia pracuje na základe povolenia prevádzkovateľa. Obstarávajúca organizácia zabezpečuje, aby mal príslušný orgán prístup k obstarávanej organizácii s cieľom stanoviť, či sa zachováva súlad s platnými požiadavkami.

▼B

ORO.GEN.210 Požiadavky na personál

a) Prevádzkovateľ vymenuje zodpovedného manažéra, ktorý má oprávnenie zaistiť, aby všetky činnosti bolo možné financovať a vykonávať v súlade s platnými požiadavkami. Zodpovedný manažér je zodpovedný za vytvorenie a udržiavanie účinného systému riadenia.

b) Prevádzkovateľ vymenuje osobu alebo skupinu osôb so zodpovednosťou za zabezpečenie toho, že prevádzkovateľ bude aj naďalej dodržiavať platné požiadavky. Táto osoba (osoby) sa bude v konečnom dôsledku zodpovedať zodpovednému manažérovi.

c) Prevádzkovateľ musí mať dostatočne odborne spôsobilých pracovníkov na plnenie plánovaných úloh a činností, ktoré sa musia vykonávať v súlade s platnými požiadavkami.

d) Prevádzkovateľ uchováva zodpovedajúce záznamy o praxi, odbornej spôsobilosti a výcviku, aby preukázal súlad s písmenom c).

e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci pracovníci poznali predpisy a postupy týkajúce sa vykonávania ich povinností.

▼B

ORO.GEN.215 Požiadavky na zariadenia

Prevádzkovateľ musí disponovať zariadeniami, ktoré mu umožňujú vykonávanie a riadenie všetkých plánovaných úloh a činností v súlade s platnými požiadavkami.

ORO.GEN.220 Vedenie záznamov

a) Prevádzkovateľ vypracuje systém vedenia záznamov, ktorý umožní primerané skladovanie a spoľahlivú sledovateľnosť všetkých vyvíjaných činností, pričom tento systém zahŕňa predovšetkým všetky prvky uvedené v ORO.GEN.200.

b) Formát záznamov sa konkretizuje v postupoch prevádzkovateľa.

c) Záznamy sa uchovávajú spôsobom, ktorým sa zabezpečí ich ochrana pred poškodením, úpravou a krádežou.

▼M15

ODDIEL 3

Dodatočné organizačné požiadavky

ORO.GEN.310 Používanie lietadla uvedeného v AOC v neobchodnej leteckej doprave a na špeciálnu prevádzku

a) Lietadlo uvedené v AOC prevádzkovateľa môže zostať v AOC, ak je prevádzkované aspoň v jednej z týchto situácií:

1. samotným držiteľom AOC v prípade špeciálnej prevádzky v súlade s prílohou VIII (časť SPO);

2. inými prevádzkovateľmi v prípade prevádzky motorových lietadiel v neobchodnej leteckej doprave alebo v prípade špecializovanej prevádzky vykonávanej v súlade s prílohou VI (časť NCC), prílohou VII (časť NCO) alebo prílohou VIII (časť SPO) za predpokladu, že sa lietadlo používa nepretržite maximálne 30 dní.

b) Ak sa lietadlo používa v súlade s písmenom a) bodom 2, držiteľ AOC poskytujúci lietadlo a prevádzkovateľ používajúci lietadlo stanovia postup, ktorý:

1. jasne určí, ktorý prevádzkovateľ je zodpovedný za prevádzkové riadenie každého letu, a v ktorom sa opíše, ako sa medzi nimi odovzdáva prevádzkové riadenie;

2. opisuje postup odovzdania lietadla po jeho návrate držiteľovi AOC.

Tento postup sa začlení do prevádzkovej príručky každého prevádzkovateľa alebo do zmluvy medzi držiteľom AOC a prevádzkovateľom používajúcim lietadlo v súlade s písmenom a) bodom 2. Držiteľ AOC určí vzor takejto zmluvy. Na vedenie záznamov o uvedených zmluvách sa vzťahuje ustanovenie ORO.GEN.220.

Držiteľ AOC a prevádzkovateľ používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) bodom 2 zabezpečia, aby bol príslušný personál oboznámený s daným postupom.

c) Držiteľ AOC vopred predloží príslušnému orgánu na schválenie postup uvedený v písmene b).

Držiteľ AOC sa dohodne s príslušným orgánom na spôsobe a na frekvencii poskytovania informácií o odovzdávaní prevádzkového riadenia v súlade s ustanovením ORO.GEN.130 písm. c).

d) Zachovanie letovej spôsobilosti lietadla použitého v súlade s písmenom a) riadi organizácia zodpovedná za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla uvedeného v AOC v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.

▼M15

e) Držiteľ AOC poskytujúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí:

1. uviesť vo svojej prevádzkovej príručke registrové značky daného lietadla a typ prevádzky, ktorú dané lietadlo vykonávalo;

2. byť neustále informovaný a viesť záznamy o každom prevádzkovateľovi, ktorý má v danom okamihu prevádzkové riadenie nad lietadlom, až kým sa lietadlo nevráti držiteľovi AOC;

3. zabezpečiť, aby sa jeho identifikácia nebezpečenstva, posúdenie rizika a opatrenia na ich zmiernenie týkali všetkých druhov prevádzky vykonaných daným lietadlom.

f) Pri prevádzke podľa prílohy VI (časť NCC) a prílohy VIII (časť SPO) prevádzkovateľ používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí zabezpečiť splnenie všetkých týchto podmienok:

1. aby každý let vykonávaný pod jeho prevádzkovým riadením bol zaznamenaný v systéme technického denníka lietadla;

2. aby sa nevykonali žiadne zmeny systémov alebo konfigurácie lietadla;

▼M16

3. aby sa všetky chyby alebo technické nedostatky, ktoré sa vyskytli počas jeho prevádzkového riadenia, nahlásili organizácii uvedenej v písmene d);

▼M15

4. aby držiteľ AOC dostal kópiu hlásenia každej udalosti týkajúcej sa letov vykonávaných lietadlom, ktorá sa vyplní v súlade s nariadením (EÚ) č. 376/2014 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/1018 ([1]).

▼B

PODČASŤ AOC

OSVEDČOVANIE LETECKÉHO PREVÁDZKOVATEĽA

ORO.AOC.100 Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa

a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([2]), pred začatím ►M4 prevádzky obchodnej leteckej dopravy ◄ musí prevádzkovateľ požiadať o vydanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), ktoré mu vydá príslušný orgán, a musí ho nadobudnúť.

▼M4

b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu tieto informácie:

1. oficiálny názov a obchodný názov, adresu a poštovú adresu žiadateľa;

2. opis navrhovanej prevádzky vrátane typu (typov) a počtu lietadiel, ktoré má prevádzkovať;

3. opis systému riadenia vrátane organizačnej štruktúry;

4. meno zodpovedného riadiaceho pracovníka;

5. mená určených osôb, ktoré sa požadujú podľa ORO.AOC.135 písm. a) spolu s ich odbornou spôsobilosťou a praxou;

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1018 z 29. júna 2015, ktorým sa stanovuje zoznam s klasifikáciou udalostí v civilnom letectve, ktoré sa majú povinne hlásiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 (Ú. v. EÚ L 163, 30.6.2015, s. 1).

([2]) Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.

▼M4

6. kópiu prevádzkovej príručky, ktorá sa požaduje podľa ORO.MLR.100;

7. vyhlásenie, že žiadateľ overil celú dokumentáciu zaslanú príslušnému orgánu a skonštatoval jej súlad s platnými požiadavkami.

c) Žiadatelia príslušnému orgánu preukážu, že:

▼M6

1. spĺňajú všetky požiadavky prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, tejto prílohy (časť ORO), prílohy IV (časť CAT), prílohy V (časť SPA) k tomuto nariadeniu a prílohy I (časť 26) k nariadeniu (EÚ) 2015/640 ([1]);

▼M7

2. všetky prevádzkované lietadlá majú osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 alebo sú prenajaté bez posádky v súlade s ORO.AOC.110 písm. d), a

▼M4

3. ich organizácia a riadenie vhodne a primerane zodpovedajú veľkosti a rozsahu pôsobnosti prevádzky.

▼B

ORO.AOC.105 Prevádzkové špecifikácie a oprávnenia držiteľa AOC

Oprávnenia prevádzkovateľa vrátane tých, ktoré sa poskytujú v súlade s prílohou V (časť SPA), sa uvedú v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia.

ORO.AOC.110 Zmluva o nájme a prenájme

Každý nájom

a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, každá zmluva o nájme týkajúca sa lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou, podlieha predchádzajúcemu povoleniu príslušného orgánu.

▼M7

b) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou si nesmie prenajať lietadlo uvedené na zozname prevádzkovateľov podliehajúcich prevádzkovým obmedzeniam, registrované v štáte, ktorého všetci prevádzkovatelia pod jeho dohľadom podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy alebo od prevádzkovateľa, na ktorého sa vzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005.

▼M15

Nájom s posádkou

c) Žiadateľ o povolenie nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny musí príslušnému orgánu preukázať splnenie všetkých týchto podmienok:

1. prevádzkovateľ z tretej krajiny je držiteľom platného AOC vydaného v súlade s prílohou 6 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve;

2. bezpečnostné štandardy prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckú prevádzku sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými nariadením (EÚ) č. 1321/2014 a týmto nariadením;

3. lietadlo má štandardné osvedčenie CofA vydané v súlade s prílohou 8 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015 o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 (Ú. v. EÚ L 106, 24.4.2015, s. 18).

▼M7

Nájom bez posádky

d) Žiadateľ o povolenie nájmu lietadla bez posádky registrovaného v tretej krajine musí príslušnému orgánu preukázať, že:

1. bola zistená prevádzková potreba, ktorú nie je možné uspokojiť nájmom lietadla registrovaného v EÚ;

2. doba trvania nájmu lietadla bez posádky nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie 12 za sebou nasledujúcich mesiacov;

3. je zabezpečené splnenie platných požiadaviek nariadenia (EÚ) č. 1321/2014 a

4. lietadlo je vybavené v súlade s predpismi EÚ týkajúcimi sa leteckej prevádzky.

▼B

Prenájom bez posádky

e) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou, ktorý má v úmysle prenajať jedno zo svojich lietadiel bez posádky, požiada najprv príslušný orgán o povolenie. Prílohy k žiadosti tvoria kópie navrhovanej zmluvy o prenájme alebo opis podmienok prenájmu bez finančných dojednaní a všetky ďalšie príslušné dokumenty.

Prenájom s posádkou

f) Prenájom lietadla s posádkou prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou vopred oznámi príslušnému orgánu.

ORO.AOC.115 Dohody o spoločnom využívaní kódu

a) Bez toho, aby boli dotknuté príslušné požiadavky EÚ týkajúce sa bezpečnosti na prevádzkovateľov a lietadlá z tretích krajín, prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou uzatvorí dohodu o spoločnom využívaní kódu s prevádzkovateľom z tretej krajiny, iba ak:

1. si overil, že prevádzkovateľ z tretej krajiny spĺňa platné štandardy ICAO a

2. poskytol príslušnému orgánu zdokumentované informácie umožňujúce tomuto orgánu splniť požiadavky ARO.OPS.105.

b) Pri vykonávaní dohody o spoločnom využívaní kódu prevádzkovateľ monitoruje a pravidelne posudzuje plnenie platných štandardov ICAO zo strany prevádzkovateľa z tretej krajiny.

c) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou nesmie predávať a vydávať letenky na let prevádzkovaný prevádzkovateľom z tretej krajiny, na ktorého sa vzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005 alebo ktorý nezachováva súlad s platnými štandardmi ICAO.

ORO.AOC.120 Povolenia na poskytovanie výcviku palubných sprievodcov a na vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov

a) Keď má prevádzkovateľ v úmysle poskytovať výcvikový kurz požadovaný podľa prílohy V (časť CC) k ►M4 nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 ◄, musí požiadať o povolenie, ktoré vydáva príslušný orgán, a získať ho. Žiadateľ na tieto účely preukáže plnenie požiadaviek na vedenie výcvikového kurzu a jeho obsah stanovený v CC.TRA.215 a CC.TRA.220 uvedenej prílohy a príslušnému orgánu poskytne:

1. predpokladaný dátum začatia činnosti;

2. osobné údaje a odbornú spôsobilosť inštruktorov vzťahujúce sa na prvky, ktoré má výcvik obsahovať;

▼B

3. názov (názvy) a adresu (adresy) výcvikového miesta (výcvikových miest), kde sa má výcvik vykonávať;

4. opis zariadení, výcvikových metód, príručiek a napodobňujúcich prístrojov, ktoré sa majú používať, a

5. osnovy a sprievodné programy výcvikového kurzu.

b) Ak členský štát v súlade s ARA.CC.200 prílohy VI (časť ARA) k ►M4 nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 ◄ rozhodne, že prevádzkovatelia môžu dostať povolenie na vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov, žiadateľ popri splnení ustanovení písmena a):

1. preukáže príslušnému orgánu, že:

i) organizácia je spôsobilá a zodpovedná na vykonávanie tejto úlohy,

ii) pracovníci vykonávajúci skúšky sú primerane odborne spôsobilí a nevyskytuje sa u nich konflikt záujmov, a

2. vytvorí postupy a osobitné podmienky na:

i) vykonanie skúšok, ktoré sa požadujú v CC.TRA.220;

ii) vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov a

iii) poskytnutie príslušnému orgánu všetkých zodpovedajúcich informácií a dokumentov týkajúcich sa osvedčení, ktoré bude vydávať, a ich držiteľov na účely vedenia záznamov, vykonávania dohľadu a vynucovacích opatrení zo strany uvedeného orgánu.

c) Povolenia uvedené v písmenách a) a b) sa uvádzajú v prevádzkových špecifikáciách.

▼M15

ORO.AOC.125 Prevádzka lietadla uvedeného v AOC držiteľa AOC v neobchodnej leteckej doprave

a) Držiteľ AOC môže prevádzkovať lietadlá uvedené v prevádzkových špecifikáciách svojho AOC alebo v prevádzkovej príručke v neobchodnej leteckej doprave v súlade s prílohou VI (časť NCC) alebo prílohou VII (časť NCO) za predpokladu, že držiteľ AOC podrobne opíše túto prevádzku v prevádzkovej príručke, a to vrátane:

1. určenia príslušných požiadaviek;

2. opisu všetkých rozdielov medzi prevádzkovými postupmi používanými pri prevádzke obchodnej leteckej dopravy a neobchodnej leteckej dopravy;

3. prostriedkov, ktorými sa zabezpečí, aby všetok personál podieľajúci sa na prevádzke bol plne oboznámený so súvisiacimi postupmi.

b) Držiteľ AOC musí dodržiavať:

1. prílohu VIII (časť SPO) pri vykonávaní kontrolných letov zložitých motorových lietadiel na účely údržby;

2. prílohu VII (časť NCO) pri vykonávaní kontrolných letov iných ako zložitých motorových lietadiel na účely údržby.

c) Držiteľ AOC vykonávajúci prevádzku uvedenú v písmenách a) a b) nie je povinný predkladať vyhlásenie v súlade s touto prílohou.

▼M15

d) Držiteľ AOC v dokumentoch súvisiacich s letom (prevádzkový letový plán, rozloženie hmotnosti a iné rovnocenné doklady) určí typ letu, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.

▼M7

ORO.AOC.130 Monitorovanie letových údajov – letúne

a) Prevádzkovateľ musí zaviesť a udržiavať program monitorovania letových údajov, ktorý musí byť začlenený do jeho systému riadenia, pre letúne s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 27 000 kg.

b) Program monitorovania letových údajov sa nesmie použiť na represívne účely a musí obsahovať primerané záruky na ochranu zdroja (zdrojov) údajov.

▼B

ORO.AOC.135 Požiadavky na personál

▼M15

a) V súlade s ustanovením ORO.GEN.210 písm. b) prevádzkovateľ určí osoby zodpovedné za riadenie a dohľad v týchto oblastiach:

1. letová prevádzka;

2. výcvik členov posádky;

3. pozemná prevádzka;

4. zachovanie letovej spôsobilosti, prípadne zmluva o riadení zachovania letovej spôsobilosti v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.

▼B

b) *Vhodnosť a spôsobilosť personálu*

1. Prevádzkovateľ zamestnáva dostatočný počet pracovníkov na plánovanú pozemnú a letovú prevádzku.

2. Všetci pracovníci poverení alebo priamo zapojení do pozemnej a letovej prevádzky:

i) sú riadne vyškolení;

ii) preukážu svoje schopnosti pri plnení pridelených povinností a

iii) uvedomujú si svoju zodpovednosť a vzťah svojich povinností k prevádzke ako celku.

c) *Dozor nad personálom*

1. Prevádzkovateľ vymenuje dostatočný počet pracovníkov vykonávajúcich dozor nad personálom, pričom zohľadní štruktúru organizácie prevádzkovateľa a počet zamestnaných pracovníkov.

2. Prevádzkovateľ stanoví povinnosti a zodpovednosť týchto pracovníkov vykonávajúcich dozor a všetky ďalšie potrebné opatrenia, ktorými im umožní vykonávať tieto povinnosti dohľadu.

3. Dozor nad členmi posádky a pracovníkmi zapojenými do prevádzky vykonávajú osoby s primeranými skúsenosťami a zručnosťami s cieľom zaistiť dodržiavanie noriem uvedených v prevádzkovej príručke.

ORO.AOC.140 Požiadavky na zariadenia

V súlade s ORO.GEN.215 prevádzkovateľ:

a) používa vhodné zariadenia pozemnej obsluhy na zaistenie bezpečnej obsluhy svojich letov;

b) zabezpečí na svojej hlavnej prevádzkovej základni podporné prevádzkové zariadenia vhodné pre danú oblasť a druh prevádzky a

▼B

c) na každej svojej prevádzkovej základni zaistí, aby pracovníci, ktorých činnosť môže ovplyvniť bezpečnosť letovej prevádzky, mali k dispozícii dostatočný pracovný priestor. Zohľadniť sa musia potreby pozemného personálu, pracovníkov, ktorí sa zaoberajú prevádzkovým riadením, ukladaním a zobrazovaním dôležitých záznamov a plánovaním letu posádkami.

ORO.AOC.150 Požiadavky na dokumentáciu

a) Prevádzkovateľ prijme opatrenia na prípravu príručiek a všetkých ďalších potrebných dokumentov a súvisiacich zmien a doplnení.

b) Prevádzkovateľ musí byť schopný bez meškania distribuovať prevádzkové pokyny a ďalšie informácie.

▼M1

PODČASŤ DEC

VYHLÁSENIE

ORO.DEC.100 Vyhlásenie

▼M4

Prevádzkovateľ zložitého motorového lietadla, ktorý sa podieľa na neobchodnej prevádzke alebo na neobchodnej špeciálnej prevádzke, a prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy:

▼M1

a) pred začatím prevádzky poskytne príslušnému orgánu všetky zodpovedajúce informácie, pričom použije formulár uvedený v dodatku I k tejto prílohe;

b) oznámi príslušnému orgánu zoznam používaných alternatívnych prostriedkov preukázania zhody;

c) zachováva súlad s príslušnými požiadavkami a informáciami uvedenými vo vyhlásení;

d) bez meškania oznámi príslušnému orgánu akékoľvek zmeny týkajúce sa jeho vyhlásenia alebo ním používaných prostriedkov preukázania zhody predložením zmeneného a doplneného vyhlásenia, pričom použije formulár uvedený v dodatku I k tejto prílohe a

e) oznámi príslušnému orgánu zastavenie prevádzky.

▼M4

PODČASŤ SPO

PREVÁDZKA OBCHODNEJ ŠPECIÁLNEJ DOPRAVY

ORO.SPO.100 Spoločné požiadavky pre prevádzkovateľov obchodnej špeciálnej dopravy

a) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí okrem požiadaviek ORO.DEC.100 dodržiavať aj požiadavky ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 a ORO.AOC.150.

b) Lietadlo musí mať osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 alebo musí byť prenajaté v súlade s písmenom c).

▼M15

c) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí vopred získať od príslušného orgánu povolenie a dodržiavať tieto podmienky:

1. v prípade nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny:

i) bezpečnostné štandardy prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckú prevádzku sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými nariadením (EÚ) č. 1321/2014 ([1]) a týmto nariadením;

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

▼M15

ii) lietadlo prevádzkovateľa z tretej krajiny má štandardné osvedčenie CofA vydané v súlade s prílohou 8 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve;

iii) dĺžka trvania nájmu lietadla s posádkou nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie 12 za sebou nasledujúcich mesiacov;

2. v prípade nájmu lietadla bez posádky zaregistrovaného v tretej krajine:

i) zistila sa prevádzková potreba, ktorú nie je možné naplniť nájmom lietadla registrovaného v Únii;

ii) dĺžka trvania nájmu lietadla bez posádky nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie 12 za sebou nasledujúcich mesiacov;

iii) bezpečnostné štandardy prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými nariadením (EÚ) č. 1321/2014;

iv) lietadlo je vybavené v súlade s prílohou VIII (časť SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Povolenie vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky

a) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí požiadať o povolenie, ktoré vydáva príslušný orgán prevádzkovateľa, a získať ho skôr, ako začne prevádzkovať vysokorizikovú obchodnú špeciálnu dopravu:

1. ktorá sa vykonáva nad oblasťou, kde by mohla byť v prípade núdze ohrozená bezpečnosť tretích strán na zemi, alebo

2. ktorá podľa rozhodnutia príslušného orgánu miesta, kde sa prevádzka vykonáva, vzhľadom na svoj osobitný charakter a miestne prostredie prevádzky predstavuje vysoké riziko najmä pre tretie strany na zemi.

b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu tieto informácie:

1. oficiálny názov a obchodný názov, adresu a poštovú adresu žiadateľa;

2. opis systému riadenia vrátane organizačnej štruktúry;

3. opis navrhovanej prevádzky vrátane druhu (druhov) a počtu lietadiel, ktoré má prevádzkovať;

4. dokumentáciu o posúdení rizika a príslušné štandardné prevádzkové postupy požadované v SPO.OP.230;

5. vyhlásenie, že prevádzkovateľ overil celú dokumentáciu zaslanú príslušnému orgánu a skonštatoval jej súlad s platnými požiadavkami.

c) Žiadosť o povolenie alebo o jeho zmenu sa podáva formou a spôsobom, ktoré stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní platné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.

ORO.SPO.115 Zmeny

a) Akákoľvek zmena, ktorá má vplyv na rozsah pôsobnosti povolenia alebo povolenej prevádzky, si vyžaduje predchádzajúce povolenie príslušného orgánu. Akákoľvek zmena, ktorá nie je zahrnutá v pôvodnom posúdení rizika, si vyžaduje predloženie zmeneného posúdenia rizika a SOP príslušnému orgánu.

▼M4

b) Žiadosť o schválenie zmeny sa musí predložiť skôr, než sa uskutoční akákoľvek takáto zmena, aby príslušný orgán mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, a v prípade potreby zmeniť povolenie. Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu všetku potrebnú dokumentáciu.

c) Zmena sa uskutoční až po získaní formálneho povolenia od príslušného orgánu v súlade s ARO.OPS.150.

d) Prevádzkovateľ počas takýchto zmien vykonáva prevádzku na základe podmienok, ktoré podľa potreby stanoví príslušný orgán.

ORO.SPO.120 Zachovanie platnosti

a) Prevádzkovateľ, ktorý je držiteľom povolenia špeciálnej prevádzky, dodržiava rozsah pôsobnosti a oprávnenia vymedzené v povolení.

b) Povolenie prevádzkovateľa zostane v platnosti za predpokladu, že:

1. prevádzkovateľ naďalej dodržiava príslušné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a pritom zohľadňuje ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania s nálezmi, ako sa uvádza v ORO.GEN.150;

2. príslušný orgán má zaručený prístup k prevádzkovateľovi podľa ORO.GEN.140, aby mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a

3. sa od povolenia neodstúpi alebo nebude zrušené.

c) Po zrušení povolenia, alebo odstúpení od neho sa povolenie bezodkladne odovzdá príslušnému orgánu.

▼B

PODČASŤ MLR

PRÍRUČKY, DENNÍKY A ZÁZNAMY

ORO.MLR.100 Prevádzková príručka – všeobecné ustanovenia

a) Prevádzkovateľ vypracuje prevádzkovú príručku v súlade s odsekom 8.b. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

▼M4

b) V obsahu prevádzkovej príručky sa odrážajú požiadavky stanovené v tejto prílohe, prípadne v prílohe IV (časť CAT), prílohe V (časť SPA), prílohe VI (časť NCC) a prílohe VIII (časť SPO), pričom nesmie byť v rozpore s podmienkami obsiahnutými v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) prípadne s povolením SPO alebo vyhlásením a zoznamom osobitných povolení.

▼B

c) Prevádzková príručka sa môže vydať v samostatných častiach.

d) Všetci prevádzkoví pracovníci musia mať jednoduchý prístup k tým častiam prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú ich povinností.

e) Prevádzková príručka sa musí aktualizovať. Všetci pracovníci musia byť oboznámení so zmenami, ktoré sa týkajú ich povinností.

f) Každý člen posádky musí dostať svoj osobný výtlačok príslušných častí prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú jeho povinností. Každý držiteľ prevádzkovej príručky alebo jej príslušných častí zodpovedá za aktualizáciu svojho výtlačku o zmeny a doplnenia alebo revízie, ktoré zabezpečuje prevádzkovateľ.

▼B

g) Pre držiteľov AOC:

1. v prípade zmien a doplnení, ktoré sa musia oznámiť v súlade s ORO.GEN.115 písm. b) a ORO.GEN.130 písm. c), prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu plánované zmeny a doplnenia pred nadobudnutím ich účinnosti a

2. v prípade zmien a doplnení postupov súvisiacich s prvkami, na ktoré sa vzťahuje povinnosť predchádzajúceho povolenia v súlade s ORO.GEN.130, povolenie musia získať pred nadobudnutím účinnosti zmien a doplnení.

▼M4

g1) V prípade držiteľov povolenia SPO sa pri akejkoľvek zmene súvisiacej s povolenými štandardnými prevádzkovými postupmi musí získať predchádzajúce povolenie skôr, ako takáto zmena nadobudne účinnosť.

▼B

h) Bez ohľadu na písmeno g) ►M4 a písmeno g1) ◄, ak sú v záujme bezpečnosti potrebné okamžité zmeny, doplnenia alebo revízie, je možné ich publikovať a uplatňovať okamžite za predpokladu, že bola predložená žiadosť o potrebné povolenie.

i) Prevádzkovateľ zapracuje všetky zmeny, doplnenia a revízie, ktoré požaduje príslušný orgán.

j) Prevádzkovateľ zabezpečí, že informácie prevzaté zo schválených dokumentov a ich zmien a doplnení sa správne zohľadnia v prevádzkovej príručke. To nebráni prevádzkovateľovi, aby v prevádzkovej príručke uvádzal reštriktívnejšie údaje a postupy.

k) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci pracovníci rozumeli jazyku, v akom sú napísané tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú ich povinností a zodpovednosti. Obsah prevádzkovej príručky musí byť predložený v podobe, ktorá umožňuje jej jednoduché použitie a rešpektuje zásady ľudských faktorov.

ORO.MLR.101 ►M1 Prevádzková príručka – členenie obchodnej leteckej dopravy ◄

▼M14

Okrem prípadov prevádzky jednomotorových vrtuľových letúnov s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich alebo jednomotorových vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa je základné členenie prevádzkovej príručky takéto:

▼B

a) Časť A: Všeobecné/základné ustanovenia, obsahuje všetky prevádzkové zásady, pokyny a postupy, ktoré nie sú viazané na typ lietadla.

b) Časť B: Záležitosti týkajúce sa prevádzky lietadla, obsahuje všetky pokyny a postupy vzťahujúce sa na typ lietadla pri zohľadnení rozdielov medzi typmi/triedami, variantmi alebo jednotlivými lietadlami používanými prevádzkovateľom.

c) Časť C: Prevádzka obchodnej leteckej dopravy, obsahuje pokyny a informácie o trati/úlohe/oblasti a letisku/mieste prevádzky,

d) Časť D: Výcvik, obsahuje všetky pokyny na výcvik personálu potrebného na bezpečnú prevádzku.

▼B

ORO.MLR.105 Zoznam minimálneho vybavenia

▼M5

a) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) sa zostavuje podľa odseku 8.a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 na základe príslušného základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ako je definovaný v údajoch stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012. Ak MMEL nebol stanovený ako súčasť údajov o prevádzkovej spôsobilosti, MEL môže byť založený na príslušnom MMEL akceptovanom štátom prevádzkovateľa prípadne registrom.

▼B

b) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) a všetky jeho zmeny a doplnenia schvaľuje príslušný orgán.

c) Prevádzkovateľ zmení a doplní zoznam minimálneho vybavenia (MEL) po každej platnej zmene základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v priebehu prijateľnej lehoty.

d) Okrem zoznamu položiek zoznam minimálneho vybavenia (MEL) obsahuje:

1. preambulu s usmernením a vymedzením pojmov pre letové posádky a pracovníkov údržby, ktorí MEL používajú;

2. stav revízie základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), na ktorom je MEL založený, a stav revízie MEL;

3. rozsah pôsobnosti, veľkosť a účel MEL.

e) Prevádzkovateľ:

1. zavedie interval na opravu pre všetky nefungujúce prístroje, prvky vybavenia alebo funkcie uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL). Interval na opravu v MEL nesmie byť menej prísny ako zodpovedajúci interval na opravu v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL);

2. zavedie účinný program opravy;

3. prevádzkuje lietadlo po uplynutí intervalu na opravu uvedeného v zozname minimálneho vybavenia (MEL), iba ak:

i) porucha bola odstránená alebo

ii) interval na opravu bol predĺžený v súlade s písmenom f).

f) Na základe povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ môže jednorazovo použiť postup predĺženia intervalov na opravu kategórie B, C a D za predpokladu, že:

1. predĺženie intervalu na opravu je v rozsahu stanovenom v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL) pre daný typ lietadla;

2. predĺženie intervalu na opravu má maximálne rovnakú dĺžku ako interval na opravu uvedený v zozname minimálneho vybavenia (MEL);

3. predĺženie intervalu na opravu sa nepoužíva ako bežný prostriedok výkonu opráv prvkov MEL a používa sa, iba keď oprave bránia udalosti, ktoré prevádzkovateľ nemôže ovplyvniť;

4. prevádzkovateľ vypracuje opis konkrétnych povinností a zodpovednosti pri kontrole predĺžení;

5. každé predĺženie zodpovedajúceho intervalu na opravu sa oznámi príslušnému orgánu a

6. vypracuje sa plán dokončenia opravy pri najbližšej príležitosti.

g) Prevádzkovateľ zavedie postupy prevádzky a údržby uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL), pričom zohľadňuje postupy prevádzky a údržby uvedené v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL). Tieto postupy sú súčasťou príručiek prevádzkovateľa alebo zoznamu MEL.

h) Prevádzkovateľ zmení a doplní postupy prevádzky a údržby uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL) po každej platnej zmene postupov prevádzky a údržby uvedených v základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL).

i) Pokiaľ nie je v zozname minimálneho vybavenia (MEL) uvedené inak, prevádzkovateľ dokončí:

▼B

1. postupy prevádzky uvedené v MEL, keď plánuje prevádzku a/alebo vykonáva prevádzku s nefungujúcou položkou zo zoznamu, a

2. postupy údržby uvedené v MEL pred začatím prevádzky s nefungujúcou položkou zo zoznamu.

j) Na základe osobitného individuálneho povolenia vydaného príslušným orgánom prevádzkovateľ môže prevádzkovať lietadlo s nefungujúcimi prístrojmi, prvkami vybavenia alebo funkciami mimo obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), ale v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), za predpokladu, že:

▼M2

1. dané prístroje, prvky vybavenia alebo funkcie spadajú do rozsahu pôsobnosti základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ako sa vymedzuje v písmene a);

2. povolenie sa nepoužíva ako bežný prostriedok výkonu prevádzky mimo obmedzení schváleného zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) a používa sa, iba keď udalosti, na ktoré prevádzkovateľ nemá vplyv, bránia dodržiavaniu podmienok MEL;

3. prevádzkovateľ vypracuje opis konkrétnych povinností a zodpovednosti pri kontrole prevádzky lietadla na základe takého povolenia a

4. vypracuje sa plán opravy nefungujúcich prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií, alebo návratu prevádzky lietadla do rámca obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) pri najbližšej príležitosti.

ORO.MLR.110 Palubný denník

Pre každý let alebo sériu letov sa uchovávajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo rovnocenného dokumentu.

ORO.MLR.115 Vedenie záznamov

▼M4

a) Tieto záznamy sa musia uchovávať najmenej 5 rokov:

1. v prípade prevádzkovateľov CAT záznamy o činnostiach uvedených v ORO.GEN.200;

2. v prípade oznámených prevádzkovateľov kópia vyhlásenia prevádzkovateľa, podrobnosti týkajúce sa povolení, ktorých sú držiteľmi, a prevádzková príručka;

3. v prípade držiteľov povolenia SPO okrem požiadaviek odseku 2 písm. a) záznamy týkajúce sa posúdenia rizika vykonaného v súlade s požiadavkami podčasti SPO.OP.230 a týkajúce sa štandardných prevádzkových postupov.

▼B

b) 3 mesiace sa uchovávajú nasledujúce informácie používané na prípravu a vykonanie letu a súvisiace správy:

1. prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné;

2. oznámenie (oznámenia) pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu pre konkrétnu trať, ak ich zostavil prevádzkovateľ;

3. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;

4. oznámenie o špeciálnom náklade vrátane písomnej informácie pre veliteľa lietadla/veliaceho pilota o nebezpečnom náklade ►M4 , ak je to uplatniteľné ◄;

5. palubný denník alebo rovnocenný dokument a

6. hlásenie (hlásenia) z letu na zaznamenanie podrobností každej udalosti alebo všetkých prípadov, ktoré veliteľ lietadla/veliaci pilot pokladá za nevyhnutné hlásiť alebo zaznamenať.

▼B

c) Osobné záznamy pracovníkov sa uchovávajú počas obdobia uvedeného v tabuľke:

Preukaz spôsobilosti letovej posádky a osvedčenie pre palubných sprievodcov	Tak dlho, ako člen posádky uplatňuje oprávnenia preukazu spôsobilosti alebo osvedčenia pre prevádzkovateľa lietadla
Výcvik, preskúšanie a kvalifikácie člena posádky	3 roky
Záznamy o praxi člena posádky	15 mesiacov
Spôsobilosť člena posádky na trať a letisko/úlohu a oblasť, podľa potreby	3 roky
Výcvik týkajúci sa nebezpečného nákladu, podľa potreby	3 roky
Záznamy o výcviku/odbornej spôsobilosti ďalších pracovníkov, u ktorých sa vyžaduje výcvikový program	posledné 2 výcvikové záznamy

d) Prevádzkovateľ:

1. uchováva záznamy o všetkých výcvikoch, preskúšaniach a kvalifikáciách každého člena posádky, ako je stanovené v časti ORO, a

2. na požiadanie umožní prístup k týmto záznamom dotknutému členovi posádky.

e) Prevádzkovateľ chráni informácie použité na prípravu a vykonanie letu a záznamy o výcviku pracovníkov, aj keď už prestane byť prevádzkovateľom daného lietadla alebo zamestnávateľom člena posádky, za predpokladu, že je to v období stanovenom v písmene c).

f) Ak sa člen posádky stane členom posádky pre iného prevádzkovateľa, prevádzkovateľ sprístupní záznamy tohto člena posádky novému prevádzkovateľovi za predpokladu, že je to v období stanovenom v písmene c).

PODČASŤ

BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

▼M16

ORO.SEC.100 Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku – letúny

a) Vo všetkých letúnoch vybavených zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku sa tieto dvere musia dať zamknúť a musia byť poskytnuté prostriedky, na základe ktorých palubní sprievodcovia dokážu informovať letovú posádku v prípade podozrivej činnosti alebo porušenia bezpečnostnej ochrany v kabíne.

b) Všetky letúny prepravujúce cestujúcich, ktoré sa používajú na obchodnú prepravu cestujúcich, musia byť vybavené schválenými zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku, ktoré sa dajú zamknúť a odomknúť z pracovného miesta každého pilota, a musia byť projektované tak, aby spĺňali príslušné požiadavky na letovú spôsobilosť, ak takéto letúny patria do ktorejkoľvek z týchto kategórií:

1. letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 54 500 kg;

2. letúny s MCTOM väčšou ako 45 500 kg a s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich alebo

▼M16

3. letúny s MOPSC pre viac ako 60 cestujúcich.

c) Vo všetkých letúnoch vybavených zabezpečenými dverami do priestoru pre letovú posádku v súlade s písmenom b):

1. sa tieto dvere zatvoria pred spustením motorov na vzlet, a ak si to vyžadujú postupy bezpečnostnej ochrany alebo veliaci pilot, musia byť zamknuté až do vypnutia motorov po pristátí s výnimkou prípadov, keď sa považuje za potrebné umožniť vstup alebo výstup oprávnených osôb v súlade s vnútroštátnym programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva;

2. musia byť zabezpečené prostriedky na monitorovanie celého priestoru okolo dverí mimo priestoru pre letovú posádku z pracovného miesta každého pilota s cieľom identifikovať osoby dožadujúce sa vstupu do priestoru pre letovú posádku a odhaliť podozrivé správanie alebo možnú hrozbu.

▼M4

ORO.SEC.105 Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku – vrtuľníky

▼B

Dvere pilotného priestoru všetkých vrtuľníkov prevádzkovaných na prepravu cestujúcich, ak sú inštalované, musia byť uzamykateľné z priestoru pre letovú posádku s cieľom zabrániť neoprávnenému vstupu.

PODČASŤ FC

LETOVÁ POSÁDKA

▼M4

ORO.FC.005 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ vo vzťahu k výcviku, praxi a odbornej spôsobilosti letovej posádky, a túto podčasť tvorí:

a) ODDIEL 1, v ktorom sa uvádzajú spoločné požiadavky uplatniteľné na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a každú obchodnú prevádzku;

▼M14

b) ODDIEL 2, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky uplatniteľné na prevádzku obchodnej leteckej dopravy s výnimkou prevádzky osobnej obchodnej leteckej dopravy vykonávanej podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky a v rámci miestnej oblasti, ktorú stanovil príslušný orgán:

1. jednomotorových vrtuľových letúnov s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich alebo

2. iných ako zložitých motorových vrtuľníkov s jedným motorom s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich;

▼M4

c) ODDIEL 3, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky pre obchodnú špeciálnu prevádzku a pre prevádzku uvedenú v odsekoch 1 a 2 písm. b).

▼M1

ODDIEL 1

Spoločné požiadavky

▼B

ORO.FC.100 Zloženie letovej posádky

a) Zloženie letovej posádky musí byť v súlade s požiadavkami letovej príručky lietadla a počet jej členov na určených pracovných miestach nesmie byť menší ako minimum uvedené v letovej príručke lietadla alebo ako sa stanovuje v prevádzkových obmedzeniach predpísaných pre dané lietadlo.

b) Letová posádka sa doplní ďalšími členmi letovej posádky, ak si to vyžaduje druh prevádzky, a počet členov letovej posádky nesmie byť menší ako počet stanovený v prevádzkovej príručke.

c) Všetci členovia letovej posádky musia byť držiteľmi preukazov spôsobilosti a kvalifikácií vydaných alebo schválených v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1178/2011 ([1]), ktoré zodpovedajú im zvereným povinnostiam.

▼M21

d) Člena letovej posádky môže počas letu vystriedať pri plnení jeho povinností pri riadení iný primerane kvalifikovaný člen letovej posádky.

▼B

e) Ak sú prácou člena letovej posádky poverené osoby, ktoré sú samostatne zárobkovo činné alebo pracujú na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overí, či sú dodržané všetky príslušné požiadavky tejto podčasti a príslušné časti prílohy I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 vrátane požiadaviek na prax, pričom zohľadní všetky služby, ktoré člen letovej posádky poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom) s cieľom určiť najmä:

1. celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a

2. príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

▼M21

f) Osobitné požiadavky na prevádzku vrtuľníkov

Ak vrtuľník prevádzkuje posádka dvoch pilotov, každý pilot musí buď:

1. byť držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) vo vrtuľníkoch v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011 alebo

2. mať absolvovaných najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke.

ORO.FC.105 Určenie veliaceho pilota/veliteľa lietadla

a) Prevádzkovateľ v súlade s bodom 8.6 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 určí jedného pilota z letovej posádky s kvalifikáciou veliaceho pilota v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 za veliaceho pilota alebo v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy veliteľa lietadla.

b) Prevádzkovateľ určí člena letovej posádky za veliaceho pilota/veliteľa lietadla, iba ak sú splnené všetky tieto podmienky:

1. daný člen letovej posádky má minimálnu úroveň praxe uvedenú v prevádzkovej príručke;

2. daný člen letovej posádky má primerané vedomosti o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť;

3. v prípade prevádzky s viacčlennou posádkou daný člen letovej posádky absolvoval na zvýšenie kvalifikácie z druhého pilota na veliaceho pilota/veliteľa lietadla kurz veliteľa lietadla poskytovaný prevádzkovateľom.

([1]) Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1.

▼M21

c) V prípade obchodnej prevádzky letúnov a vrtuľníkov veliaci pilot/veliteľ lietadla alebo pilot, ktorého možno vykonaním letu poveriť, musí mať absolvovaný úvodný zoznamovací výcvik venovaný trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a letiskám, zariadeniam a postupom, ktoré sa majú použiť, a musí si tieto znalosti udržiavať takto:

1. Platnosť znalosti letísk sa udržiava prevádzkou aspoň raz na príslušnom letisku počas 12 kalendárnych mesiacov.

2. Znalosti o trati alebo oblasti sa udržiavajú prevádzkou aspoň raz na príslušnej trati alebo v príslušnej oblasti počas 36 mesiacov. Okrem toho sa pri znalostiach o trati alebo oblasti vyžaduje opakovací výcvik, ak pilot v rámci daného 36-mesačného obdobia neabsolvoval žiadnu prevádzku na danej trati alebo v danej oblasti 12 mesiacov.

d) Bez ohľadu na písmeno c) možno v prípade prevádzky VFR počas dňa s letúnmi a vrtuľníkmi výkonnostnej triedy B a C zoznamovací výcvik venovaný trati a letiskám nahradiť zoznamovacím výcvikom venovaným oblasti.

▼B

ORO.FC.110 Palubný inžinier

Ak konštrukcia letúna zahŕňa samostatné pracovné miesto palubného inžiniera, súčasťou letovej posádky je jeden jej člen, ktorý má vhodnú odbornú spôsobilosť v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi.

ORO.FC.115 Výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM)

a) Pred začatím prevádzky absolvuje člen letovej posádky výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM) zodpovedajúci jeho úlohe, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.

b) Jednotlivé prvky výcviku CRM sú zahrnuté vo výcviku na typ alebo triedu lietadla a v udržiavacom výcviku, ako aj v kurze veliteľa lietadla.

ORO.FC.120 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa

a) V prípade prevádzky letúna alebo vrtuľníka musí člen letovej posádky absolvovať preškoľovací výcvikový kurz prevádzkovateľa skôr, ako začne vykonávať pravidelné traťové lety bez dozoru:

1. pri prechode na lietadlo, pre ktoré sa vyžaduje nová typová kvalifikácia alebo kvalifikácia pre triedu;

2. pri zmene prevádzkovateľa.

b) Preškoľovací výcvikový kurz prevádzkovateľa zahŕňa výcvik na zariadeniach inštalovaných v lietadle, ktoré zodpovedajú úlohám členov letovej posádky.

▼M21

ORO.FC.125 Rozdielový výcvik, zoznamovanie, výcvik v oblasti vybavenia a postupov

a) Členovia letovej posádky absolvujú rozdielový výcvik alebo zoznamovanie, ak sa to vyžaduje v prílohe I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

b) Členovia letovej posádky absolvujú výcvik v oblasti vybavenia a postupov pri zmene vybavenia alebo pri zmene postupov, ktoré si vyžadujú dodatočné vedomosti o aktuálne prevádzkovaných typoch alebo variantoch.

c) V prevádzkovej príručke sa uvedie, kedy sa takýto rozdielový výcvik, zoznamovanie alebo výcvik v oblasti vybavenia a postupov vyžaduje.

▼B

ORO.FC.130 Udržiavací výcvik a preskúšanie

▼M21

a) Každý člen letovej posádky každoročne absolvuje udržiavací letecký a pozemný výcvik týkajúci sa typu alebo variantu a súvisiaceho vybavenia lietadla, na ktorého prevádzke sa podieľa, vrátane výcviku zameraného na umiestnenie a použitie núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube daného lietadla.

▼B

b) Každý člen letovej posádky musí byť pravidelne preskúšaný, aby preukázal odbornú spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

ORO.FC.135 Spôsobilosť pilota riadiť z každého pilotného sedadla

Členovia letovej posádky, ktorí môžu byť určení na riadenie z každého sedadla pilota, absolvujú príslušný výcvik a preskúšanie, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.

▼M21

ORO.FC.140 Prevádzka na viac ako jednom type alebo variante

a) Členovia letovej posádky, ktorí lietajú na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel, musia vyhovieť požiadavkám predpísaným v tejto podčasti pre každý typ alebo variant, pokiaľ zápočty týkajúce sa výcviku, preskúšania a požiadaviek na rozlietanosť nie sú stanovené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti (vhodnosti) stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 pre príslušné typy alebo varianty.

b) Prevádzkovateľ môže vymedziť skupiny typov jednomotorových vrtuľníkov. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na jednom type je platné pre všetky ostatné typy v danej skupine, ak sú splnené obe tieto podmienky:

1. skupina zahŕňa buď len jednomotorové turbínové vrtuľníky prevádzkované podľa VFR, alebo zahŕňa len jednomotorové piestové vrtuľníky prevádzkované podľa VFR;

2. v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy sa v rámci 3-ročného cyklu vykonajú najmenej dve preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na jeden typ.

c) Pokiaľ ide o špeciálnu prevádzku, tie prvky výcviku na lietadle/FSTD a preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, ktoré sa týkajú príslušných aspektov spojených so špecializovanou úlohou a nesúvisia s typom alebo skupinou typov, možno započítať ostatným skupinám alebo typom na základe posúdenia rizika, ktoré vykoná prevádzkovateľ.

d) V prípade prevádzky viac než jedného typu alebo variantu vrtuľníka, ktoré sa používajú v dostatočne podobnej prevádzke, ak traťové preskúšania medzi typmi alebo variantmi rotujú, každé traťové preskúšanie predlžuje platnosť traťového preskúšania na ostatné typy alebo varianty vrtuľníka.

e) V prevádzkovej príručke sa uvedú príslušné postupy a akékoľvek prevádzkové obmedzenia na každú prevádzku na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel.

▼M18

ORO.FC.145 Poskytovanie výcviku, preskúšanie a posudzovanie

a) Každý výcvik, preskúšanie a posudzovanie požadované v tejto podčasti sa vykonávajú v súlade s výcvikovými programami a osnovami, ktoré zaviedol prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke.

▼M18

b) Pri zavádzaní výcvikových programov a osnov prevádzkovateľ zohľadní príslušné prvky vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012.

▼M21

c) V prípade prevádzky CAT schvaľuje programy výcviku a preskúšania vrátane osnov a použitia prostriedkov na poskytovanie programu, ako napríklad jednotlivých výcvikových zariadení na simuláciu letu (FSTD) a iných výcvikových metód, príslušný orgán.

d) Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD) použité na splnenie požiadaviek tejto podčasti musí mať kvalifikáciu v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011 a musí byť čo najvernejšou napodobeninou lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ. Rozdiely medzi FSTD a lietadlom sa podľa potreby opíšu a vysvetlia v rámci predletovej prípravy (inštruktáže) alebo výcviku.

▼M18

e) Prevádzkovateľ zavedie systém primeraného sledovania zmien FSTD a zabezpečí, že tieto zmeny neovplyvnia vhodnosť výcvikových programov.

▼M21

f) Prevádzkovateľ monitoruje platnosť každého udržiavacieho výcviku a preskúšania.

g) Obdobia platnosti vyžadované v tejto podčasti sa počítajú od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo rozlietanie, výcvik alebo preskúšanie.

▼M18

ORO.FC.146 Personál poskytujúci výcvik, preskúšanie a posudzovanie

a) Každý výcvik, preskúšanie a posudzovanie požadované v tejto podčasti vykonáva primerane odborne spôsobilý personál.

▼M21

b) V prípade výcviku, preskúšania a posudzovania letu a simulácie letu personál poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie alebo posudzovanie musí byť odborne spôsobilý v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011. Okrem toho personál poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie zamerané na špeciálnu prevádzku musí byť primerane kvalifikovaný na príslušnú prevádzku.

▼M18

c) V prípade programu EBT personál, ktorý vykonáva posudzovanie a poskytuje výcvik, musí:

1. byť držiteľom osvedčenia inštruktora alebo examinátora podľa prílohy I (časť FCL),

2. absolvovať program štandardizácie inštruktorov EBT prevádzkovateľa. To zahŕňa úvodný štandardizačný program a udržiavací štandardizačný program.

   Absolvovaním úvodnej štandardizácie EBT prevádzkovateľa získava inštruktor odbornú spôsobilosť na vykonávanie praktického posudzovania EBT.

▼M21

d) Bez ohľadu na písmeno b) môže vykonať traťové hodnotenie spôsobilosti primerane kvalifikovaný veliteľ vymenovaný prevádzkovateľom, ktorý je štandardizovaný v koncepcii EBT a hodnotení spôsobilostí (traťový hodnotiteľ).

e) Bez ohľadu na písmeno b) výcvik v lietadle/FSTD a preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môže vykonávať primerane kvalifikovaný veliteľ lietadla, ktorý je držiteľom osvedčenia FI/TRI/SFI a ktorého prevádzkovateľ poveril ktoroukoľvek z týchto prevádzok:

▼M21

1. prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT) vrtuľníkmi spĺňajúcimi kritériá vymedzené v ustanovení ORO.FC.005 písm. b) bode 2;

2. prevádzka CAT inými ako zložitými motorovými vrtuľníkmi cez deň a na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov;

3. prevádzka CAT letúnmi výkonnostnej triedy B, ktoré nespĺňajú kritériá vymedzené v ustanovení ORO.FC.005 písm. b) bode 1.

f) Bez ohľadu na písmeno b) výcvik v lietadle/FSTD a preukázanie spôsobilosti/preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môže vykonávať primerane kvalifikovaný veliaci pilot/veliteľ lietadla, ktorého prevádzkovateľ poveril ktoroukoľvek z týchto prevádzok:

1. špeciálna prevádzka;

▼M26

2. prevádzka obchodnej leteckej dopravy (CAT) letúnmi spĺňajúcimi kritériá vymedzené v ustanovení ORO.FC.005 písm. b) bode 1.

▼M21

g) Bez ohľadu na písmeno b) môže traťové preskúšanie viesť primerane kvalifikovaný veliteľ lietadla, ktorého menuje prevádzkovateľ.

h) Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o osobách vymenovaných podľa písmen e) až g).

▼M1

ODDIEL 2

Spoločné požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy

▼B

ORO.FC.200 Zloženie letovej posádky

a) V žiadnej letovej posádke nesmie byť viac ako jeden neskúsený člen letovej posádky.

b) Veliteľ lietadla môže poveriť vykonávaním letu iného vhodne odborne spôsobilého pilota v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 za predpokladu, že sú splnené požiadavky podľa ORO.FC.105 písm. b) bodu 1, písm. b) bodu 2 a písm. c).

c) Osobitné požiadavky na prevádzku letúnov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci:

1. Minimálnu letovú posádku turbovrtuľových letúnov s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) viac ako deväť sedadiel pre cestujúcich a všetkých prúdových letúnov tvoria aspoň dvaja piloti.

2. Letúny iné ako letúny uvedené v písmene c) bode 1 riadi minimálna posádka dvoch pilotov. V prípade, že sú splnené požiadavky podľa ORO.FC.202, môže tieto letúny riadiť jeden pilot.

▼M21

d) Osobitné požiadavky na prevádzku vrtuľníkov

Pri každej prevádzke vrtuľníkov s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich a pri prevádzke podľa IFR vrtuľníkov s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich tvoria minimálnu letovú posádku dvaja piloti.

▼B

ORO.FC.A.201 Striedanie členov letovej posádky počas letu

a) Veliteľ lietadla môže poveriť vykonaním letu:

1. iného veliteľa lietadla s príslušnou kvalifikáciou alebo

▼B

2. výhradne na lety nad letovou hladinou (FL) 200 pilota, ktorý spĺňa tieto minimálne požiadavky na kvalifikáciu:

i) preukaz spôsobilosti dopravného pilota (ATPL);

ii) preškoľovací výcvik a preskúšanie vrátane výcviku na získanie typovej kvalifikácie v súlade s ORO.FC.220;

iii) celý udržiavací výcvik a preskúšanie v súlade s ORO.FC.230 a ORO.FC.240;

iv) znalosť trate/oblasti a letiska v súlade s ORO.FC.105.

b) Druhého pilota môže striedať:

1. iný vhodne kvalifikovaný pilot;

2. výlučne na lety nad letovou hladinou (FL) 200 druhý pilot s kvalifikáciou pre cestovný let, ktorý spĺňa tieto minimálne požiadavky na kvalifikáciu:

i) platný preukaz spôsobilosti obchodného pilota (CPL) s prístrojovou kvalifikáciou;

ii) preškoľovací výcvik a preskúšanie vrátane výcviku na získanie typovej kvalifikácie v súlade s ORO.FC.220 s výnimkou požiadavky na výcvik vzletu a pristátia;

iii) udržiavací výcvik a preskúšanie v súlade s ORO.FC.230 s výnimkou požiadavky na výcvik vzletu a pristátia.

c) Palubného inžiniera môže počas letu vystriedať člen letovej posádky s vhodnou kvalifikáciou v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi.

ORO.FC.202 Jednopilotná prevádzka IFR alebo prevádzka v noci

▼M21

Na let podľa IFR alebo v noci s minimálnou letovou posádkou pozostávajúcou z jedného pilota musia byť splnené tieto podmienky:

▼B

a) Prevádzkovateľ zahrnie do prevádzkovej príručky program preškoľovacieho a udržiavacieho výcviku pilota obsahujúceho dodatočné požiadavky na jednopilotnú prevádzku. Pilot absolvuje výcvik v oblasti postupov prevádzkovateľa týkajúci sa najmä:

1. ovládania motora a jeho obsluhy v núdzových prípadoch;

2. používania kontrolného zoznamu bežných, mimoriadnych a núdzových úkonov;

3. komunikácie s riadením letovej prevádzky (ATC);

4. postupov na odlet a priblíženie;

5. ovládania autopilota, ak je k dispozícii;

6. používania zjednodušenej dokumentácie počas letu;

7. optimalizácie činnosti jednopilotnej posádky.

▼M21

b) ZÁMERNE VYNECHANÉ

▼B

c) V prípade prevádzky IFR letúna pilot:

▼B

1. musí absolvovať najmenej 50 hodín letu IFR na letúne daného typu alebo triedy, z toho 10 hodín vo funkcii veliteľa lietadla, a

2. počas predchádzajúcich 90 dní vykonal na letúne daného typu alebo triedy:

i) päť letov IFR vrátane troch priblížení podľa prístrojov v úlohe jediného pilota alebo

ii) preskúšanie priblíženia IFR.

d) V prípade prevádzky letúna v noci pilot:

1. musí absolvovať aspoň 15 hodín letu v noci, čo môže byť súčasťou 50 hodín letu IFR v písmene c) bode 1, a

2. počas predchádzajúcich 90 dní vykonal na letúne daného typu alebo triedy:

i) tri vzlety a pristátia v noci v úlohe jediného pilota alebo

ii) preskúšanie nočného vzletu a pristátia.

e) V prípade prevádzky vrtuľníka podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) pilot:

1. musí absolvovať 25 hodín celkového času letov IFR v príslušnom prevádzkovom prostredí a

2. 25 hodín celkového času letu v jednopilotnej prevádzke na určitom type vrtuľníka schválenom pre lety IFR s jedným pilotom, z toho 10 hodín môže tvoriť let pod dozorom vrátane piatich úsekov traťových IFR letov pod dozorom s použitím jednopilotných postupov, a

3. počas predchádzajúcich 90 dní vykonal:

i) päť letov IFR vrátane troch priblížení podľa prístrojov v úlohe jediného pilota na vrtuľníku schválenom na tento účel alebo

ii) preskúšanie priblíženia IFR v úlohe jediného pilota na príslušnom type vrtuľníka, letovom výcvikovom zariadení (FTD) alebo typovom letovom simulátore (FFS).

ORO.FC.205 Kurz veliteľa lietadla

a) Kurz veliteľa lietadla pre prevádzku letúna a vrtuľníka zahŕňa prinajmenšom tieto prvky:

1. výcvik na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), zahŕňajúci traťovo orientovaný letový výcvik (LOFT) a/alebo letový výcvik;

2. preskúšanie odbornej spôsobilosti vo funkcii veliteľa lietadla prevádzkovateľom;

3. výcvik zodpovednosti veliteľa lietadla;

4. traťový výcvik ako veliteľ lietadla pod dozorom, najmenej:

i) 10 letových úsekov v prípade letúnov a

▼B

ii) 10 hodín vrátane najmenej 10 letových úsekov v prípade vrtuľníkov;

5. absolvovanie traťového preskúšania vo funkcii veliteľa lietadla a preukázanie primeraných vedomostí o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť, a

6. výcvik optimalizácie činnosti posádky.

ORO.FC.215 Počiatočný výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM)

a) Člen letovej posádky absolvuje počiatočný výcvik CRM skôr, ako začne vykonávať lety bez dozoru.

b) Počiatočný výcvik CRM vykonáva aspoň jeden školiteľ CRM s primeranou odbornou spôsobilosťou, ktorému môžu v konkrétnych oblastiach pomáhať odborníci.

c) Ak člen letovej posádky ešte neabsolvoval teoretický výcvik v oblasti ľudských faktorov potrebný na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL), absolvuje pred počiatočným CRM výcvikom alebo v kombinácii s počiatočným výcvikom CRM teoretický výcvik založený na osnovách v oblasti ľudskej výkonnosti a ľudských obmedzení na získanie ATPL, ktorý poskytuje prevádzkovateľ, ako sa ustanovuje v prílohe I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

ORO.FC.220 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie

a) Výcvik CRM je začlenený do preškoľovacieho výcvikového kurzu prevádzkovateľa.

▼M21

b) Členovi letovej posádky po začatí preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa nesmie byť určené vykonávanie letových povinností na lietadle iného typu alebo inej triedy, až kým tento výcvik neabsolvuje alebo neukončí. Členovia posádky, ktorí prevádzkujú iba letúny výkonnostnej triedy B, môžu byť počas preškoľovacích kurzov pridelení na lety na iných typoch letúnov výkonnostnej triedy B v rozsahu nevyhnutnom na zachovanie prevádzky. Členovia posádky môžu byť pridelení na lety na jednomotorových vrtuľníkoch počas preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa na jednomotorovom vrtuľníku za predpokladu, že to neovplyvní výcvik.

▼B

c) Rozsah výcviku, ktorý sa požaduje od členov letovej posádky v rámci preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa, sa stanoví v súlade so štandardmi na odbornú spôsobilosť a prax vymedzenými v prevádzkovej príručke s prihliadnutím na predchádzajúci výcvik a prax člena letovej posádky.

d) Člen letovej posádky absolvuje:

1. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, ako aj výcvik a preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia pred začatím traťových letov pod dozorom (LIFUS) a

2. traťové preskúšanie po dokončení traťových letov pod dozorom. V prípade letúnov výkonnostnej triedy B sa traťové lety pod dozorom môžu vykonávať na ľubovoľnom letúne v rámci príslušnej triedy.

▼M2

e) V prípade letúnov piloti, ktorým bola vydaná typová kvalifikácia na základe výcvikového kurzu bez letového výcviku (ZFTT):

1. začnú vykonávať traťové lety pod dozorom najneskôr do 21 dní po ukončení praktickej skúšky, alebo po zodpovedajúcom výcviku, ktorý poskytne prevádzkovateľ. Obsah uvedeného výcviku je opísaný v prevádzkovej príručke;

2. vykonajú šesť vzletov a pristátí na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), a to najneskôr do 21 dní po ukončení praktickej skúšky pod dozorom inštruktora s typovou kvalifikáciou na letúny [TRI (A)] sediaceho na inom pilotnom sedadle. Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak sú zápočty vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012. Ak sa tieto vzlety a pristátia nevykonajú do 21 dní, prevádzkovateľ zabezpečí opakovací výcvik, ktorého obsah je opísaný v prevádzkovej príručke;

3. vykonajú prvé štyri vzlety a pristátia v rámci traťových letov v letúne pod dozorom inštruktora s typovou kvalifikáciou na letúny TRI(A) sediaceho na inom pilotnom sedadle. Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak sú zápočty vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012.

▼M21

f) Ak prevádzkové okolnosti, ako napríklad žiadanie o nové AOC alebo doplnenie lietadlového parku o nový typ alebo triedu lietadla, prevádzkovateľovi neumožňujú splnenie požiadaviek podľa písmena d), daný prevádzkovateľ môže vypracovať osobitný preškoľovací kurz, ktorý sa použije dočasne pre obmedzený počet pilotov.

ORO.FC.230 Udržiavací výcvik a preskúšavanie

a) Každý člen letovej posádky absolvuje udržiavací výcvik a preskúšavanie týkajúce sa typu alebo variantu a súvisiaceho vybavenia lietadla, na prevádzke ktorého sa podieľa.

b) *Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom*

1. Každý člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom v bežnej zostave posádky.

2. Ak sa bude od člena letovej posádky požadovať vykonávanie letov IFR, preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa podľa potreby vykoná bez vonkajšej vizuálnej orientácie.

3. Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 6 kalendárnych mesiacov. Pre prevádzku VFR počas dňa na letúnoch výkonnostnej triedy B, ktorá sa vykonáva v období nepresahujúcom viac ako 8 za sebou nasledujúcich mesiacov, postačuje jedno preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Toto preskúšanie odbornej spôsobilosti musí prebehnúť pred začiatkom prevádzky obchodnej leteckej dopravy.

c) *Traťové preskúšanie*

Každý člen letovej posádky absolvuje traťové preskúšanie na príslušnom lietadle. Čas platnosti traťového preskúšania je 12 kalendárnych mesiacov.

▼M21

d) *Výcvik a preskúšavanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia*

Každý člen letovej posádky sa podrobí udržiavaciemu výcviku a preskúšaniu znalostí o umiestnení a používaní núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube lietadla. Platnosť výcviku a preskúšania používania núdzového a bezpečnostného vybavenia je 12 kalendárnych mesiacov.

e) *Výcvik CRM*

1. Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sa začlenia prvky CRM.

2. Každý člen letovej posádky absolvuje konkrétny modulový výcvik CRM. Všetky hlavné témy výcviku CRM sa musia absolvovať v rámci modulových výcvikových lekcií čo najrovnomernejšie rozložených počas obdobia každých troch rokov.

f) Každý člen letovej posádky absolvuje pozemný výcvik a letový výcvik na FSTD alebo na lietadle, alebo kombináciu výcviku na FSTD a lietadle aspoň každých 12 kalendárnych mesiacov.

▼M18

ORO.FC.231 Výcvik založený na dôkazoch

a) PROGRAM EBT

1. Prevádzkovateľ môže nahradiť požiadavky ustanovenia ORO.FC.230 vytvorením, vykonávaním a zachovávaním vhodného programu EBT schváleného príslušným orgánom.

Prevádzkovateľ preukazuje schopnosť podporovať vykonávanie programu EBT (vrátane plánu vykonávania) a vykonáva posúdenie bezpečnostných rizík, ktorým preukazuje, ako sa dosahuje rovnocenná úroveň bezpečnosti.

2. Program EBT:

i) zodpovedá veľkosti prevádzkovateľa a povahe a zložitosti jeho činností s prihliadnutím na nebezpečenstvá a súvisiace riziká spojené s týmito činnosťami;

ii) zaisťuje spôsobilosť pilota posudzovaním a rozvíjaním spôsobilostí pilota, ktoré sa požadujú na bezpečnú, účinnú a efektívnu prevádzku lietadiel;

iii) zabezpečí, aby bol každý pilot konfrontovaný s témami posudzovania a výcviku v súlade s ustanovením ORO.FC.232;

iv) zahŕňa aspoň šesť modulov EBT rozložených v rámci trojročného programu; každý modul EBT pozostáva z hodnotiacej fázy a fázy výcviku. Obdobie platnosti modulu EBT je 12 mesiacov;

A) Hodnotiaca fáza pozostáva z traťovo orientovaného letového scenára (alebo scenárov) s cieľom posúdiť všetky spôsobilosti a určiť individuálne potreby výcviku.

▼**M18**

B) Fáza výcviku zahŕňa:

a) fázu výcviku manévrov, ktorá zahŕňa výcvik na dosiahnutie spôsobilosti pri vykonávaní určitých vymedzených manévrov;

b) fázu výcviku na základe scenára, ktorá zahŕňa traťovo orientovaný letový scenár (alebo scenáre) s cieľom rozvíjať spôsobilosti a riešiť individuálne potreby výcviku.

Fáza výcviku sa vykoná včas po hodnotiacej fáze.

3. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý pilot zapísaný v programe EBT absolvoval:

i) minimálne dva moduly EBT počas obdobia platnosti typovej kvalifikácie s odstupom najmenej 3 mesiace. Modul EBT je absolvovaný po:

A) absolvovaní obsahu programu EBT pre daný modul EBT (konfrontácia pilota s témami posudzovania a výcviku) a

B) preukázaní prijateľnej úrovne výkonnosti pri všetkých pozorovaných spôsobilostiach;

ii) traťové hodnotenie (hodnotenia) spôsobilostí a

iii) pozemný výcvik.

4. Prevádzkovateľ zavedie program štandardizácie inštruktorov a program zaistenia súladu medzi inštruktormi EBT s cieľom zaručiť, aby boli inštruktori zapojení do EBT riadne odborne spôsobilí vykonávať svoje úlohy.

i) Tento program sa musí vzťahovať na všetkých inštruktorov.

ii) Prevádzkovateľ používa na posúdenie súladu vhodné metódy a ukazovatele.

iii) Prevádzkovateľ preukazuje, že medzi inštruktormi existuje dostatočný súlad.

5. Program EBT môže zahŕňať postupy pre nepredvídané okolnosti, ktoré by mohli ovplyvniť uskutočnenie modulov EBT. Prevádzkovateľ preukazuje, že uvedené postupy sú potrebné. Postupmi sa zaistí, aby pilot nepokračoval v lete na trati, ak pozorovaný výkon nedosiahol minimálnu prijateľnú úroveň. Môžu k nim patriť:

i) odlišný časový odstup medzi modulmi EBT a

ii) odlišné poradie fáz modulu EBT.

b) RÁMEC SPÔSOBILOSTÍ

Prevádzkovateľ používa rámec spôsobilostí pre všetky aspekty posudzovania a výcviku v rámci programu EBT. Rámec spôsobilostí:

1. je komplexný, presný a použiteľný;

▼**M18**

2. zahŕňa pozorovateľné správanie potrebné na bezpečnú, účinnú a efektívnu prevádzku;

3. zahŕňa stanovený súbor spôsobilostí, ich opisy a s nimi súvisiace pozorovateľné správanie.

c) VÝKON VÝCVIKOVÉHO SYSTÉMU

1. Výkon systému EBT sa meria a hodnotí na základe procesu spätnej väzby s cieľom:

i) potvrdiť a zdokonaliť program EBT prevádzkovateľa;

ii) zabezpečiť, aby program EBT prevádzkovateľa rozvíjal spôsobilosti pilota.

2. Proces spätnej väzby sa zahrnie do systému riadenia prevádzkovateľa.

3. Prevádzkovateľ vypracuje postupy, ktorými sa riadi ochrana údajov EBT.

d) KLASIFIKAČNÝ SYSTÉM

1. Prevádzkovateľ používa na posúdenie spôsobilostí pilota klasifikačný systém. V klasifikačnom systéme sa zaistí:

i) dostatočná úroveň podrobností s cieľom umožniť presné a účelné merania individuálnej výkonnosti;

ii) výkonnostné kritérium a stupnica pre každú spôsobilosť, pričom sa na stupnici určí bod pre minimálnu prijateľnú úroveň, ktorá sa má dosiahnuť na vykonávanie traťových letov. Prevádzkovateľ vypracuje postupy na riešenie nízkej výkonnosti pilota;

iii) celistvosť údajov;

iv) bezpečnosť údajov.

2. Prevádzkovateľ v pravidelných intervaloch overuje presnosť klasifikačného systému podľa systému referenčných kritérií.

e) VHODNÉ VÝCVIKOVÉ ZARIADENIA A POČET HODÍN NA ABSOLVOVANIE PROGRAMU EBT PREVÁDZKOVATEĽA

1. Každý modul EBT prebieha v FSTD s primeranou úrovňou kvalifikácie, aby sa zabezpečilo správne poskytnutie tém posudzovania a výcviku.

2. Prevádzkovateľ poskytne pilotovi dostatočný počet hodín vo vhodnom výcvikovom zariadení na absolvovanie programu EBT prevádzkovateľa. Kritériá na stanovenie počtu hodín programu EBT sú tieto:

i) počet hodín zodpovedá veľkosti a zložitosti programu EBT;

ii) počet hodín je dostatočný na absolvovanie programu EBT;

iii) počet hodín zaisťuje účinnosť programu EBT s prihliadnutím na odporúčania organizácie ICAO, agentúry a príslušného orgánu;

iv) počet hodín zodpovedá technológii používaných výcvikových zariadení.

f) ROVNOCENNOSŤ NESPRÁVNYCH ČINNOSTÍ

1. Každému pilotovi sa poskytne posúdenie a výcvik v oblasti riadenia nesprávnych činností systému lietadla.

▼**M18**

2. Nesprávne činnosti systému lietadla, ktoré kladú značné nároky na spôsobilú posádku, sa organizujú na základe týchto charakteristík:

   i) bezprostrednosť;

   ii) zložitosť:

   iii) zhoršenie kontroly nad lietadlom;

   iv) strata prístrojového vybavenia;

   v) riadenie následkov.

3. Každý pilot musí byť konfrontovaný aspoň s jednou nesprávnou činnosťou na každú charakteristiku a s frekvenciou, ktorá je stanovená v tabuľke tém posudzovania a výcviku.

4. Preukázaná spôsobilosť riadiť jednu nesprávnu činnosť sa považuje za rovnocennú preukázanej spôsobilosti riadiť ostatné nesprávne činnosti s rovnakými charakteristikami.

g) ROVNOCENNOSŤ PRIBLÍŽENÍ RELEVANTNÝCH PRE PREVÁDZKU

1. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý pilot absolvoval pravidelný výcvik vykonávania typov priblíženia a metód priblíženia relevantných pre prevádzku.

2. Tento výcvik zahŕňa priblíženia, ktoré kladú dodatočné nároky na spôsobilú posádku.

3. Tento výcvik zahŕňa priblíženia, ktoré si vyžadujú osobitné schválenie v súlade s prílohou V (časť SPA) k tomuto nariadeniu.

h) TRAŤOVÉ HODNOTENIE SPÔSOBILOSTI

1. Každý pilot sa podrobí pravidelnému traťovému hodnoteniu spôsobilosti v lietadle, aby preukázal bezpečné, účinné a efektívne vykonávanie bežnej traťovej prevádzky opísanej v prevádzkovej príručke.

2. Obdobie platnosti traťového hodnotenia spôsobilosti je 12 mesiacov.

3. Prevádzkovateľ schválený na EBT môže so súhlasom príslušného orgánu predĺžiť platnosť traťového hodnotenia spôsobilosti:

   i) buď na 2 roky, pod podmienkou posúdenia rizika;

   ii) alebo na 3 roky, pod podmienkou procesu spätnej väzby na monitorovanie traťovej prevádzky, v rámci ktorého sa identifikujú prevádzkové hrozby, minimalizujú riziká takýchto hrozieb a vykonávajú opatrenia na zvládnutie zlyhania ľudského faktora pri prevádzke.

4. Na úspešné absolvovanie traťového hodnotenia spôsobilosti pilot preukazuje prijateľnú úroveň výkonnosti vo všetkých pozorovaných spôsobilostiach.

i) POZEMNÝ VÝCVIK

1. Každých 12 mesiacov každý pilot podstúpi:

   i) technický pozemný výcvik;

   ii) posúdenie a výcvik týkajúci sa umiestnenia a používania všetkých núdzových a bezpečnostných zariadení na palube lietadla.

▼M18

2. Prevádzkovateľ môže so schválením príslušného orgánu a pod podmienkou posúdenia rizika predĺžiť obdobie posudzovania a výcviku týkajúceho sa umiestnenia a používania všetkých núdzových a bezpečnostných zariadení na palube lietadla na 24 mesiacov.

ORO.FC.232 Témy posudzovania a výcviku v programe EBT

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol každý pilot konfrontovaný s témami posudzovania a výcviku.

b) Témy posudzovania a výcviku sú:

1. odvodené z bezpečnostných a prevádzkových údajov, ktoré sa používajú na určenie oblastí, v ktorých je potrebné zlepšiť výcvik pilotov a stanoviť jeho priority s cieľom usmerniť tvorbu vhodných programov EBT;

2. rozložené v rámci trojročného obdobia pri stanovenej frekvencii;

3. relevantné z hľadiska typu alebo variantu lietadiel, ktoré pilot riadi.

▼M21

ORO.FC.235 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla – letúny

a) Velitelia letúnov, ktorých povinnosti vyžadujú, aby riadili z oboch pilotných sedadiel a vykonávali povinnosti druhého pilota, alebo velitelia lietadla, od ktorých sa požaduje vykonávanie výcviku alebo preskúšania, absolvujú dodatočný výcvik a preskúšanie s cieľom uistiť sa, že sú spôsobilí vykonávať príslušné bežné, mimoriadne a núdzové postupy z oboch sedadiel. Takýto výcvik a preskúšanie musia byť špecifikované v prevádzkovej príručke. Preskúšanie sa môže vykonať spolu s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v ustanovení ORO.FC.230 písm. b) alebo v programe EBT predpísanom v ustanovení ORO.FC.231.

b) Dodatočný výcvik a preskúšavanie zahŕňa prinajmenšom:

1. poruchu motora počas vzletu;

2. priblíženie a opakovanie okruhu s jedným motorom neschopným prevádzky; a

3. pristátie s jedným motorom neschopným prevádzky.

c) Trvanie platnosti je 12 kalendárnych mesiacov. V prípade prevádzkovateľov so schváleným programom EBT sa platnosť určuje podľa tém posudzovania a výcviku v súlade s ORO.FC.232.

d) Pri riadení zo sedadla druhého pilota musia byť navyše platné a aktuálne aj preskúšania požadované v ustanovení ORO.FC.230 alebo posudzovanie a výcvik požadované v ustanovení ORO.FC.231 na účely riadenia zo sedadla veliteľa lietadla.

e) Pilot striedajúci veliteľa lietadla musí popri preskúšaní odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom stanovenom v ustanovení ORO.FC.230 písm. b) alebo posudzovaní a výcviku požadovaných v ustanovení ORO.FC.231 navyše preukázať aj prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré by inak neboli jeho povinnosťou. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie praxe sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.

f) Pilot iný ako veliteľ lietadla sediaci na sedadle veliteľa lietadla musí popri preskúšaní odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom stanovenom v ustanovení ORO.FC.230 písm. b) alebo posudzovaní a výcviku požadovaných v ustanovení ORO.FC.231 preukázať aj prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré sú povinnosťou veliteľa lietadla v úlohe monitorujúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie praxe sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.

▼M21

ORO.FC.236 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla – vrtuľníky

a) Piloti vrtuľníkov, ktorých povinnosti vyžadujú, aby pracovali na oboch sedadlách pilota, absolvujú dodatočný výcvik a preskúšanie s cieľom uistiť sa, že sú spôsobilí vykonávať príslušné bežné, mimoriadne a núdzové postupy z oboch sedadiel. Trvanie platnosti tejto spôsobilosti je 12 kalendárnych mesiacov.

b) Platné FI alebo TRI na príslušnom type sa považujú za spĺňajúce požiadavku uvedenú v písmene a), ak vykonávali činnosť FI alebo TRI za posledných 6 mesiacov na príslušnom type a na danom vrtuľníku.

▼B

ORO.FC.240 Prevádzka s viac ako jedným typom alebo variantom

a) Postupy alebo prevádzkové obmedzenia na prevádzku s viac ako jedným typom alebo variantom stanovené v prevádzkovej príručke a schválené príslušným orgánom zahŕňajú:

1. minimálnu úroveň praxe členov letovej posádky;

2. minimálnu úroveň praxe na jednom type alebo variante pred začatím výcviku a prevádzky s iným typom alebo variantom;

3. postup, ktorým sa letová posádka s kvalifikáciou na jeden typ alebo variant vycvičí a získa kvalifikáciu na iný typ alebo variant, a

4. všetky použiteľné požiadavky na rozlietanosť pre každý typ alebo variant.

▼M21

b) ZÁMERNE VYNECHANÉ

c) Ustanovenie písmena a) sa nevzťahuje na prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B, ak je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa.

▼B

ORO.FC.A.245 Alternatívny program výcviku a kvalifikácie

▼M21

a) Prevádzkovateľ letúna s primeranou praxou môže alternatívnym výcvikovým a kvalifikačným programom (ATQP), ktorý schváli príslušný orgán, nahradiť jednu alebo viac z týchto požiadaviek na výcvik a preskúšanie letovej posádky:

1. požiadavky stanovené v ustanovení SPA.LVO.120 o výcviku a kvalifikácii letovej posádky;

2. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.220 o preškoľovacom výcviku a preskúšaní;

3. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.125 o rozdielovom výcviku, zoznamovaní, výcviku v oblasti vybavenia a postupov;

4. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.205 o kurze veliteľa lietadla;

5. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.230 o udržiavacom výcviku a preskúšavaní; a

6. požiadavky stanovené v ustanovení ORO.FC.240 o prevádzke na viac ako jednom type alebo variante.

▼B

b) Program ATQP musí obsahovať výcvik a preskúšanie, ktorými sa stanovuje a zachováva úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá je minimálne na úrovni odbornej spôsobilosti dosiahnutej na základe ustanovení ORO.FC.220 a ORO.FC.230. Pred schválením programu ATQP príslušným orgánom sa musí preukázať úroveň výcviku a kvalifikácie letovej posádky.

▼B

c) Prevádzkovateľ, ktorý žiada o schválenie programu ATQP, predloží príslušnému orgánu vykonávací plán vrátane opisu úrovne výcviku a odbornej spôsobilosti letovej posádky, ktorá sa má dosiahnuť.

▼M21

d) Okrem preskúšaní požadovaných na základe ustanovení ORO.FC.230 a FCL.060 prílohy I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 každý člen letovej posádky podstúpi hodnotenie zamerané na let na trati (LOE), ktoré sa vykoná na FSTD. Trvanie platnosti LOE je 12 kalendárnych mesiacov. LOE je dokončené, keď sú splnené obe tieto podmienky:

1. naplnia sa osnovy LOE a

2. príslušný člen letovej posádky preukázal prijateľnú úroveň výkonnosti.

e) Po dvoch rokoch prevádzky v rámci schváleného ATQP môže prevádzkovateľ na základe schválenia príslušného orgánu predĺžiť platnosť preskúšaní uvedených v ustanovení ORO.FC.230 takto:

1. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na 12 kalendárnych mesiacov.

2. traťové preskúšanie na 24 kalendárnych mesiacov.

3. preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia na 24 kalendárnych mesiacov.

f) Každý člen letovej posádky absolvuje konkrétny modulový výcvik CRM. Všetky hlavné témy výcviku CRM sa musia absolvovať v rámci modulových výcvikových lekcií čo najrovnomernejšie rozložených počas obdobia každých troch rokov.

g) Program ATQP zahŕňa na každého člena letovej posádky 48 hodín vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) rovnomerne rozložených počas trojročného programu. Prevádzkovateľ môže znížiť počet hodín v FSTD, ale nie na menej než 36 hodín, pokiaľ preukáže, že dosiahnutá úroveň bezpečnosti je rovnocenná úrovni bezpečnosti programu, ktorý môže ATQP nahradiť v súlade s písmenom a).

▼B

ORO.FC.A.250 Velitelia lietadla s CPL(A)

▼M10

a) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL (A) (letúny) môže vykonávať funkciu veliteľa lietadla v prevádzke obchodnej leteckej dopravy na jednopilotnom letúne, ak je splnená niektorá z týchto podmienok:

1. v prípade letov VFR s cestujúcimi vo vzdialenosti od letiska odletu väčšej ako 50 námorných míľ (90 km) má nalietané s letúnmi spolu aspoň 500 hodín času letu alebo je držiteľom platnej prístrojovej kvalifikácie;

2. v prípade letov IFR s viacmotorovými letúnmi má nalietané s letúnmi spolu aspoň 700 hodín času letu vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu IFR a 40 hodín na viacmotorových letúnoch. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke;

3. v prípade letov IFR s jednomotorovými letúnmi má nalietané s letúnmi spolu aspoň 700 hodín času letu vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu podľa IFR. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke.

▼B

b) Na lety VFR letúnov výkonnostnej triedy B počas dňa sa nevzťahujú ustanovenia písmena a) bodu 1.

▼B

ORO.FC.H.250 Velitelia lietadla s CPL(H)

▼M21

a) Držitelia preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL(H) (vrtuľník) môžu vykonávať funkciu veliteľov lietadla v prevádzke CAT na jednopilotnom vrtuľníku, iba ak:

1. v prípade letov podľa IFR majú nalietaných s vrtuľníkmi spolu aspoň 700 hodín celkového letového času vrátane 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Celkový letový čas s vrtuľníkmi musí zahŕňať 100 hodín podľa IFR. Do týchto 100 hodín možno započítať až do 50 hodín prístrojového času na FFS(H) úrovne B alebo FTD úrovne 3 alebo vyššej kvalifikácie na prístrojový výcvik. 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny letového času vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke;

▼B

2. v prípade letov podľa meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci má:

   i) platnú prístrojovú kvalifikáciu alebo

   ii) nalietaných s vrtuľníkmi 300 hodín času letu vrátane 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota a 10 hodín letu v noci vo funkcii pilota.

▼M4

ODDIEL 3

Doplnkové požiadavky pre obchodnú špeciálnu prevádzku a pre prevádzku CAT uvedené v odsekoch 1 a 2 písm. b) podčasti ORO.FC.005

▼M21

ORO.FC.320 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie

Preškoľovací výcvikový kurz prevádzkovateľa musí zahŕňať preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.

ORO.FC.325 Výcvik a preskúšanie v oblasti vybavenia a postupov

Ak člen letovej posádky absolvuje výcvik v oblasti vybavenia a postupov, ktorý si vyžaduje výcvik na vhodnom FSTD alebo na príslušnom lietadle, pokiaľ ide o štandardné prevádzkové postupy špeciálnej prevádzky, daný člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.

ORO.FC.330 Udržiavací výcvik a preskúšavanie – preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom

a) Každý člen letovej posádky absolvuje udržiavací výcvik a preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. V prípade špeciálnej prevádzky musí udržiavací výcvik a preskúšavanie pokrývať príslušné aspekty súvisiace so špecializovanými úlohami opísanými v prevádzkovej príručke.

b) Primeraná pozornosť sa musí venovať prevádzke, ktorá sa vykonáva podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci.

c) Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 12 kalendárnych mesiacov.

▼B

PODČASŤ CC

PALUBNÍ SPRIEVODCOVIA

ORO.CC.005 Rozsah pôsobnosti

▼M1

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ, ak prevádzkuje lietadlá s palubnými sprievodcami, a tvoria ju:

a) oddiel 1, v ktorom sa stanovujú spoločné požiadavky na všetky prevádzky a

b) oddiel 2, v ktorom sa stanovujú doplnkové požiadavky výlučne na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.

▼B

ODDIEL 1

▼M1

Spoločné požiadavky

▼M15

ORO.CC.100 Počet a zloženie palubných sprievodcov

a) Na prevádzku lietadiel s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musí byť na prepravu jedného alebo viacerých cestujúcich určený aspoň jeden palubný sprievodca.

b) S cieľom splniť požiadavku podľa písmena a) musí byť minimálny počet palubných sprievodcov najväčší počet z týchto:

1. počet palubných sprievodcov stanovený počas procesu osvedčovania lietadla v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami pre konfiguráciu kabíny lietadla používanú prevádzkovateľom;

2. ak počet podľa bodu 1 nebol stanovený, počet palubných sprievodcov stanovený počas procesu osvedčovania lietadla pre maximálnu povolenú konfiguráciu sedadiel pre cestujúcich zníženú o 1 sedadlo za každý celý násobok 50 sedadiel pre cestujúcich konfigurácie kabíny lietadla použitej prevádzkovateľom, ktorá neprekračuje maximálnu povolenú kapacitu sedadiel;

3. jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 sedadiel pre cestujúcich nainštalovaných na tej istej palube prevádzkovaného lietadla.

c) Na prevádzku s viac ako jedným palubným sprievodcom prevádzkovateľ vymenuje jedného palubného sprievodcu za osobu, ktorá sa zodpovedá veliacemu pilotovi alebo veliteľovi lietadla.

d) Odchylne od písmena a) sa prevádzka lietadla s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich v neobchodnej leteckej doprave môže vykonávať bez palubného sprievodcu v službe, a to na základe predchádzajúceho súhlasu príslušného orgánu. Na získanie súhlasu musí prevádzkovateľ zabezpečiť splnenie všetkých týchto podmienok:

1. na palube je najviac 19 cestujúcich;

2. prevádzkovateľ vypracoval pre túto prevádzku postupy.

▼B

ORO.CC.110 Podmienky na pridelenie povinností

a) Palubným sprievodcom možno prideliť povinnosti v lietadle, iba ak:

1. majú najmenej 18 rokov;

2. v súlade s príslušnými požiadavkami prílohy IV (časť MED) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 boli vyhodnotení ako fyzicky a duševne spôsobilí na bezpečné vykonávanie svojich povinností a svojej zodpovednosti a

3. úspešne absolvovali celý príslušný výcvik a preskúšanie požadované podľa tejto podčasti a sú spôsobilí vykonávať pridelené povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.

▼B

b) Pred pridelením povinností palubným sprievodcom, ktorí sú samostatne zárobkovo činní alebo pracujú na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overuje, či sú splnené všetky príslušné požiadavky tejto podčasti, pričom sa zohľadnia všetky služby, ktoré palubný sprievodca poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom), s cieľom určiť najmä:

1. celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a

2. príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

c) Cestujúci musia byť jasne informovaní o palubných sprievodcoch vykonávajúcich činnosť na palube, ako aj o ich úlohe vo vzťahu k bezpečnosti cestujúcich a bezpečnosti letu.

ORO.CC.115 Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní

a) Prevádzkovateľ pripraví pre každý výcvikový kurz podrobný program a osnovy v súlade s platnými požiadavkami tejto podčasti a prípadne prílohy V (časť CC) k ►**M4** nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 ◄, aby boli obsiahnuté povinnosti a zodpovednosť, ktorú majú vykonávať palubní sprievodcovia.

b) Každý výcvikový kurz pozostáva z teoretickej výučby a praktického výcviku spolu s individuálnou a kolektívnou praxou, ako je vhodné pre každý predmet výcviku, s cieľom, aby palubní sprievodcovia dosiahli a zachovávali si primeranú úroveň odbornej spôsobilosti v súlade s touto podčasťou.

c) Každý výcvikový kurz:

1. sa vedie štruktúrovaným a reálnym spôsobom a

2. vedú ho pracovníci s primeranou odbornou spôsobilosťou na príslušný predmet.

d) V priebehu výcviku požadovaného podľa tejto podčasti alebo po jeho úplnom skončení každý palubný sprievodca podstúpi preskúšanie, ktoré obsahuje všetky výcvikové prvky príslušného výcvikového programu okrem výcviku optimalizácie činnosti posádky (CRM). Preskúšania vykonávajú pracovníci s primeranou kvalifikáciou na overenie, či palubný sprievodca dosiahol a/alebo si zachoval požadovanú úroveň odbornej spôsobilosti.

e) Výcvikové kurzy CRM, prípadne moduly CRM vedie inštruktor CRM pre palubných sprievodcov. Keď sú prvky CRM začlenené do iného výcviku, inštruktor CRM pre palubných sprievodcov riadi zostavenie a realizáciu osnov.

ORO.CC.120 Počiatočný výcvikový kurz

a) Každý nový účastník, ktorý ešte nie je držiteľom platného osvedčenia pre palubného sprievodcu, vydaného v súlade s prílohou V (časť CC) k ►**M4** nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 ◄:

1. absolvuje počiatočný výcvikový kurz, ako sa uvádza v CC.TRA.220 uvedenej prílohy, a

▼B

2. pred začatím ďalšieho výcviku požadovaného podľa tejto podčasti musí úspešne podstúpiť súvisiace preskúšanie.

b) Prvky počiatočného výcvikového programu sa môžu skombinovať so špeciálnym výcvikom na prvý typ lietadla a s preškoľovacím výcvikom prevádzkovateľa za predpokladu, že sú splnené požiadavky CC.TRA.220, a všetky takéto prvky sa zaznamenajú ako prvky počiatočného výcvikového kurzu v príslušných záznamoch o výcviku palubných sprievodcov.

ORO.CC.125 Špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa

a) Každý palubný sprievodca absolvuje príslušný špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa, ako aj súvisiace preskúšania prv než:

1. mu prevádzkovateľ prvý raz pridelí povinnosti palubného sprievodcu alebo

2. mu prevádzkovateľ pridelí povinnosti na inom type lietadla.

▼M2

b) Prevádzkovateľ pri zostavovaní výcvikových programov a osnov špecifického výcviku na typ lietadla a preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa podľa možnosti zohľadní príslušné prvky vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012.

▼B

c) Program špecifického výcviku na typ lietadla:

1. obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle a

2. zahŕňa aspoň tieto prvky špecifického výcviku na typ lietadla:

i) opis lietadla relevantný pre plnenie povinností palubných sprievodcov;

ii) všetky inštalované bezpečnostné zariadenia a systémy relevantné pre plnenie povinností palubných sprievodcov;

iii) obsluhu a skutočné otváranie všetkých typov alebo variantov normálnych a núdzových dverí a východov za bežných a núdzových podmienok, ktoré absolvuje každý palubný sprievodca;

iv) ukážku obsluhy ďalších východov vrátane okien v priestore pre letovú posádku;

v) vybavenie ochrany pred ohňom a dymom, ak je inštalované;

▼B

vi) evakuačný sklz, kde je inštalovaný;

vii) ovládanie sedadiel, systému pripútania a systému prívodu kyslíka pre prípad straty pracovnej schopnosti pilota.

d) Program preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa pre každý typ lietadla, ktoré má byť v prevádzke:

1. obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle;

2. obsahuje výcvik štandardných prevádzkových postupov prevádzkovateľa pre palubných sprievodcov, ktorým má prevádzkovateľ prvý raz prideliť povinnosti;

3. zahŕňa aspoň tieto prvky preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa, týkajúce sa typu lietadla, ktoré má byť v prevádzke:

i) opis konfigurácie kabíny;

ii) umiestnenie, vybratie a použitie všetkých prenosných bezpečnostných a núdzových zariadení na palube;

iii) všetky bežné a núdzové postupy;

iv) zaobchádzanie s cestujúcimi a zvládanie davu;

v) požiarny a dymový výcvik vrátane použitia všetkých súvisiacich protipožiarnych a ochranných zariadení, ktoré predstavujú vybavenie na palube;

vi) postupy evakuácie;

vii) postupy pri strate pracovnej schopnosti pilota;

viii) príslušné požiadavky a postupy bezpečnostnej ochrany;

ix) optimalizáciu činnosti posádky.

ORO.CC.130 Rozdielový výcvik

a) Palubný sprievodca okrem výcviku požadovaného v ORO.CC.125 absolvuje zodpovedajúci výcvik a preskúšanie týkajúce sa akýchkoľvek rozdielov pred zaradením na:

1. variant typu lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, alebo

2. typ alebo variant lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, s odlišným(-i):

i) bezpečnostným vybavením;

ii) umiestnením bezpečnostného a núdzového vybavenia alebo

▼B

iii) bežnými a núdzovými postupmi.

b) Program rozdielového výcviku:

1. sa podľa potreby určí na základe porovnania s výcvikovým programom, ktorý absolvoval palubný sprievodca v súlade s ORO.CC.125 písm. c) a d) pre príslušný typ lietadla, a

2. obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle zodpovedajúci jednotlivým prvkom, ktoré má rozdielový výcvik zahŕňať.

▼M2

c) Prevádzkovateľ do zostavovaného programu a osnov rozdielového výcviku pre variant typu lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, podľa možnosti zaradí príslušné prvky vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Oboznámenie sa

Každý palubný sprievodca absolvuje po ukončení špecifického výcviku na typ lietadla a preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa na typ lietadla a skôr, než sa mu pridelí povinnosť pracovať ako jeden z minimálneho počtu palubných sprievodcov vyžadovaného podľa ORO.CC.100, príslušné oboznamovacie lety na danom type lietadla s dozorom.

ORO.CC.140 Udržiavací výcvik

a) Každý palubný sprievodca každoročne absolvuje udržiavací výcvik a preskúšanie.

b) Udržiavací výcvik zahŕňa činnosti pridelené každému palubnému sprievodcovi pri bežných a núdzových postupoch a nácvik zodpovedajúci každému typu a/alebo variantu lietadla, ktorý má byť v prevádzke.

c) Prvky špecifického výcviku na typ lietadla:

1. Udržiavací výcvik zahŕňa každoročný nácvik otvárania všetkých druhov alebo variantov bežných a núdzových dverí a východov určených na evakuáciu cestujúcich, ktorý absolvuje každý palubný sprievodca.

2. Udržiavací výcvik takisto zahŕňa v intervaloch nepresahujúcich 3 roky:

i) obsluhu a skutočné otváranie všetkých typov alebo variantov bežných a núdzových východov na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle za bežných a núdzových podmienok, ktoré absolvuje každý palubný sprievodca;

ii) pre každého palubného sprievodcu obsluhu bezpečnostných dverí do priestoru pre letovú posádku v bežnom aj núdzovom režime, sedadiel a systému pripútania a praktickú ukážku vybavenia systému prívodu kyslíka zodpovedajúcu prípadu straty pracovnej schopnosti pilota na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle;

iii) ukážku ovládania všetkých ďalších východov vrátane okien v priestore pre letovú posádku a

iv) ukážku použitia záchranného člna alebo sklzu použiteľného ako záchranný čln, kde je inštalovaný.

▼B

d) Prvky špecifického výcviku prevádzkovateľa:

1. Udržiavací výcvik každoročne zahŕňa:

i) pre každého palubného sprievodcu:

A. nácvik umiestnenia všetkých bezpečnostných a núdzových zariadení inštalovaných alebo uložených na palube a manipuláciu s nimi a

B. obliekanie záchranných viest, nasadzovanie prenosných kyslíkových prístrojov a ochranných dýchacích prístrojov (PBE);

ii) uloženie predmetov v priestore pre cestujúcich;

iii) postupy súvisiace so znečistením povrchu lietadla;

iv) núdzové postupy;

v) postupy evakuácie;

vi) preskúmanie incidentov a nehôd;

vii) optimalizáciu činnosti posádky (CRM);

viii) letecko-lekárske aspekty a prvú pomoc vrátane príslušného vybavenia;

ix) postupy bezpečnostnej ochrany.

2. Udržiavací výcvik takisto zahŕňa v intervaloch nepresahujúcich 3 roky:

i) použitie pyrotechniky (skutočných alebo reprezentatívnych prístrojov);

ii) praktickú ukážku použitia kontrolných zoznamov letovej posádky;

iii) reálny a praktický výcvik v používaní všetkých protipožiarnych zariadení vrátane ochranného odevu, ktoré zodpovedajú vybaveniu letúna;

iv) pre každého palubného sprievodcu:

A. uhasenie požiaru charakteristického pre požiare vnútorných priestorov lietadla;

B. nácvik nasadzovania a používania ochranných dýchacích prístrojov (PBE) v uzavretom priestore naplnenom simulovaným dymom.

e) Obdobie platnosti:

1. Obdobie platnosti každoročného udržiavacieho výcviku je 12 kalendárnych mesiacov a počíta sa od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo preskúšanie.

2. Ak sa udržiavací výcvik a preskúšanie požadované v písmene a) vykoná v priebehu posledných 3 kalendárnych mesiacov obdobia platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.

3. V prípade doplnkových trojročných výcvikových prvkov uvedených v písmene c) bode 2 a v písmene d) bode 2 obdobie platnosti je 36 kalendárnych mesiacov a počíta sa od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo preskúšanie.

▼B

ORO.CC.145 Opakovací výcvik

a) Ak palubný sprievodca v priebehu predchádzajúcich 6 mesiacov počas obdobia platnosti posledného zodpovedajúceho udržiavacieho výcviku a preskúšania:

1. nevykonával žiadne letové povinnosti, musí pred opätovným pridelením týchto povinností absolvovať opakovací výcvik a preskúšanie pre každý typ lietadla, na ktorom má pracovať, alebo

2. nevykonával žiadne letové povinnosti na jednom konkrétnom type lietadla, musí pred opätovným pridelením týchto povinností absolvovať na tomto type lietadla:

i) opakovací výcvik a preskúšanie alebo

ii) dva oboznamovacie lety v súlade s ORO.CC.135.

b) Opakovací výcvikový program pre každý typ lietadla zahŕňa prinajmenšom:

1. núdzové postupy;

2. postupy evakuácie;

3. pre každého palubného sprievodcu nácvik ovládania a skutočného otvárania všetkých typov alebo variantov bežných a núdzových východov a bezpečnostných dverí do priestoru pre letovú posádku v bežnom aj núdzovom režime;

4. ukážku ovládania všetkých ďalších východov vrátane okien v priestore pre letovú posádku;

5. nácvik umiestnenia všetkých dôležitých bezpečnostných a núdzových zariadení inštalovaných alebo uložených na palube a manipuláciu s nimi.

c) Prevádzkovateľ sa môže rozhodnúť nahradiť opakovací výcvik udržiavacím výcvikom, ak sa opätovné pridelenie letových povinností palubnému sprievodcovi začína počas obdobia platnosti posledného udržiavacieho výcviku a preskúšania. Ak uvedené obdobie platnosti už uplynulo, opakovací výcvik sa môže nahradiť iba špecifickým výcvikom na typ lietadla a preškoľovacím výcvikom prevádzkovateľa, ako sa stanovuje v ORO.CC.125.

ODDIEL 2

Doplnkové požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy

ORO.CC.200 Vedúci palubný sprievodca

a) Ak sa vyžaduje viac ako jeden palubný sprievodca, prevádzkovateľ vymenuje vedúceho palubného sprievodcu.

b) Prevádzkovateľ vymenuje palubného sprievodcu do funkcie vedúceho palubného sprievodcu, iba ak:

1. má aspoň 1 rok praxe palubného sprievodcu a

2. úspešne absolvoval výcvikový kurz vedúceho palubného sprievodcu a súvisiace preskúšanie.

▼B

c) Výcvikový kurz vedúceho palubného sprievodcu zahŕňa všetky povinnosti a zodpovednosť vedúcich palubných sprievodcov, a to prinajmenšom tieto prvky:

1. predletovú inštruktáž;

2. spoluprácu s posádkou;

3. prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov;

4. hlásenie nehôd a incidentov;

5. ľudské faktory a optimalizáciu činnosti posádky (CRM) a

6. obmedzenia času letu a času služby a požiadavky na odpočinok.

d) Vedúci palubný sprievodca zodpovedá veliteľovi lietadla za vykonávanie a koordináciu bežných a núdzových postupov stanovených v prevádzkovej príručke vrátane toho, že z dôvodov bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany sa preruší plnenie povinností, ktoré sa netýkajú bezpečnosti.

e) Prevádzkovateľ stanoví postupy na výber najvhodnejšieho kvalifikovaného palubného sprievodcu na výkon funkcie vedúceho palubného sprievodcu pre prípad, že vymenovaný vedúci palubný sprievodca nemôže nastúpiť do služby. Zmeny týchto postupov sa oznámia príslušnému orgánu.

▼M15

ORO.CC.205 Zníženie počtu palubných sprievodcov počas pozemnej prevádzky a za nepredvídaných okolností

a) Vždy, keď sú na palube lietadla cestujúci, musí byť v lietadle prítomný a pripravený konať minimálny počet palubných sprievodcov vyžadovaný v súlade s ustanovením ORO.CC.100.

b) Odchylne od písmena a) sa minimálny počet palubných sprievodcov môže znížiť v ktoromkoľvek z týchto prípadov:

1. počas bežnej pozemnej prevádzky bez dopĺňania alebo vypúšťania paliva, keď sa lietadlo nachádza na svojom parkovacom mieste;

2. za nepredvídaných okolností, ak je počet cestujúcich na palube lietadla znížený. V tomto prípade sa po ukončení letu predloží hlásenie príslušnému orgánu;

3. na účely zabezpečenia odpočinku počas letu v cestovnej fáze letu, a to buď v súlade s ustanovením ORO.FTL.205 písm. e), alebo v rámci protiúnavového opatrenia prevádzkovateľa.

c) Na účely písmena b) bodov 1 a 2 sa v postupoch prevádzkovateľa v rámci prevádzkovej príručky zabezpečí, aby:

1. bola dosiahnutá rovnocenná úroveň bezpečnosti pri zníženom počte palubných sprievodcov, najmä v prípade evakuácie cestujúcich;

2. napriek zníženému počtu palubných sprievodcov bol prítomný vedúci palubný sprievodca v súlade s ustanovením ORO.CC.200;

3. sa vyžadoval najmenej jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 cestujúcich prítomných na tej istej palube daného lietadla;

4. v prípade bežnej pozemnej prevádzky lietadla, ktoré si vyžaduje viac ako jedného palubného sprievodcu, sa počet stanovený v súlade s bodom 3 zvýšil o jedného palubného sprievodcu na každú dvojicu núdzových východov na danom poschodí.

▼M15

d) Prevádzkovateľ na účely písmena b) bodu 3 musí:

1. vykonať posúdenie rizika s cieľom určiť počet palubných sprievodcov, ktorí majú byť prítomní a pripravení konať kedykoľvek počas letu;

2. identifikovať opatrenia na zmiernenie účinkov v dôsledku nižšieho počtu palubných sprievodcov, ktorí sú prítomní a pripravení konať počas letu;

3. v prevádzkovej príručke vypracovať osobitné postupy vrátane odpočinku vedúceho palubného sprievodcu počas letu, ktorými sa vždy zabezpečí primeraná obsluha cestujúcich a efektívne zvládnutie akýchkoľvek mimoriadnych alebo núdzových situácií;

4. v schéme špecifikácií letových časov v súlade s ustanovením ORO.FTL.125 určiť podmienky, za ktorých sa môže palubným sprievodcom poskytnúť čas odpočinku počas letu.

▼B

ORO.CC.210 Ďalšie podmienky na pridelenie povinností

Palubní sprievodcovia môžu mať pridelené povinnosti a môžu ich vykonávať na lietadle určitého typu alebo variantu, iba ak:

a) sú držiteľmi platného osvedčenia vydaného v súlade s prílohou V (časť CC) k ►M4 nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 ◄;

b) majú kvalifikáciu na typ alebo variant v súlade s touto podčasťou;

c) spĺňajú ďalšie platné požiadavky podľa tejto podčasti a prílohy IV (časť CAT);

d) majú oblečenú uniformu palubného sprievodcu spoločnosti prevádzkovateľa.

ORO.CC.215 Programy výcviku a preskúšania a súvisiace dokumenty

a) Programy výcviku a preskúšania vrátane osnov, ktoré sa vyžadujú podľa tejto podčasti, schvaľuje príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.

b) Keď palubný sprievodca úspešne absolvuje výcvikový kurz a súvisiace preskúšanie, prevádzkovateľ:

1. aktualizuje záznamy o výcviku palubného sprievodcu v súlade s ORO.MLR.115 a

2. poskytne mu zoznam aktualizovaných období platnosti týkajúcich sa typu (typov) a variantu (variantov) lietadiel, na ktorých prevádzku má palubný sprievodca kvalifikáciu.

ORO.CC.250 Prevádzka na viac ako jednom type alebo variante

a) Palubný sprievodca nesmie byť pridelený na vykonávanie služby na viac ako troch typoch lietadiel okrem prípadu, keď palubný sprievodca so súhlasom príslušného orgánu môže byť pridelený na vykonávanie služby na štyroch typoch lietadiel, ak najmenej v prípade dvoch typov:

1. bezpečnostné a núdzové vybavenie a bežné a núdzové postupy pre konkrétny typ sú podobné a

2. bežné a núdzové postupy, ktoré sa netýkajú konkrétneho typu, sú totožné.

▼B

b) Na účely písmena a) a z dôvodu výcviku a kvalifikácií palubných sprievodcov prevádzkovateľ určí:

▼M2

1. každé lietadlo ako typ alebo variant, pri ktorom podľa možnosti zohľadní príslušné prvky vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 pre lietadlo príslušného typu alebo variantu, a

▼B

2. varianty typu lietadla ako rozličné typy, ak sa nepodobajú v týchto aspektoch:

i) ovládanie núdzového východu;

ii) umiestnenie a typ prenosného bezpečnostného a núdzového vybavenia;

iii) núdzové postupy týkajúce sa konkrétneho typu.

ORO.CC.255 Prevádzka s jedným palubným sprievodcom

a) Prevádzkovateľ zabezpečí výber, nábor, výcvik a posudzovanie spôsobilosti palubných sprievodcov, ktorí sa majú prideliť na vykonávanie služby jedným palubným sprievodcom podľa kritérií vhodných pre tento druh prevádzky.

b) Palubní sprievodcovia, ktorí nemajú predchádzajúcu prax s vykonávaním služby jedným palubným sprievodcom, sa na vykonávanie tejto služby pridelia, iba ak:

1. absolvovali výcvik požadovaný v písmene c) ako doplnok k ďalšiemu zodpovedajúcemu výcviku a preskúšaniu požadovanému podľa tejto podčasti;

2. úspešne absolvovali preskúšanie, ktorým sa overila ich odborná spôsobilosť vykonávať povinnosti a zodpovednosť v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke, a

3. absolvovali oboznamovacie lety v rozsahu minimálne 20 hodín a 15 sektorov v lietadle príslušného typu pod dozorom palubného sprievodcu s primeranou praxou.

c) Osobitný dôraz sa kladie na tieto doplnkové výcvikové prvky zohľadňujúce vykonávanie služby jedným palubným sprievodcom:

1. zodpovednosť voči veliteľovi lietadla za vykonávanie bežných a núdzových postupov;

2. dôležitosť koordinácie a komunikácie s letovou posádkou, najmä pri zvládaní nedisciplinovaných cestujúcich alebo cestujúcich, ktorí rušia priebeh letu;

3. prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov;

4. dokumentáciu;

5. hlásenie nehôd a incidentov a

6. obmedzenia času letu a času služby a požiadavky na odpočinok.

▼B

PODČASŤ TC

TECHNICKÁ POSÁDKA V PREVÁDZKE HEMS, HHO ALEBO NVIS

ORO.TC.100 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí spĺňať prevádzkovateľ pri prevádzke lietadla s členmi technickej posádky v obchodnej leteckej doprave v rámci prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), prevádzky s podporou zobrazovacieho systému nočného videnia (NVIS) alebo prevádzky vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO).

ORO.TC.105 Podmienky pridelenia povinností

a) Členom technickej posádky v obchodnej leteckej doprave v rámci prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS možno prideliť povinnosti v lietadle, iba ak:

   1. majú najmenej 18 rokov;

   2. sú fyzicky a duševne spôsobilí na bezpečné vykonávanie pridelených povinností a zodpovednosti;

   3. absolvovali celý príslušný výcvik požadovaný podľa tejto podčasti, aby mohli vykonávať pridelené povinnosti;

   4. výsledkom preskúšania je, že sú spôsobilí vykonávať všetky pridelené povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.

b) Pred pridelením povinností členom technickej posádky, ktorí sú samostatne zárobkovo činní a/alebo pracujú na živnosť alebo na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overuje, či sú splnené všetky príslušné požiadavky podľa tejto podčasti, pričom zohľadní všetky služby, ktoré člen technickej posádky poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom), s cieľom určiť najmä:

   1. celkový počet prevádzkovaných typov lietadiel alebo ich variantov;

   2. príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

ORO.TC.110 Výcvik a preskúšanie

a) Prevádzkovateľ zostavuje výcvikový program v súlade s platnými požiadavkami podľa tejto podčasti zameraný na povinnosti a zodpovednosť, ktorú majú vykonávať členovia technickej posádky.

b) Po absolvovaní počiatočného výcviku, preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa, rozdielového a udržiavacieho výcviku každý člen technickej posádky absolvuje preskúšanie, aby preukázal svoju odbornú spôsobilosť vykonávať bežné a núdzové postupy.

c) Výcvik a preskúšanie pre každý výcvikový kurz vykonávajú pracovníci s primeranou kvalifikáciou a praxou v príslušnej oblasti. Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o pracovníkoch, ktorí vykonávajú preskúšanie.

ORO.TC.115 Počiatočný výcvik

Pred začatím preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa každý člen technickej posádky absolvuje počiatočný výcvik zahŕňajúci:

a) všeobecné teoretické vedomosti o letectve a leteckých predpisoch týkajúce sa všetkých prvkov, ktoré sa vzťahujú na povinnosti a zodpovednosť požadované od technickej posádky;

b) požiarny a dymový výcvik;

c) výcvik prežitia na zemi a vo vode v súlade s druhom a oblasťou prevádzky;

d) letecko-lekárske aspekty a prvú pomoc;

e) komunikáciu a príslušné prvky CRM podľa ORO.FC.115 a ORO.FC.215.

▼B

ORO.TC.120 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa

Každý člen technickej posádky absolvuje:

a) preškoľovací výcvik prevádzkovateľa vrátane príslušných prvkov CRM;

1. prv než mu prevádzkovateľ prvý raz pridelí povinnosti člena technickej posádky alebo

2. pri prechode na lietadlo iného typu alebo triedy, ak sa odlišuje od zariadení alebo postupov uvedených v písmene b).

b) Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa zahŕňa:

1. umiestnenie a použitie všetkých bezpečnostných a záchranných zariadení na palube lietadla;

2. všetky bežné a núdzové postupy;

3. palubné vybavenie používané na vykonávanie povinností v lietadle alebo na zemi s cieľom pomáhať pilotovi počas prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS.

ORO.TC.125 Rozdielový výcvik

a) Každý člen technickej posádky absolvuje rozdielový výcvik pri zmene zariadenia alebo postupov na typoch alebo variantoch lietadiel, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke.

b) Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke, kedy sa takýto rozdielový výcvik vyžaduje.

ORO.TC.130 Oboznamovacie lety

Každý člen technickej posádky absolvuje oboznamovacie lety po ukončení preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa a skôr, než začne pracovať ako určený člen technickej posádky v rámci prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS.

ORO.TC.135 Udržiavací výcvik

a) Každý člen technickej posádky absolvuje v intervale každých 12 mesiacov udržiavací výcvik zameraný na príslušný typ alebo triedu lietadla a zariadenie, ktoré člen technickej posádky obsluhuje. Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sa začlenia prvky CRM.

b) Udržiavací výcvik pozostáva z teoretickej a praktickej výučby a praxe.

ORO.TC.140 Opakovací výcvik

a) Každý člen technickej posádky, ktorý v priebehu predchádzajúcich 6 mesiacov nevykonával žiadne povinnosti, absolvuje opakovací výcvik stanovený v prevádzkovej príručke.

b) Člen technickej posádky, ktorý v priebehu predchádzajúcich 6 mesiacov nevykonával žiadne letové povinnosti na lietadle jedného konkrétneho typu alebo triedy, musí pred pridelením na lietadlo tohto typu alebo triedy absolvovať buď:

1. opakovací výcvik na daný typ alebo triedu alebo

2. dva oboznamovacie sektory na lietadle daného typu alebo triedy.

▼M3

PODČASŤ FTL

OBMEDZENIA LETOVÉHO ČASU A ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK

ODDIEL 1

Všeobecné ustanovenia

ORO.FTL.100 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí prevádzkovateľ a členovia jeho posádky splniť, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok členov posádky.

ORO.FTL.105 Vymedzenia pojmov

Na účely tejto podčasti sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „Aklimatizovaný“ znamená stav, v ktorom je denný biorytmus člena posádky zosynchronizovaný s časovým pásmom, v ktorom sa člen posádky nachádza. Člen posádky sa považuje za aklimatizovaného na časové pásma posunuté najviac o 2 hodiny v porovnaní s miestnym časom v mieste odletu. Ak rozdiel medzi miestnym časom v mieste, kde sa začína služba, a miestnym časom v mieste, kde sa začína ďalšia služba, je väčší než 2 hodiny, člen posádky sa na účely výpočtu maximálneho času dennej letovej služby považuje za aklimatizovaného v súlade s hodnotami uvedenými v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Časový rozdiel (h) medzi referenčným časom a miestnym časom, v ktorom sa členovi posádky začína ďalšia služba	Čas, ktorý uplynul od nástupu do služby v referenčnom 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 miestny čas časového pásma odletu.

„D“ znamená aklimatizovaný na miestny čas, kde sa členovi posádky začína jeho ďalšia služba.

„X“ znamená, že stav aklimatizácie člena posádky nie je známy.

2. „Referenčný čas“ je miestny čas v mieste nástupu do služby v časových pásmach posunutých najviac o 2 hodiny v porovnaní s miestnym časom, na ktorý je člen posádky aklimatizovaný.

3. „Ubytovanie“ na účely pohotovostnej a rozdelenej služby je tiché a pohodlné miesto, ktoré nie je prístupné verejnosti, s možnosťou nastavenia svetla a teploty vybavené príslušným nábytkom, ktoré poskytuje členovi posádky možnosť prespať, s dostatočnou kapacitou na ubytovanie všetkých členov posádky, ktorí sa v ňom nachádzajú v tom istom čase, a s prístupom k jedlám a nápojom.

4. „Primerané ubytovanie“ na účely pohotovostnej služby, rozdelenej služby a odpočinku je samostatná izba pre každého člena posádky, ktorá sa nachádza v pokojnom prostredí a je vybavená posteľou, dostatočným vetraním, zariadením na regulovanie teploty a intenzity svetla a s prístupom k jedlám a nápojom.

▼M3

5. „Posilnená letová posádka“ je letová posádka, ktorú tvorí väčší ako minimálny počet osôb požadovaný na prevádzku lietadla, takže každý člen letovej posádky môže na účely odpočinku počas letu opustiť pridelenú pozíciu a nechať sa nahradiť iným primerane kvalifikovaným členom letovej posádky.

6. „Prestávka“ je časový úsek v čase letovej služby kratší ako čas odpočinku, ktorý sa považuje za súčasť služby a počas ktorého člen posádky nemusí vykonávať žiadne povinnosti.

7. „Neskorý nástup do služby“ je odloženie plánovaného času letovej služby prevádzkovateľom pred tým, ako člen posádky opustí miesto odpočinku.

8. „Nepravidelný rozvrh služieb“ je rozpis služieb člena posádky, ktorý zahŕňa čas letovej služby alebo kombináciu časov letovej služby, ktoré zasahujú, začínajú alebo končia počas akéhokoľvek časového úseku dňa alebo noci v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a tak narúša možnosť spánku počas optimálneho času na spánok. Rozvrh služieb môže byť nepravidelný v dôsledku skorého začiatku alebo neskorého konca služby alebo v dôsledku nočných služieb.

   a) „Skorý typ“ nepravidelného rozvrhu služieb je:

      i) pokiaľ ide o „skorý začiatok“, čas v službe začínajúci v časovom úseku od 5.00 hod. do 5.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a

      ii) pokiaľ ide o „neskorý koniec“, čas v službe končiaci v časovom úseku od 23.00 hod. do 1.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.

   b) „Neskorý typ“ nepravidelného rozvrhu služieb je:

      i) pokiaľ ide o „skorý začiatok“, čas v službe začínajúci v časovom úseku od 5.00 hod. do 6.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný, a

      ii) pokiaľ ide o „neskorý koniec“, čas v službe končiaci v časovom úseku od 0.00 hod. do 1.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.

9. „Nočná služba“ je čas v službe zasahujúci do akéhokoľvek časového úseku od 2.00 hod. do 4.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.

10. „Služba“ je akákoľvek úloha, ktorú člen posádky vykonáva pre prevádzkovateľa vrátane letovej služby, administratívnej práce, poskytovania alebo absolvovania výcviku a preskúšania, premiestňovania a niektorých prvkov pohotovostnej služby.

11. „Čas v službe“ je časový úsek, ktorý sa začína nástupom do služby alebo začiatkom služby člena posádky na žiadosť prevádzkovateľa a končí sa, keď dotyčná osoba nemá žiadne povinnosti vrátane služby po lete.

12. „Čas letovej služby“ je časový úsek, ktorý sa začína, keď člen posádky musí nastúpiť do služby, ktorá zahŕňa sektor alebo sériu sektorov, a končí sa, keď sa lietadlo úplne zastaví a vypne všetky motory na konci posledného sektora, počas ktorého člen posádky vykonával služobné povinnosti.

▼M14

13. „Letový čas“ je v prípade letúnov čas od prvého pohybu lietadla z jeho parkovacieho miesta s cieľom vzlietnuť až do jeho úplného zastavenia na určenom parkovacom mieste a vypnutia všetkých motorov alebo vrtúľ.

▼M3

14. „Domáca základňa“ je miesto, ktoré členovi posádky určí prevádzkovateľ a z ktorého sa členovi posádky bežne začína a končí čas v službe alebo séria časov v službe a kde prevádzkovateľ za normálnych podmienok nie je zodpovedný za ubytovanie daného člena posádky.

15. „Miestny deň“ je časový úsek v trvaní 24 hodín, ktorý sa začína o 0.00 hod. miestneho času.

16. „Miestna noc“ je časový úsek v trvaní 8 hodín medzi 22.00 hod. a 8.00 hod. miestneho času.

17. „Službukonajúci člen posádky“ je člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti na palube lietadla v rámci sektora.

18. „Premiestňovanie“ znamená premiestnenie člena posádky, ktorý nevykonáva služobné povinnosti, z jedného miesta na druhé na príkaz prevádzkovateľa, okrem:

— času stráveného cestovaním zo súkromného miesta odpočinku na určené miesto nástupu do služby na domácej základni a späť, a

— času stráveného miestnou prepravou z miesta odpočinku na miesto začiatku výkonu služby a späť.

19. „Zariadenie na odpočinok“ je lôžko alebo sedadlo s opierkou na nohy a chodidlá vhodné na spánok člena posádky na palube lietadla.

20. „Rezervná služba“ je časový úsek, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bol člen posádky k dispozícii na účely pridelenia na čas letovej služby, premiestnenia alebo výkonu iných služobných povinností, oznámený aspoň 10 hodín vopred.

21. „Čas odpočinku“ je nepretržitý, neprerušovaný a presne určený časový úsek po službe alebo pred službou, počas ktorého člen posádky nemá žiadne služobné povinnosti a nie je v pohotovostnej ani v rezervnej službe.

22. „Rotácia“ je služba alebo séria služieb vrátane aspoň jednej letovej služby a časov odpočinku mimo domácej základne, ktorá sa začína na domácej základni a končí sa pri návrate na domácu základňu na účely času odpočinku, počas ktorého už prevádzkovateľ nie je zodpovedný za ubytovanie člena posádky.

23. „Jeden deň voľna“ je na účely súladu s ustanoveniami smernice Rady 2000/79/ES ([1]) čas voľna bez pohotovostnej služby zahŕňajúci jeden deň a dve miestne noci, ktorý je oznámený vopred. Čas odpočinku môže byť súčasťou jedného dňa voľna.

24. „Sektor“ je úsek času letovej služby medzi prvým pohybom lietadla s cieľom vzlietnuť až po jeho úplné zastavenie po pristátí na určenom mieste parkovania.

25. „Pohotovostná služba“ je vopred oznámený a presne určený časový úsek, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bol člen posádky k dispozícii na účely pridelenia na let, premiestnenia alebo výkonu iných povinností a ktorý nie je prerušený časom odpočinku.

([1]) Ú. v. ES L 302, 1.12.2000, s. 57.

▼M3

26. „Letisková pohotovosť“ je pohotovostná služba vykonávaná na letisku.

27. „Iná pohotovosť“ je pohotovostná služba buď doma alebo v primeranom ubytovaní.

28. „Obdobie najnižšej dennej výkonnosti (WOCL)“ je časový úsek od 2.00 hod do 5.59 hod. v časovom pásme, na ktoré je člen posádky aklimatizovaný.

ORO.FTL.110 Zodpovednosti prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ:

a) zverejní rozpisy služieb v dostatočnom predstihu, aby členom posádky umožnil naplánovať si primeraný odpočinok;

b) zabezpečí také plánovanie časov letových služieb, ktoré zabráni únave členov posádky tak, aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností;

c) určí taký čas nástupu do služby, ktorý poskytne dostatok času na povinnosti vykonávané na zemi;

d) zohľadní vzťah medzi frekvenciou a modelom striedania časov letovej služby a časov odpočinku a zváži kumulatívny účinok dlhého času v službe v kombinácii s minimálnym časom odpočinku;

e) rozdelí modely služby tak, aby zabránil takým javom, ako je striedanie dennej a nočnej služby, ktoré vedú k vážnemu narušeniu zavedených stereotypov striedania spánku a práce;

f) v súlade s ARO.OPS.230 plní ustanovenia, ktoré sa týkajú nepravidelných rozvrhov služieb;

g) poskytne členom posádky dostatočne dlhý čas na odpočinok, aby mohli prekonať účinky predchádzajúcej služby a dostatočne si odpočinuli pred začiatkom ďalšieho času letovej služby;

h) naplánuje pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie a oznámi ich členom posádky s dostatočným predstihom;

i) naplánuje letové služby tak, aby boli ukončené v prípustnom čase letovej služby, pričom vezme do úvahy čas potrebný na splnenie predletových povinností, čas sektora a čas potrebný na začatie spiatočného letu;

j) zmení rozvrh služieb a/alebo zloženie posádky, ak skutočná prevádzka presahuje maximálny čas letovej služby pri viac než 33 % letových služieb podľa daného rozvrhu služieb v priebehu sezóny, pre ktorú bol rozvrh služieb zostavený.

ORO.FTL.115 Zodpovednosti člena posádky

Členovia posádky:

a) dodržiavajú bod CAT.GEN.MPA.100 písm. b) prílohy IV (časť CAT) a

b) optimálnym spôsobom využijú možnosti a zariadenia na odpočinok, ktoré majú k dispozícii, a riadne si naplánujú a využijú čas odpočinku.

▼M3

ORO.FTL.120 Riadenie rizík spojených s únavou (FRM)

a) Ak sa v tejto podčasti alebo príslušnej certifikačnej špecifikácii vyžaduje riadenie rizík spojených s únavou (FRM), prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava FRM ako neoddeliteľnú súčasť svojho systému riadenia. FRM zabezpečí súlad so základnými požiadavkami stanovenými v bodoch 7.f, 7.g a 8.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. Opis FRM sa nachádza v prevádzkovej príručke.

b) FRM, ktoré bolo vypracované, zavedené a je udržiavané, zabezpečuje neustále zlepšovanie celkovej účinnosti FRM a obsahuje:

1. opis filozofie a zásad prevádzkovateľa týkajúcich sa FRM, ktoré sa nazývajú program FRM;

2. dokumentáciu procesov FRM vrátane procesu informovania zamestnancov o ich zodpovednostiach a postupu zmeny tejto dokumentácie;

3. vedecké zásady a poznatky;

4. proces identifikácie nebezpečenstva a hodnotenia rizika umožňujúci nepretržité riadenie prevádzkových rizík prevádzkovateľa, ktoré súvisia s únavou člena posádky;

5. proces zmierňovania rizík, ktorý zabezpečí okamžitú realizáciu nápravných opatrení potrebných na účinné zmiernenie rizík prevádzkovateľa súvisiacich s únavou člena posádky a nepretržité monitorovanie a pravidelné hodnotenie zmierňovania rizík spojených s únavou, ktoré je výsledkom týchto opatrení;

6. procesy FRM na zaistenie bezpečnosti;

7. procesy na podporu FRM.

c) FRM musí zodpovedať schéme špecifikácií letových časov, veľkosti prevádzkovateľa a povahe a zložitosti jeho činností, pričom zohľadňuje nebezpečenstvá a riziká súvisiace s týmito činnosťami a príslušnú schému špecifikácií letových časov.

d) Prevádzkovateľ zavedie zmierňujúce opatrenia, ak sa procesom FRM na zaistenie bezpečnosti preukáže, že bezpečnosť nie je na požadovanej úrovni.

ORO.FTL.125 Schémy špecifikácií letových časov

a) Prevádzkovatelia vypracujú, zavedú a udržiavajú schémy špecifikácií letových časov, ktoré sú primerané vykonávaným druhom prevádzky a ktoré sú v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008, s touto podčasťou a inými uplatniteľnými právnymi predpismi vrátane smernice 2000/79/ES.

b) Pred ich zavedením musí schémy špecifikácií letových časov schváliť príslušný orgán, a to vrátane akéhokoľvek súvisiaceho FRM, ak sa vyžaduje.

c) Na účely preukázania súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a touto podčasťou prevádzkovateľ uplatňuje príslušné certifikačné špecifikácie, ktoré prijala agentúra. Ak sa chce prevádzkovateľ v súlade s článkom 22 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008 odchýliť od týchto certifikačných špecifikácií, poskytne ako alternatívu príslušnému orgánu úplný opis zamýšľanej odchýlky ešte pred jej zavedením. Tento opis musí zahŕňať všetky revízie príručiek alebo postupov, ktoré môžu byť relevantné, ako aj hodnotenie, ktoré preukáže splnenie požiadaviek nariadenia (ES) č. 216/2008 a tejto podčasti.

▼M3

d) Na účely bodu ARO.OPS.235 písm. d) prevádzkovateľ do 2 rokov od zavedenia odchýlky alebo výnimky zhromaždí údaje o poskytnutej odchýlke alebo výnimke a vykoná analýzu týchto údajov s použitím vedeckých zásad a s cieľom posúdiť účinky odchýlky alebo výnimky na únavu posádky. Táto analýza sa poskytne príslušnému orgánu v podobe správy.

ODDIEL 2

Prevádzkovatelia obchodnej leteckej dopravy

ORO.FTL.200 Domáca základňa

Prevádzkovateľ každému členovi posádky určí domácu základňu.

ORO.FTL.205 Čas letovej služby

a) Prevádzkovateľ:

1. vymedzí časy nástupu do služby primerané pre všetky jednotlivé prevádzky, pričom zohľadní ORO.FTL.110 písm. c);

2. zavedie postupy, v ktorých stanoví, ako veliteľ lietadla v prípade osobitných okolností, ktoré môžu mať za následok extrémnu únavu, a po porade s dotknutými členmi posádky skráti skutočný čas letovej služby a/alebo predĺži čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.

b) Maximálny čas základnej dennej letovej služby

1. Maximálny čas dennej letovej služby bez predĺžení v prípade aklimatizovaných členov posádky musí byť v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 2

Maximálny čas dennej letovej služby – aklimatizovaní členovia posádky

Začiatok času letovej služby v referenčnom čase	1 – 2 sektory	3 sektory	4 sektory	5 sektorov	6 sektorov	7 sektorov	8 sektorov	9 sektorov	10 sektorov
6.00 – 13.29	13.00	12.30	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00
13.30 – 13.59	12.45	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00
14.00 – 14.29	12.30	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00
14.30 – 14.59	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00
15.00 – 15.29	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00
15.30 – 15.59	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00	9.00
16.00 – 16.29	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00	9.00
16.30 – 16.59	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00	9.00	9.00
17.00 – 4.59	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00	9.00	9.00
5.00 – 5.14	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00
5.15 – 5.29	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00	9.00
5.30 – 5.44	12.30	12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00
5.45 – 5.59	12.45	12.15	11.45	11.15	10.45	10.15	9.45	9.15	9.00

▼M3

2. Maximálny čas dennej letovej služby v prípade, že stav aklimatizácie členov posádky nie je známy, musí byť v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 3

Členovia posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy

Maximálny čas dennej letovej služby podľa sektorov						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
11.00	10.30	10.00	9.30	9.00	9.00	9.00

3. Maximálny čas dennej letovej služby v prípade, že stav aklimatizácie členov posádky nie je známy, a prevádzkovateľ zaviedol FRM, musí byť v súlade s touto tabuľkou:

Tabuľka 4

Členovia posádky, ktorých stav aklimatizácie nie je známy, v rámci FRM

Hodnoty uvedené v tejto tabuľke sa môžu uplatňovať v prípade, že prostredníctvom FRM prevádzkovateľa sa nepretržite monitoruje zaistenie požadovanej úrovne bezpečnosti.

Maximálny čas dennej letovej služby podľa sektorov						
1 – 2	3	4	5	6	7	8
12.00	11.30	11.00	10.30	10.00	9.30	9.00

c) Čas letovej služby s rôznymi časmi nástupu do služby letovej posádky a palubných sprievodcov

Ak palubní sprievodcovia potrebujú na svoju predletovú inštruktáž pre rovnaký sektor alebo sériu sektorov viac času než letová posádka, čas letovej služby palubných sprievodcov môže byť predĺžený o rozdiel medzi časom nástupu palubných sprievodcov a časom nástupu letovej posádky do služby. Tento rozdiel nesmie prekročiť 1 hodinu. Maximálny čas dennej letovej služby palubných sprievodcov je založený na čase, v ktorom do letovej služby nastupuje letová posádka, čas letovej služby sa však začína nástupom palubných sprievodcov do služby.

d) Maximálny čas dennej letovej služby v prípade aklimatizovaných členov posádky s predĺženiami bez odpočinku počas letu

1. Maximálny čas dennej letovej služby môže byť predĺžený až o 1 hodinu, avšak nie viac než dvakrát v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní. V takom prípade:

   i) sa minimálny čas odpočinku pred letom a po lete predĺži o 2 hodiny alebo

   ii) sa čas odpočinku po lete predĺži o 4 hodiny.

2. Ak sa predĺženie využije v prípade po sebe nasledujúcich letových služieb, dodatočný odpočinok pred letom a odpočinok po lete medzi dvoma predĺženými letovými službami podľa požiadaviek uvedených v pododseku 1 musia na seba nadväzovať.

▼M3

3. Využitie predĺžení sa plánuje vopred a obmedzuje sa na najviac:

i) 5 sektorov, ak letová služba nezasahuje do obdobia najnižšej dennej výkonnosti, alebo

ii) 4 sektory, ak letová služba zasahuje do obdobia najnižšej dennej výkonnosti v rozsahu 2 hodiny alebo menej, alebo

iii) 2 sektory, ak letová služba zasahuje do obdobia najnižšej dennej výkonnosti v rozsahu viac než 2 hodiny.

4. Predĺženie maximálneho času základnej dennej letovej služby bez odpočinku počas letu sa nesmie kombinovať s predĺženiami v dôsledku odpočinku počas letu alebo rozdelenej služby v priebehu rovnakého času v službe.

5. V schémach špecifikácií letových časov sa stanovia obmedzenia predĺžení maximálneho času základnej dennej služby v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky, pričom sa zohľadní:

i) počet sektorov, cez ktoré sa letí, a

ii) čas zasahujúci do obdobia najnižšej dennej výkonnosti.

e) Maximálny čas základnej dennej letovej služby s predĺženiami v dôsledku odpočinku počas letu

V schémach špecifikácií letových časov sa stanovia podmienky predĺžení maximálneho času základnej dennej letovej služby s odpočinkom počas letu v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky, pričom sa zohľadní:

i) počet sektorov, cez ktoré sa letí;

ii) minimálny čas odpočinku počas letu pre každého člena posádky;

iii) druh zariadení na odpočinok počas letu a

iv) posilnenie základnej letovej posádky.

f) Nepredvídané okolnosti počas letu – rozhodnutie veliteľa

1. Podmienky, za ktorých môže veliteľ v prípade nepredvídaných okolností počas letu, ktoré sa začínajú v čase nástupu do služby alebo po nástupe do služby, zmeniť obmedzenia času letovej služby, času v službe a času odpočinku, musia byť v súlade s týmito požiadavkami:

i) maximálny čas dennej letovej služby po uplatnení písmen b) a e) bodu ORO.FTL.205 alebo bodu ORO.FTL.220 nemôže byť predĺžený o viac ako 2 hodiny; v prípade posilnenej letovej posádky môže byť maximálny čas letovej služby predĺžený najviac o 3 hodiny;

ii) ak sa v záverečnom sektore v čase letovej služby po vzlete vyskytnú nepredvídané okolnosti, ktoré vedú k prekročeniu povoleného predĺženia letovej služby, let môže pokračovať až do plánovaného alebo náhradného cieľového letiska a

iii) čas odpočinku nasledujúci po čase letovej služby je možné skrátiť, nesmie však byť kratší než 10 hodín.

▼M3

2. V prípade nepredvídaných okolností, ktoré môžu viesť k extrémnej únave, veliteľ skráti skutočný čas letovej služby a/alebo predĺži čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.

3. Pred prijatím týchto zmien podľa pododsekov 1 a 2 sa veliteľ informuje o stave bdelosti všetkých členov posádky.

4. V prípade, že veliteľ rozhodol o predĺžení času letovej služby alebo skrátení času odpočinku, predloží prevádzkovateľovi správu.

5. Ak predĺženie času letovej služby alebo skrátenie času odpočinku prekročí 1 hodinu, prevádzkovateľ ku kópii tejto správy pripojí svoje pripomienky a zašle ju do 28 dní po udalosti príslušnému orgánu.

6. Prevádzkovateľ pre prípady prijatia rozhodnutí opísaných v tomto ustanovení zavedie nerepresívny postup, ktorý opíše v prevádzkovej príručke.

g) Nepredvídané okolnosti počas letu – neskorý nástup do služby

Prevádzkovateľ v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky stanoví v prevádzkovej príručke postupy pre prípady neskorého nástupu do služby pri výskyte nepredvídaných okolností.

ORO.FTL.210 Letový čas a čas v službe

a) Celkový čas v službe, ktorou môže byť poverený člen posádky, nesmie prekročiť:

1. 60 hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní;

2. 110 hodín služby v priebehu 14 po sebe nasledujúcich dní a

3. 190 hodín služby v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní, pričom je potrebné zachovať jej maximálne možné rovnomerné rozloženie počas tohto obdobia.

b) Celkový letový čas v sektoroch, počas ktorých jednotlivý člen posádky vykonáva povinnosti ako služobukonajúci člen posádky, nesmie prekročiť:

1. 100 hodín letového času v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní;

2. 900 hodín letového času v kalendárnom roku a

3. 1 000 hodín letového času v priebehu 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov.

c) Služba po lete je súčasťou času v službe. Prevádzkovateľ vo svojej prevádzkovej príručke stanoví minimálny čas na výkon služby po lete.

ORO.FTL.215 Premiestňovanie

Ak prevádzkovateľ premiestňuje člena posádky, uplatňujú sa tieto pravidlá:

a) Premiestňovanie po nástupe do služby ešte pred začiatkom vykonávania služobných povinností sa považuje za čas letovej služby, ale nepovažuje sa za sektor.

b) Všetok čas strávený pri premiestňovaní sa považuje za čas v službe.

▼M3

ORO.FTL.220 Rozdelená služba

Podmienky na predĺženie maximálneho času základnej dennej letovej služby z dôvodu prestávok na zemi musia byť v súlade s týmito pravidlami:

a) V schémach špecifikácií letových časov sa v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky stanovujú tieto prvky rozdelenej služby:

1. minimálne trvanie prestávky na zemi a

2. možnosť predĺženia času letovej služby stanoveného v bode ORO.FTL.205 písm. b) s prihliadnutím na trvanie prestávky na zemi, zariadenia na odpočinok, ktoré majú členovia posádky k dispozícii, a ostatné súvisiace faktory.

b) Prestávka na zemi sa v celom rozsahu považuje za čas letovej služby.

c) Rozdelená služba nesmie nasledovať po skrátenom odpočinku.

ORO.FTL.225 Pohotovostná služba a služba na letisku

Ak prevádzkovateľ poverí členov posádky výkonom pohotovostnej služby alebo akejkoľvek služby na letisku, v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky sa uplatňujú tieto pravidlá:

a) Pohotovostná služba a akákoľvek služba na letisku sa uvedie v rozpise služieb a čas začiatku a konca pohotovostnej služby sa vymedzí a oznámi dotyčným členom posádky vopred, aby si mohli naplánovať dostatočný odpočinok.

b) Za vykonávanie pohotovostnej služby na letisku sa považuje čas od nástupu člena posádky do služby v mieste nástupu do služby až do konca oznámeného času pohotovostnej služby na letisku.

c) Pohotovostná služba na letisku sa na účely bodov ORO.FTL.210 a ORO.FTL.235 v celom rozsahu považuje za čas v službe.

d) Akákoľvek služba na letisku sa v celom rozsahu považuje za čas v službe a čas letovej služby sa v celom rozsahu započítava od nástupu do služby na letisku.

e) Prevádzkovateľ poskytne členovi posádky v pohotovostnej službe na letisku ubytovanie.

f) V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú tieto prvky:

1. maximálne trvanie akejkoľvek pohotovostnej služby;

2. vplyv času stráveného v pohotovostnej službe na maximálny čas letovej služby, ktorý môže byť pridelený, s prihliadnutím na zariadenia, ktoré majú členovia posádky k dispozícii na odpočinok a na iné súvisiace faktory, ako napríklad:

— potreba okamžitej pripravenosti člena posádky,

— zasahovanie pohotovostnej služby do spánku a

— včasné oznámenie, ktoré umožní spánok medzi povolaním do služby a prideleným časom letovej služby;

3. minimálny čas odpočinku po pohotovostnej službe, v rámci ktorej členovi posádky nie je pridelená letová služba;

▼M3

4. spôsob, akým sa čas strávený v pohotovostnej službe okrem pohotovostnej služby na letisku započítava na účely kumulatívnych časov služby.

ORO.FTL.230 Rezervná služba

Ak prevádzkovateľ poverí členov posádky vykonávaním rezervnej služby, v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky musia byť splnené tieto požiadavky:

a) Rezervná služba musí byť uvedená v rozpise služieb.

b) V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú tieto prvky:

1. maximálne trvanie jednej rezervnej služby;

2. počet po sebe nasledujúcich dní rezervnej služby, ktoré je možné členovi posádky prideliť.

ORO.FTL.235 Čas odpočinku

a) Minimálny čas odpočinku na domácej základni

1. Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína na domácej základni, musí trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas v službe alebo 12 hodín, podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší.

2. Odchylne od bodu 1. sa uplatňuje minimálny čas odpočinku uvedený v písmene b), ak prevádzkovateľ členovi posádky poskytne vhodné ubytovanie na domácej základni.

b) Minimálny čas odpočinku mimo domácej základne

Minimálny čas odpočinku pred výkonom letovej služby, ktorá sa začína mimo domácej základne, musí trvať aspoň tak dlho ako predchádzajúci čas v službe alebo 10 hodín, podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší. Tento čas musí okrem času potrebného na cestovanie a fyziologické potreby členom posádky umožniť spánok v trvaní 8 hodín.

c) Skrátený odpočinok

Odchylne od písmen a) a b) sa v schémach špecifikácií letových časov môžu minimálne časy odpočinku skrátiť v súlade s certifikačnými špecifikáciami platnými pre daný druh prevádzky a s prihliadnutím na tieto prvky:

1. minimálny skrátený čas odpočinku;

2. predĺženie nasledujúceho času odpočinku a

3. skrátenie času letovej služby nasledujúcej po skrátenom odpočinku.

d) Pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie

V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú pravidelné predĺžené časy odpočinku na zotavenie s cieľom kompenzovať nahromadenú únavu. Minimálny pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie je 36 hodín vrátane 2 miestnych nocí, pričom medzi koncom jedného pravidelného predĺženého času odpočinku na zotavenie a začiatkom nasledujúceho nikdy nesmie uplynúť viac ako 168 hodín. Pravidelný predĺžený čas odpočinku na zotavenie sa dvakrát v mesiaci predlžuje na 2 miestne dni.

▼M3

e) V schémach špecifikácií letových časov sa stanovujú dodatočné časy odpočinku v súlade s platnými certifikačnými špecifikáciami na účely kompenzácie:

1. vplyvu rozdielov medzi časovými pásmami a predĺženia času letovej služby;

2. dodatočnej nahromadenej únavy v dôsledku nepravidelného rozvrhu služieb a

3. zmeny domácej základne.

ORO.FTL.240 Stravovanie

a) Člen posádky musí mať v čase letovej služby možnosť sa najesť a napiť, aby nedošlo k zníženiu jeho výkonnosti, predovšetkým v prípade letovej služby trvajúcej dlhšie ako 6 hodín.

b) Prevádzkovateľ vo svojej prevádzkovej príručke uvedie, ako zabezpečí stravovanie členov posádky v čase letovej služby.

ORO.FTL.245 Záznamy o domácej základni, letovom čase, čase v službe a čase odpočinku

a) Prevádzkovateľ počas 24 mesiacov uchováva:

1. Jednotlivé záznamy každého člena posádky vrátane:

i) letových časov;

ii) začiatku, trvania a konca každej služby a letovej služby;

iii) časov odpočinku a dní voľna a

iv) pridelenej domácej základne.

2. Záznamy o predĺžených časoch letovej služby a skrátených časoch odpočinku.

b) Prevádzkovateľ na požiadanie predloží kópie jednotlivých záznamov o letovom čase, čase v službe a čase odpočinku:

1. príslušnému členovi posádky a

2. inému prevádzkovateľovi o členovi posádky, ktorý je alebo sa má stať členom posádky príslušného prevádzkovateľa.

c) Záznamy uvedené v bode CAT.GEN.MPA.100 písm. b) bode 5 v súvislosti s členmi posádky, ktorí vykonávajú služobné povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov, sa uchovávajú najmenej počas 24 mesiacov.

ORO.FTL.250 Školenie na zvládanie únavy

a) Prevádzkovateľ zabezpečí členom posádky, zamestnancom zodpovedným za vypracovanie a vedenie rozpisov služieb posádky a príslušným riadiacim pracovníkom úvodný a udržiavací výcvik zvládania únavy.

b) Tento výcvik je súčasťou výcvikového programu stanoveného prevádzkovateľom, ktorý je opísaný v prevádzkovej príručke. Osnovy výcviku musia zahŕňať možné príčiny a dôsledky únavy a opatrenia, ktoré majú únave zabrániť.

▼**M21**

Dodatok I

VYHLÁSENIE

v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke

Prevádzkovateľ

Názov:

Miesto, kde má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého je prevádzka riadená:

Meno a kontaktné údaje zodpovedného manažéra:

Prevádzka lietadla

Dátum začiatku prevádzky a dátum uplatniteľnosti zmeny:

Informácie o lietadle, prevádzke a organizácii pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti: ([1]):

Typ(-y) lietadla, registrácia(-e) a hlavná základňa:

Sériové číslo výrobcu lietadla ([2])	Typ lietadla	Registrová značka lietadla ([3])	Hlavná základňa	Druh(-y) prevádzky ([4])	Organizácia zodpovedná za riadenie zachovania letovej spôsobilosti ([5])

Prevádzkovateľ musí na určité činnosti pred ich vykonávaním získať schválenie ([6]) alebo osobitné schválenie ([7]).

V prípade potreby podrobnosti o udelených schváleniach. Priložte zoznam osobitných schválení vrátane:

— prípadných osobitných schválení udelených treťou krajinou;

— identifikácie prevádzok vykonávaných s prevádzkovými zápočtami (napr. EFVS 200, SA CAT I atď.).

Podľa potreby podrobnosti o získanom oprávnení na špeciálnu prevádzku (v prípade potreby priložte oprávnenie/oprávnenia).

Podľa potreby zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody (AltMoC) s odkazmi na súvisiace AMC, ktoré nahrádzajú (priložte AltMoC).

Vyhlásenia

☐ Prevádzkovateľ splnil a aj naďalej spĺňa základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 a požiadavky nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

☐ Dokumentácia systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky spĺňa požiadavky prílohy III (časť ORO), prílohy V (časť SPA), prílohy VI (časť NCC) alebo prílohy VIII (časť SPO) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 a všetky lety sa vykonajú v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.110 písm. b) časti ORO.

☐ Všetky prevádzkované lietadlá majú:

— platné osvedčenie o letovej spôsobilosti v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 alebo, v prípade lietadiel registrovaných v tretej krajine, v súlade s prílohou 8 ICAO a

— ak sa používa na činnosti SPO, platnú zmluvu o prenájme podľa ORO.SPO.100.

▼**M21**

☐ Všetci členovia letovej posádky sú držiteľmi preukazov spôsobilosti v súlade s prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.FC.100 písm. c) časti ORO, a palubní sprievodcovia sú podľa potreby vycvičení v súlade s podčasťou CC časti ORO.
☐ (v relevantných prípadoch) Prevádzkovateľ zavedie uznanú priemyselnú normu a preukáže jej dodržiavanie. Číslo normy: Osvedčujúci orgán: Dátum posledného auditu súladu:
☐ Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na jeho súlad so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadavkami stanovenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012, ako sa uvádza v tomto vyhlásení predloženom príslušnému orgánu, ako aj o všetkých zmenách týkajúcich sa informácií a zoznamov AltMoC, ktoré sú súčasťou tohto vyhlásenia alebo tvoria prílohu k nemu, ako sa vyžaduje v ustanovení ORO.GEN.120 písm. a) časti ORO.
☐ Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.
Dátum, meno a podpis zodpovedného manažéra

([1]) Ak vo vyhlásení nie je dostatok miesta na uvedenie požadovaných informácií, uvedú sa v samostatnej prílohe. Prílohu treba opatriť dátumom a podpísať.

([2]) Sériové číslo výrobcu.

([3]) Ak je lietadlo registrované aj u držiteľa AOC, uveďte číslo AOC príslušného držiteľa.

([4]) Pojem „druh(-y) prevádzky“ sa vzťahuje na druh prevádzky vykonávanej týmto lietadlom, napr. prevádzka neobchodnej leteckej dopravy alebo špeciálna prevádzka, ako sú lety na účely leteckého fotografovania, letecké reklamné lety, lety spravodajských médií, lety pre televízne a filmové natáčanie, zoskoky s padákom, zoskoky s voľným letom a kontrolné lety na účely údržby.

([5]) Informácie o organizácii zodpovednej za riadenie zachovania letovej spôsobilosti zahŕňajú názov organizácie, adresu a číslo schválenia.

([6]) a) Prevádzka s akýmkoľvek chybným prístrojom alebo zariadením, položkou alebo funkciou podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) [ustanovenia 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) Prevádzka, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie alebo schválenie, vrátane všetkých týchto činností:
- v prípade špeciálnej prevádzky nájom lietadla s posádkou a nájom lietadla bez posádky registrovaného v tretej krajine [ustanovenie ORO.SPO.100 písm. c)],
- vysokoriziková obchodná špeciálna prevádzka (ustanovenie ORO.SPO.110),
- neobchodná prevádzka lietadiel s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorá sa vykonáva bez palubného sprievodcu v službe [ustanovenie ORO.CC.100 písm. d)],
- používanie prevádzkových miním IFR, ktoré sú nižšie ako minimá uverejnené štátom (ustanovenia NCC.OP.110 a SPO.OP.110),
- plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi (ustanovenie NCC.OP.157),
- špeciálna prevádzka (SPO) bez prídavného kyslíka vo výške viac ako 10 000 ft (ustanovenie SPO.OP.195).

([7]) Prevádzka v súlade s prílohou V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 vrátane podčastí B „Výkonnostná navigácia (PBN)“, C „Prevádzka so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS)“, D „Prevádzka vo vzdušnom priestore so zmenšeným minimom vertikálneho rozstupu (RVSM)“, E „Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO) a prevádzka s prevádzkovými zápočtami“, G „Preprava nebezpečného nákladu“, K „Prevádzka vrtuľníkov mimo pevniny“ a N „Priblíženia a odlety vrtuľníkov na základe bodu v priestore pri znížených minimách VFR“.

▼B

PRÍLOHA IV

PREVÁDZKA OBCHODNEJ LETECKEJ DOPRAVY

(ČASŤ CAT)

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

CAT.GEN.100 Príslušný orgán

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.

▼M14

_____

▼B

ODDIEL 1

Motorové lietadlá

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Zodpovednosť posádky

a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:

1. súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube a

2. sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.

b) Člen posádky:

1. hlási veliteľovi lietadla každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, ak to ešte nehlásil iný člen posádky;

2. hlási veliteľovi lietadla akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky, ak to ešte nehlásil iný člen posádky;

3. plní príslušné požiadavky prevádzkovateľovho programu hlásenia udalostí;

4. plní všetky obmedzenia letového času a času v službe (FTL) a požiadavky na odpočinok, ktoré sa vzťahujú na jeho činnosť;

5. ak vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:

i) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v platných požiadavkách FTL;

ii) poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL) a

iii) poskytuje každému prevádzkovateľovi potrebné údaje týkajúce sa prevádzky na viac ako jednom type alebo variante.

▼M21

c) Člen posádky nesmie plniť povinnosti v lietadle:

1. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo nie je spôsobilý na ich plnenie kvôli zraneniu, únave, vplyvu liekov, chorobe alebo z iných podobných dôvodov;

2. ak neuplynul primeraný čas po hĺbkovom potápaní alebo po darovaní krvi;

3. ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky;

4. ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže plniť pridelené povinnosti, alebo

5. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou v zmysle bodu 7.5 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139, alebo sa cíti nespôsobilý do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 Zodpovednosť veliteľa lietadla

a) Veliteľ lietadla okrem splnenia požiadaviek podľa CAT.GEN.MPA.100:

1. je zodpovedný za bezpečnosť všetkých členov posádky, cestujúcich a náklad na palube od chvíle príchodu na palubu lietadla, až kým neopustí lietadlo na konci letu;

2. je zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla:

i) v prípade letúnov od chvíle, keď je letún po prvý raz pripravený vykonať pohyb na účely rolovania pred vzletom, až do chvíle, keď sa na konci letu uvedie do pokoja a motor (motory) použitý(-é) ako hlavná pohonná jednotka sa vypne(-ú);

ii) v prípade vrtuľníkov, keď sa rotory otáčajú;

3. je oprávnený vydávať všetky príkazy a prijímať všetky primerané opatrenia s cieľom zaistiť bezpečnosť lietadla a osôb a/alebo majetku prepravovaného na jeho palube v súlade s bodom 7.c. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;

4. je oprávnený nariadiť, aby ktorákoľvek osoba vystúpila, alebo nariadiť vyloženie ktorejkoľvek časti nákladu, ktorá môže predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;

5. nedovolí v lietadle prepravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom alkoholu alebo drog v takej miere, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube;

6. má právo odmietnuť prepravu neprípustných cestujúcich, osôb deportovaných alebo osôb vo väzbe, ak by sa ich prepravou zvýšilo ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;

▼B

7. zabezpečí, aby sa všetci cestujúci zoznámili s umiestnením núdzových východov, s umiestnením a použitím príslušného bezpečnostného a núdzového vybavenia;

8. zabezpečí, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou;

9. nepovolí žiadnemu členovi posádky vykonávať počas kritických fáz letu inú činnosť ako povinnosti požadované pre bezpečnú prevádzku lietadla;

▼M8

10. zabezpečí, že:

i) letové zapisovače sa počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú;

ii) v prípade udalosti inej než nehody alebo vážneho incidentu, ktorá sa nahlasuje podľa ORO.GEN.160 písm. a), sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú; a

iii) v prípade nehody alebo vážneho incidentu, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov riadi vyšetrovací orgán:

A) sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú;

B) sa letové zapisovače deaktivujú okamžite po ukončení letu a

C) preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov sa prijmú pred opustením priestoru pre letovú posádku;

▼B

11. rozhodne o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa zoznamu odchýlok usporiadania (CDL) alebo zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

▼M15

12. zabezpečí, aby sa predletová prehliadka vykonala v súlade s požiadavkami prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014;

13. presvedčí sa, že príslušné núdzové vybavenie je ľahko prístupné na okamžité použitie;

14. po ukončení letu zaznamená v technickom alebo palubnom denníku lietadla údaje o využívaní lietadla a všetky známe alebo predpokladané chyby lietadla s cieľom zabezpečiť zachovanie bezpečnosti letu.

▼B

b) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a konanie prijme akékoľvek opatrenie, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.

c) Veliteľ lietadla predloží príslušnému orgánu hlásenie ACAS vždy, keď lietadlo počas letu vykonalo manéver ako reakciu na radu na vyhnutie sa zrážke (RA) palubného protizrážkového systému (ACAS).

d) Nebezpečenstvo zrážky s vtákmi a zrážka s vtákmi:

1. Veliteľ lietadla hneď, ako to dovolí pracovné zaťaženie letovej posádky, informuje stanovište letových prevádzkových služieb (ATS) vždy, keď sa vyskytne potenciálne nebezpečenstvo zrážky s vtákmi.

▼B

2. Veliteľ lietadla predloží po pristátí písomné hlásenie o zrážke s vtákom príslušnému orgánu vždy, keď dôjde k zrážke lietadla, za ktoré je zodpovedný, s vtákom a táto zrážka má za následok významné poškodenie lietadla, stratu alebo nesprávnu činnosť akejkoľvek nevyhnutnej funkcie.

▼M15

e) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré sa vyskytli a ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Právomoc veliteľa lietadla

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že všetky osoby na palube lietadla poslúchnu všetky oprávnené rozkazy vydané veliteľom lietadla na zaručenie bezpečnosti lietadla a osôb alebo majetku na jeho palube.

CAT.GEN.MPA.115 Personál alebo členovia posádky iní ako palubní sprievodcovia v priestore pre cestujúcich

V prípade pracovníkov alebo členov posádky iných ako palubní sprievodcovia, ktorí vykonávajú svoje povinnosti v priestore pre cestujúcich, prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

a) si ich cestujúci nemohli pomýliť s palubnými sprievodcami;

b) nezaberali vyžadované stanoviská určené pre palubných sprievodcov;

c) neprekážali palubným sprievodcom pri plnení ich povinností.

CAT.GEN.MPA.120 Spoločný jazyk

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

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Rolovanie lietadiel

Prevádzkovateľ stanoví postupy rolovania lietadiel s cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku a zvýšiť bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Rolovanie letúnov

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

a) je pilot s príslušnou odbornou spôsobilosťou alebo

b) bola určená prevádzkovateľom a:

1. absolvovala výcvik v rolovaní lietadiel;

2. absolvovala výcvik v používaní rádiotelefónu;

3. dostala inštruktáž o usporiadaní letiska, tratiach, značkách, označeniach, svetlách, signáloch a pokynoch služby riadenia letovej prevádzky (ATC), používanom jazyku a postupoch;

4. je schopná splniť prevádzkové štandardy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

CAT.GEN.MPA.130 Zapojenie rotora – vrtuľníky

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

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Prístup do priestoru pre letovú posádku

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby okrem členov letovej posádky určených na let nemal nikto prístup do pilotného priestoru a aby tam nebol prepravovaný, ak to nie je:

1. člen posádky v službe;

2. zástupca príslušného orgánu alebo kontrolného orgánu, ak si to vyžaduje výkon jeho úradných povinností, alebo

3. osoba, ktorá má povolenie a prepravuje sa v súlade s pokynmi uvedenými v prevádzkovej príručke.

b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

1. prístup do priestoru pre letovú posádku nespôsobil odvedenie pozornosti alebo narušenie vykonávania letu a

2. všetky osoby prepravované v priestore pre letovú posádku boli oboznámené s postupmi týkajúcimi sa bezpečnosti.

c) Konečné rozhodnutie o prístupe do priestoru pre letovú posádku prijíma veliteľ lietadla.

CAT.GEN.MPA.140 Prenosné elektronické zariadenia

Prevádzkovateľ nepovolí žiadnej osobe používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenie (PED), ktoré môže nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia, a prijme všetky primerané opatrenia, aby zabránil používaniu takýchto zariadení.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB)

a) Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia (EFB), prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby to nemalo negatívny vplyv na výkonnosť systémov alebo vybavenia lietadla, ani na schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

b) Prevádzkovateľ nepoužíva aplikácie EFB typu B, ak nie sú schválené v súlade s podčasťou M prílohy V (Časť-SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

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

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Núdzové pristátie na vode – letúny

Prevádzkovateľ môže prevádzkovať letún s konfiguráciou sedadiel pre viac ako 30 cestujúcich na letoch nad vodnými plochami vo vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie väčšej ako 120 minút letu cestovnou rýchlosťou alebo rýchlosťou 400 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, iba ak letún vyhovuje požiadavkám na núdzové pristátie na vode uvedeným v príslušnej certifikačnej špecifikácii alebo špecifikáciách.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Preprava vojenských zbraní a vojenskej munície

a) Prevádzkovateľ letecky prepravuje vojenské zbrane a vojenskú muníciu, iba ak ich prepravu schválili všetky štáty, ktorých vzdušný priestor sa má použiť na let.

b) Po udelení súhlasu prevádzkovateľ zabezpečí, aby vojenské zbrane a vojenská munícia boli:

1. uložené v lietadle na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a

▼B

2. v prípade strelných zbraní nenabité.

c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli veliteľovi lietadla pred začatím letu oznámené podrobnosti a umiestnenie všetkých vojenských zbraní a vojenskej munície určených na prepravu na palube lietadla.

CAT.GEN.MPA.160 Preprava športových zbraní a streliva

a) Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že mu budú oznámené všetky športové zbrane určené na leteckú prepravu.

b) Prevádzkovateľ, ktorý prijíma na leteckú prepravu športové zbrane, zabezpečí, aby boli:

1. uložené v lietadle na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a

2. nenabité v prípade strelných zbraní alebo iných zbraní, ktoré môžu obsahovať strelivo.

c) Strelivo pre športové zbrane sa môže prepravovať s určitými obmedzeniami v zapísanej batožine cestujúcich v súlade s technickými pokynmi.

CAT.GEN.MPA.161 Preprava športových zbraní a streliva – úľavy

Bez ohľadu na CAT.GEN.MPA.160 písm. b) vo vrtuľníkoch, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, prevádzkovaných vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, sa môže športová zbraň prevážať na mieste, ktoré je počas letu prístupné, za predpokladu, že prevádzkovateľ zaviedol primerané postupy a že je nemožné uložiť ju na takom mieste, ktoré je počas letu neprístupné.

CAT.GEN.MPA.165 Spôsob prepravy osôb

Prevádzkovateľ prijme všetky opatrenia, aby zabezpečil, že počas letu nie je v žiadnej časti lietadla, ktorá nie je určená na prepravu osôb, žiadna osoba, pokiaľ jej prístup dočasne nepovolil veliteľ lietadla:

a) na účely vykonania opatrenia nevyhnutného pre bezpečnosť lietadla, osôb, zvierat, prípadne tovaru v tejto časti lietadla alebo

b) ak ide o časť lietadla, v ktorej je prepravovaný tovar alebo zásoby a ktorá je navrhnutá tak, aby do nej osoby mali prístup počas letu.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Psychoaktívne látky

a) Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že nikto nenastúpi do lietadla alebo nebude vnútri lietadla pod vplyvom psychoaktívnych látok v takej miere, ktorá môže ohroziť bezpečnosť lietadla alebo osôb na palube.

b) Prevádzkovateľ vypracuje a realizuje politiku prevencie a odhaľovania zneužívania psychoaktívnych látok členmi letovej posádky a palubnými sprievodcami a inými členmi personálu, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve, ktorých priamo riadi, aby sa zabezpečilo, že bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube nie je ohrozená.

▼M12

c) Bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy o ochrane údajov, pokiaľ ide o zisťovanie požitia alkoholu u jednotlivcov, prevádzkovateľ vypracuje a realizuje objektívny, transparentný a nediskriminačný postup na prevenciu a odhaľovanie prípadov zneužívania psychoaktívnych látok členmi letovej posádky a palubnými sprievodcami a inými členmi personálu, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve.

d) V prípade potvrdeného pozitívneho zistenia prevádzkovateľ informuje príslušný orgán a orgán zodpovedný za príslušných zamestnancov, ako napríklad posudkového lekára úradu vydávajúceho preukazy spôsobilosti.

CAT.GEN.MPA.175 Ohrozovanie bezpečnosti

a) Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že žiadna osoba nebude konať nerozvážne, úmyselne alebo nedbalo, alebo že nevykoná úkon, čím by:

1. ohrozila lietadlo alebo osoby na jeho palube alebo

2. spôsobila alebo dovolila, aby lietadlo ohrozilo akúkoľvek osobu alebo majetok.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby letová posádka pred začatím traťových letov absolvovala psychologické posúdenie s cieľom:

1. zistiť psychické vlastnosti a vhodnosť členov letovej posádky pre dané pracovné prostredie a

2. znížiť pravdepodobnosť negatívneho zasahovania do bezpečnej prevádzky lietadla.

c) Prevádzkovateľ môže vzhľadom na rozsah, povahu a zložitosť svojej činnosti nahradiť psychologické posúdenie uvedené v písmene b) interným posúdením psychických vlastností a vhodnosti členov letovej posádky.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo rovnocenný(-é) dokument(-y);

2. originál osvedčenia lietadla o zápise do registra lietadiel;

3. originál osvedčenia letovej spôsobilosti (CofA);

4. hlukové osvedčenie vrátane prekladu do anglického jazyka, ak ho poskytol orgán zodpovedný za vydanie hlukového osvedčenia;

▼M4

5. úradne overená kópia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) vrátane anglického prekladu, pokiaľ bolo AOC vydané v inom jazyku;

6. prevádzkové špecifikácie zodpovedajúce danému typu lietadla, ktoré boli vydané spolu s AOC vrátane anglického prekladu, pokiaľ boli prevádzkové špecifikácie vydané v inom jazyku;

▼B

7. originál povolenia na zriadenie a prevádzkovanie palubnej rádiovej stanice, ak je to použiteľné;

8. doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla tretej strane;

9. palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument;

▼M15

10. technický denník lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014;

▼B

11. podrobnosti podaného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné;

12. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;

13. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zadržiavajúce a zadržiavané lietadlá;

14. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu, ktoré musia byť ľahko dostupné v priestore pre letovú posádku;

15. aktuálne časti prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú povinností členov posádky a ktoré musia byť členom posádky ľahko dostupné;

16. MEL;

17. príslušné oznámenia pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;

18. príslušné meteorologické informácie;

19. zoznamy nákladu a/alebo cestujúcich, ak je to použiteľné;

20. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;

21. prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné;

22. ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich (SCP) a osobitného nákladu, ak je to použiteľné, a

23. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.

b) Tieto dokumenty a informácie môžu byť v prípade prevádzky vo dne podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s iným ako zložitým motorovým lietadlom so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky v rámci 24 hodín, alebo ak zotrváva v miestnej oblasti stanovenej v prevádzkovej príručke, bez ohľadu na ustanovenia písmena a) namiesto na palube uložené na letisku alebo mieste prevádzky:

1. hlukové osvedčenie;

2. povolenie na zriadenie a prevádzkovanie palubnej rádiovej stanice;

3. palubný denník alebo rovnocenný dokument;

4. technický denník lietadla;

5. dokumentácia NOTAM a AIS z prípravy letu;

6. meteorologické informácie;

7. ohlásenie SCP a osobitných nákladov, ak je to použiteľné, a

8. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.

▼B

c) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) bodoch 2 až 8 bez ohľadu na ustanovenia písmena a) pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde je možné poskytnúť náhradné dokumenty.

CAT.GEN.MPA.185 Informácie uchovávané na zemi

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby aspoň počas trvania každého letu alebo série letov:

1. boli na zemi uchovávané informácie tykajúce sa letu a príslušného druhu prevádzky;

2. informácie ostali uchované, kým sa všetky kópie nesústredia v mieste, kde majú byť uložené, alebo ak to nie je možné uskutočniť;

3. aby sa tieto informácie prepravovali v ohňovzdornom puzdre v lietadle.

b) Informácie uvedené v písmene a) obsahujú:

1. kópiu prevádzkového letového plánu, ak sa vyžaduje;

2. kópie príslušnej(-ých) časti(-í) technického denníka lietadla;

3. dokumentáciu NOTAM pre danú trať, ak je zostavená prevádzkovateľom s presným vymedzením pre túto trať;

4. dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, ak sa vyžaduje, a

5. ohlásenie osobitného nákladu.

CAT.GEN.MPA.190 Poskytnutie dokumentov a záznamov

Veliteľ lietadla v primeranom čase od požiadania poskytne dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube, osobe splnomocnenej orgánom.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, predloženie, ochrana a používanie

a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné zaznamenané údaje letového zapisovača počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.

b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov, ktorých preprava sa vyžaduje na základe tohto nariadenia.

c) Prevádzkovateľ zabezpečí uchovanie záznamov letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa majú zaznamenávať do letových zapisovačov. Na účely skúšania a údržby uvedených letových zapisovačov však možno počas skúšania vymazať najviac 1 hodinu najstarších zaznamenaných údajov.

d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.

▼**M16**

e) Prevádzkovateľ sprístupní akékoľvek uchované záznamy letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.

f) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([1]):

1. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť záznamy z letového zapisovača, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:

i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito zvukovými záznamami a s ich prepisom;

ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;

iii) takéto zvukové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.

1a. Keď sa vykonáva kontrola zvukových záznamov z letového zapisovača na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača, prevádzkovateľ chráni dôvernosť týchto zvukových záznamov a zabezpečuje, aby sa nezverejňovali alebo nepoužívali na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača.

2. Letové parametre alebo správy dátového spojenia zaznamenané letovým zapisovačom sa nesmú použiť na iné účely než na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré podliehajú povinnému hláseniu, ak takéto záznamy nespĺňajú ktorúkoľvek z týchto podmienok:

i) sú použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;

ii) sú anonymizované;

iii) sú zverejnené v zmysle bezpečnostných postupov.

3. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:

i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito obrazovými záznamami;

ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;

iii) takéto obrazové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.

3a. Keď sa obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, kontrolujú na účely zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača, potom:

i) sa uvedené obrazové materiály nesmú zverejniť alebo použiť na iné účely než na zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača;

ii) ak na týchto obrazových materiáloch môžu byť viditeľné časti tela členov posádky, prevádzkovateľ zabezpečí dôvernosť týchto obrazových materiálov.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Preprava nebezpečného nákladu

a) Pokiaľ nie je v tejto prílohe povolené inak, letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskemu dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou *Technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* (dokument ICAO Doc 9284-AN/905) vrátane jej dodatkov a všetkých ďalších doplnkov alebo korigend.

b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou G s výnimkou prípadov, keď:

1. náklad nepodlieha Technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov alebo

2. náklad prepravujú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 Technických pokynov.

c) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijmú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.

d) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami Technických pokynov.

e) Prevádzkovateľ v súlade s Technickými pokynmi bezodkladne oznámi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti:

1. každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom;

2. odhalenie nepriznaného alebo nesprávne priznaného nebezpečného nákladu v náklade alebo pošte alebo

3. nájdenie nebezpečného nákladu prepravovaného cestujúcimi alebo členmi posádky, alebo v ich batožine, ak náklad nie je v súlade s časťou 8 Technických pokynov.

f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s Technickými pokynmi.

g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste príjmu nákladu, ako sa vyžaduje v Technických pokynoch.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Systém sledovania lietadla – letúny

a) Najneskôr do 16. decembra 2018 prevádzkovateľ zriadi a uplatňuje ako súčasť systém vykonávania prevádzkového riadenia letov, systém sledovania lietadiel, ktorý zahŕňa lety spĺňajúce požiadavky písmena b), ak ich vykonávajú tieto letúny:

1. letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 16. decembrom 2018 a ktoré sú okrem odpovedača sekundárneho prehľadového radaru vybavené aj funkciou poskytovania svojej pozície;

2. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 16. decembra 2018 alebo neskôr; a

3. všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 16. decembra 2018 alebo neskôr.

b) Prevádzkovateľ sleduje lety od vzletu po pristátie okrem prípadov, keď plánovaná trať a plánované odchýlky od trate sú plne zahrnuté v blokoch vzdušného priestoru, keď:

▼M8

1. sa služba sledovania ATS poskytuje ako zvyčajne za podpory systémov sledovania ATC, ktoré určujú polohu lietadla v časových intervaloch zodpovedajúceho trvania, a

2. prevádzkovateľ poskytol príslušným poskytovateľom leteckých navigačných služieb potrebné kontaktné údaje.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210 Určenie polohy lietadla v tiesni – letúny

Tieto letúny musia byť od 1. januára 2025 vybavené spoľahlivým a automatickým prostriedkom na presné určenie polohy, kde sa let skončil, v dôsledku nehody, pri ktorej bol letún ťažko poškodený:

a) všetky letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie CofA 1. januára 2024 alebo neskôr a

b) všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie CofA 1. januára 2024 alebo neskôr.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Podporný program

a) Prevádzkovateľ umožní, uľahčí a zabezpečí prístup k proaktívnemu a nerepresívnemu podpornému programu, ktorý členom letovej posádky pomôže odhaliť, riešiť a prekonať každý problém, ktorý by mohol negatívne ovplyvniť ich schopnosť bezpečne vykonávať oprávnenia vyplývajúce z ich preukazu spôsobilosti. Prístup k programu sa umožní všetkým členom letovej posádky.

b) Bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy o ochrane jednotlivcov, pokiaľ ide o spracovanie osobných údajov, a o voľnom pohybe takýchto údajov, ochrana dôvernosti údajov je nevyhnutným predpokladom účinného podporného programu, pretože podporuje využívanie takéhoto programu a zabezpečuje jeho integritu.

▼M14

_____

▼B

PODČASŤ B

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

ODDIEL 1

Motorové lietadlá

CAT.OP.MPA.100 Využívanie letových prevádzkových služieb

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. sa letové prevádzkové služby (ATS) zodpovedajúce vzdušnému priestoru a príslušným pravidlám lietania využívali pre všetky lety kedykoľvek, keď sú k dispozícii;

2. sa jeho prevádzkové pokyny počas letu týkajúce sa zmeny plánu letov ATS koordinovali, ak to je uskutočniteľné, s príslušným stanovišťom ATS ešte pred vyslaním pokynov do lietadla.

b) Bez ohľadu na písmeno a) sa použitie ATS nevyžaduje, pokiaľ sa nevyžaduje podľa predpisov vzdušného priestoru pre:

▼M5
▼C1

1. prevádzku VFR počas dňa s inými ako zložitými motorovými letúnmi;

▼B

2. vrtuľníky, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, prevádzkované vo dne a na tratiach navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, alebo

▼M20

3. miestnu vrtuľníkovú prevádzku (LHO),

▼B

za predpokladu, že je možné zachovať dojednania týkajúce sa služieb pátrania a záchrany.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Kontrola a nastavenia výškomera

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na kontrolu výškomera pred každým odletom.

b) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, v ktorých sa v náležitých prípadoch zohľadnia postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Použitie letísk a miest prevádzky

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

b) Použitie miest prevádzky sa týka iba:

1. iných ako zložitých motorových letúnov a

2. vrtuľníkov.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Vhodné letisko

Prevádzkovateľ považuje letisko za vhodné, ak v očakávanom čase použitia je letisko dostupné a vybavené potrebnými podpornými službami, ako sú letové prevádzkové služby (ATS), dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, meteorologické správy, navigačné zariadenia a pohotovostné služby.

CAT.OP.MPA.110 Letiskové prevádzkové minimá

a) Prevádzkovateľ stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.

b) Metóda použitá na stanovenie letiskových prevádzkových miním musí zohľadňovať všetky tieto prvky:

1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;

2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;

3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);

4. príslušné prevádzkové skúsenosti prevádzkovateľa;

▼M21

5. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;

6. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;

7. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP);

8. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a potrebné bezpečnostné odstupy od nich;

9. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;

10. IAP;

11. charakteristiky letiska a dostupné letecké navigačné služby (ANS);

12. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;

13. podmienky predpísané v prevádzkových špecifikáciách vrátane akýchkoľvek osobitných schválení pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami;

14. akékoľvek neštandardné charakteristiky letiska, IAP alebo prostredia;

c) Prevádzkovateľ stanoví spôsob stanovenia letiskových prevádzkových miním v prevádzkovej príručke.

d) Metódu použitú prevádzkovateľom na stanovenie letiskových prevádzkových miním, ako aj každú zmenu tejto metódy musí schváliť príslušný orgán.

CAT.OP.MPA.115 Technika letu pri priblížení – letúny

a) Všetky priblíženia sa uskutočňujú ako ustálené priblíženia, pokiaľ príslušný orgán neschválil osobitné priblíženie pre konkrétnu vzletovú a pristávaciu dráhu.

b) Na priblíženie s použitím postupov nie presného priblíženia a pristátia (NPA) sa použije technika konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA), s výnimkou takých osobitných vzletových a pristávacích dráh, pre ktoré príslušný orgán schválil inú letovú techniku.

▼M9

_____

▼B

CAT.OP.MPA.125 Postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa používali postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov zavedené štátom, v ktorom sa nachádza letisko.

▼B

b) Veliteľ lietadla môže bez ohľadu na písmeno a) využiť povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC) odchýliť sa od zverejnenej odletovej alebo príletovej trate za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a plne sa zohľadnia prevádzkové podmienky. Konečné priblíženie sa v každom prípade musí vykonať vizuálne alebo v súlade so stanovenými postupmi priblíženia podľa prístrojov.

c) Bez ohľadu na písmeno a) prevádzkovateľ môže používať postupy líšiace sa od postupov uvedených v písmene a) za predpokladu, že boli schválené štátom, na území ktorého sa nachádza letisko, a že sú stanovené v prevádzkovej príručke.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Výkonnostná navigácia

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje výkonnostná navigácia (PBN), prevádzkovateľ zaistí:

a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná navigačná špecifikácia PBN a

b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Postupy na obmedzenie hluku – letúny

a) S výnimkou prevádzky VFR s inými ako zložitými motorovými letúnmi prevádzkovateľ stanoví vhodné prevádzkové postupy pre odlety a prílety/priblíženia pre každý typ letúna, v rámci ktorých zohľadní potrebu znižovania účinku hluku lietadiel.

b) Tieto postupy:

1. zabezpečia, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku, a

2. musia byť jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu.

CAT.OP.MPA.131 Postupy na obmedzenie hluku – vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ zaistí, aby vo vzletových a pristávacích postupoch bola zohľadnená potreba znižovania účinku hluku vrtuľníkov.

b) Tieto postupy:

1. zabezpečia, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku, a

2. musia byť jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu.

CAT.OP.MPA.135 Trate a oblasti prevádzky – všeobecne

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala len na takých tratiach a v takých oblastiach, pre ktoré:

▼M9

1. sú pre plánovanú prevádzku k dispozícii primerané vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a služby vrátane meteorologických služieb;

▼B

2. výkonnosť lietadla je primeraná na splnenie požiadaviek na minimálnu nadmorskú výšku letu;

3. vybavenie lietadla spĺňa minimálne požiadavky na plánovanú prevádzku a

4. sú k dispozícii primerané mapy a tabuľky.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala s dodržaním všetkých obmedzení na tratiach alebo v oblastiach prevádzky, ktoré stanovil príslušný orgán.

c) Ustanovenia písmena a) bodu 1 sa nevzťahujú na prevádzku VFR počas dňa s iným ako zložitým motorovým lietadlom, pri letoch s odletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Trate a oblasti prevádzky – jednomotorové letúny

Pokiaľ príslušný orgán nevydal povolenie v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC), prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka jednomotorových letúnov vykonávala len na takých tratiach alebo v takých oblastiach, pre ktoré sú k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Trate a oblasti prevádzky – vrtuľníky

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

a) pre vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 3 boli k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie okrem prípadov, keď má vrtuľník súhlas na prevádzku podľa CAT.POL.H.420;

b) v prípade vrtuľníkov prevádzkovaných vo výkonnostnej triede 3 a vykonávajúcich pobrežnú prepravu prevádzková príručka obsahovala postupy zaisťujúce, aby šírka pobrežného koridoru a vybavenie na palube zodpovedalo podmienkam, ktoré prevládajú v danom časovom období.

CAT.OP.MPA.140 Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným dosahom (ETOPS)

▼M16

a) Ak to príslušný orgán neschválil v súlade s podčasťou F prílohy V (časť SPA), prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať za štandardných podmienok za bezvetria dvojmotorový letún na trati zahŕňajúcej bod vo väčšej vzdialenosti od vhodného letiska, než je jedna z týchto vhodných vzdialeností pre daný typ letúna:

1. v prípade letúnov výkonnostnej triedy A s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 20 cestujúcich alebo viac, vzdialenosť preletená za 60 minút pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky stanovenej v súlade s písmenom b);

2. v prípade letúnov výkonnostnej triedy A s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej, vzdialenosť preletená za 120 minút, alebo po schválení príslušným orgánom maximálne za 180 minút v prípade prúdových letúnov, pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky stanovenej v súlade s písmenom b);

▼M16

3. v prípade letúnov výkonnostnej triedy B alebo C, menšia z týchto vzdialeností:

i) vzdialenosť preletená za 120 minút pri cestovnej rýchlosti s jedným motorom neschopným prevádzky stanovenej v súlade s písmenom b);

ii) 300 NM.

▼B

b) Prevádzkovateľ pri výpočte maximálnej vzdialenosti od vhodného letiska stanoví pre každý typ alebo variant prevádzkovaného dvojmotorového letúna rýchlosť neprekračujúcu maximálnu prevádzkovú rýchlosť (V_{MO}) založenú na skutočnej vzdušnej rýchlosti, ktorú môže letún udržiavať s jedným motorom neschopným prevádzky.

c) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby v prevádzkovej príručke boli uvedené tieto údaje osobitne vymedzené pre každý typ alebo variant:

1. stanovená cestovná rýchlosť s OEI a

2. stanovená maximálna vzdialenosť od vyhovujúceho letiska.

▼M16

d) Prevádzkovateľ na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) bode 2 poskytne dôkaz, že:

1. boli zavedené postupy plánovania a odbavenia letov;

2. boli stanovené osobitné pokyny a postupy údržby na zabezpečenie plánovaných úrovní zachovania letovej spôsobilosti a spoľahlivosti letúna a jeho motorov a boli zaradené do prevádzkovateľovho programu údržby lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 vrátane:

i) programu spotreby motorového oleja;

ii) programu monitorovania stavu motora.

▼B

CAT.OP.MPA.145 Stanovenie minimálnych letových nadmorských výšok

a) Prevádzkovateľ stanoví pre všetky traťové úseky, ktoré sa majú lietať:

1. minimálne letové nadmorské výšky, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom s prihliadnutím na požiadavky podľa podčasti C, a

2. metódu určovania týchto nadmorských výšok pre letovú posádku.

b) Metódu určovania minimálnych nadmorských letových výšok schvaľuje príslušný orgán.

c) Ak sa minimálne letové nadmorské výšky stanovené prevádzkovateľom a štátmi, nad ktorými sa prelietava, navzájom líšia, použijú sa vyššie hodnoty.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 ZÁMERNE VYNECHANÉ

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Preprava osobitných kategórií cestujúcich (SCP)

a) Osoby, ktoré si vyžadujú pri preprave na palube lietadla osobitné podmienky, pomoc a/alebo zariadenia, sa považujú za SCP, ktorá zahŕňa prinajmenšom:

1. osoby so zníženou mobilitou (PRM), za ktoré sa bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, považujú všetky osoby, ktorých mobilita je znížená v dôsledku akéhokoľvek zdravotného postihnutia, zmyslového alebo motorického, trvalého alebo dočasného, mentálneho postihnutia alebo poruchy, postihnutia z akejkoľvek inej príčiny alebo v dôsledku veku;

2. malé deti alebo deti bez sprievodu a

3. deportované osoby, neprípustní cestujúci alebo osoby vo väzbe.

b) SCP sa prepravujú za podmienok, ktoré zaisťujú bezpečnosť lietadla a osôb na jeho palube, podľa postupov zavedených prevádzkovateľom.

c) SCP sa neprideľujú sedadlá a ani sa nimi neobsadzujú sedadlá, ktoré umožňujú priamy prístup k núdzovým východom alebo kde by ich prítomnosť mohla:

1. brániť členom posádky v plnení ich povinností;

2. prekážať v prístupe k núdzovému vybaveniu alebo

3. sťažovať núdzovú evakuáciu lietadla.

d) Preprava SCP na palube sa musí vopred oznámiť veliteľovi lietadla.

CAT.OP.MPA.160 Uloženie batožiny a nákladu

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

a) sa do priestoru pre cestujúcich prenášala len taká príručná batožina, ktorú možno primerane a bezpečne uložiť, a

b) všetka batožina a náklad na palube, ktoré by mohli spôsobiť zranenie alebo škodu, zatarasiť uličky alebo východy pri zmene svojej polohy, boli uložené tak, aby sa zabránilo ich pohybu.

CAT.OP.MPA.165 Pridelenie sedadiel cestujúcim

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce rozsadenie cestujúcich tak, aby v prípade potreby núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie spolupracovať a nezdržiavali evakuáciu lietadla.

CAT.OP.MPA.170 Inštruktáž cestujúcich

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci:

a) boli ústne a názornou ukážkou poučení o záležitostiach týkajúcich sa bezpečnosti spôsobom, ktorý im uľahčí uplatňovanie postupov použiteľných v prípade núdze, a

▼M15

b) mali k dispozícii kartu s bezpečnostnými pokynmi, na ktorej sú prostredníctvom pokynov vo forme obrázkov informovaní o núdzovom vybavení a núdzových východoch, ktoré by mohli byť použité.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Príprava na let

a) Pre každý zamýšľaný let sa vyplní letový plán prevádzkovateľa založený na posúdení výkonnosti lietadla, ďalších prevádzkových obmedzení a zodpovedajúcich očakávaných podmienok na plánovanej trati a na dotknutých letiskách/miestach prevádzky.

b) Veliteľ lietadla nesmie začať let, kým sa nepresvedčí, že:

1. je možné splniť všetky prvky uvedené v bode 2.a.3. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 týkajúce sa letovej spôsobilosti a registrácie lietadla, prístrojov a vybavenia, hmotnosti a polohy ťažiska (CG), batožiny a nákladu a prevádzkových obmedzení lietadla;

2. lietadlo nie je prevádzkované v rozpore s ustanoveniami zoznamu odchýlok usporiadania (CDL);

3. na palube sú tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa požadujú na vykonanie daného letu;

4. na palube sú dokumenty, ďalšie informácie a formuláre, ktoré sa požadujú podľa CAT.GEN.MPA.180;

5. na palube sú aktuálne mapy, tabuľky a súvisiace dokumenty alebo rovnocenné údaje nevyhnutné na zabezpečenie zamýšľanej prevádzky lietadla vrátane akejkoľvek odchýlky od plánovanej trasy, ktorú možno odôvodnene predpokladať;

▼M9

6. vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a služby požadované pre plánovaný let sú k dispozícii a sú primerané;

▼M20

7. pri plánovanom lete je možné splniť ustanovenia prevádzkovej príručky vzťahujúce sa na palivo/energiu, olej, kyslík, minimálne bezpečné nadmorské výšky, prevádzkové minimá letísk a dostupnosť náhradných letísk, ak sú požadované;

▼M9

7a. všetky navigačné databázy potrebné pre výkonnostnú navigáciu sú vhodné a aktuálne a

▼B

8. je možné splniť aj akékoľvek ďalšie prevádzkové obmedzenia.

c) Bez ohľadu na písmeno a) sa letový plán prevádzkovateľa nevyžaduje pre prevádzku VFR:

▼M5

1. iných ako zložitých motorových letúnov so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky alebo

▼B

2. vrtuľníkov, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, vo dne a na tratiach navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi v miestnej oblasti, ako sa stanovuje v prevádzkovej príručke.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 Predkladanie letového plánu ATS

a) Ak nebol predložený letový plán letových prevádzkových služieb (ATS) z dôvodu, že si to nevyžadujú pravidlá lietania, je potrebné poskytnúť zodpovedajúce informácie, ktoré by v prípade potreby umožnili aktivovať pohotovostné služby.

b) Pri prevádzke z miesta, kde je nemožné predložiť letový plán ATS, veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ musia tento plán odoslať čo najskôr po vzlete lietadla.

CAT.OP.MPA.180 Schéma pre palivo/energiu – letúny

a) Prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava schému pre palivo/energiu, ktorá:

1. je vhodná pre vykonávané druhy prevádzky;

2. zodpovedá spôsobilosti prevádzkovateľa podporovať jej zavedenie a

3. ide buď o:

i) základnú schému pre palivo/energiu, ktorá tvorí základ základnej schémy pre palivo/energiu s istými odchýlkami a individuálnej schémy pre palivo/energiu; základná schéma pre palivo/energiu vychádza z rozsiahlej analýzy bezpečnostných a prevádzkových údajov získaných z doterajšej realizácie a skúseností v tomto odvetví, a to uplatnením vedeckých zásad; základná schéma pre palivo/energiu zabezpečuje bezpečnú, účinnú a efektívnu prevádzku lietadla, a to v uvedenom poradí, alebo

ii) základnú schému pre palivo/energiu s odchýlkami, čo je základná schéma pre palivo/energiu, pri ktorej sa analýza uvedená v bode i) používa na stanovenie odchýlky v základnej schéme pre palivo/energiu, ktorá zabezpečuje bezpečnú, účinnú a efektívnu prevádzku lietadla, a to v uvedenom poradí, alebo

iii) individuálnu schému pre palivo/energiu, ktorá vychádza z porovnávacej analýzy bezpečnostných a prevádzkových údajov prevádzkovateľa získaných na základe vedeckých zásad; analýza sa používa na vytvorenie schémy pre palivo/energiu s vyššou alebo rovnocennou úrovňou bezpečnosti ako má základná schéma pre palivo/energiu, ktorá zabezpečuje bezpečnú, účinnú a efektívnu prevádzku lietadla, a to v uvedenom poradí.

b) Všetky schémy pre palivo/energiu obsahujú:

1. zásady plánovania paliva/energie a zmien plánu počas letu;

2. zásady výberu letiska a

3. zásady riadenia paliva/energie počas letu.

c) Schému pre palivo/energiu a akékoľvek jej zmeny musí vopred schváliť príslušný orgán.

d) Ak má prevádzkovateľ v úmysle požiadať o individuálnu schému pre palivo/energiu:

1. stanoví základnú bezpečnostnú úroveň svojej súčasnej schémy pre palivo/energiu;

▼M20

2. preukáže svoju spôsobilosť podporovať vykonávanie navrhovanej individuálnej schémy pre palivo/energiu vrátane spôsobilosti vykonávať primeranú prevádzkovú kontrolu a zabezpečovať výmenu príslušných bezpečnostných informácií medzi personálom prevádzkovej kontroly a letovou posádkou a

3. vykoná posúdenie bezpečnostného rizika, ktoré preukáže, ako sa dosiahne rovnocenná úroveň bezpečnosti s úrovňou súčasnej schémy pre palivo/energiu.

CAT.OP.MPA.181 Schéma pre palivo/energiu – zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu – letúny

a) Prevádzkovateľ:

1. ako súčasť schémy pre palivo/energiu zavedie zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu;

2. zabezpečí, aby mal letún na palube dostatočné množstvo použiteľného paliva/energie na bezpečné dokončenie plánovaného letu a na možné odchýlky od plánovaného letu;

3. vypracuje postupy týkajúce sa zásad plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu, ktoré musia byť uvedené v prevádzkovej príručke;

4. zabezpečí, aby plánovanie paliva/energie pre daný let bolo založené na:

i) aktuálnych informáciách pre konkrétne lietadlo odvodených zo systému sledovania spotreby paliva/energie alebo, ak nie sú k dispozícii,

ii) údajoch, ktoré poskytol výrobca letúna.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie letov zahŕňalo prevádzkové podmienky, za ktorých sa má let vykonať; prevádzkové podmienky zahŕňajú aspoň:

1. údaje o spotrebe paliva/energie lietadla;

2. predpokladané hmotnosti;

3. očakávané meteorologické podmienky;

4. účinky odložených položiek údržby a/alebo odchýlok v konfigurácii;

5. predpokladané smerovanie odletu a príletu a vzletové a pristávacie dráhy;

6. predpokladané meškania.

c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet množstva použiteľného paliva/energie, ktoré sa vyžaduje pre let, zahŕňal:

1. palivo/energiu na rolovanie, ktoré nemôže byť menšie ako množstvo, ktoré sa podľa predpokladov spotrebuje pred vzletom;

2. traťové palivo/energiu, pričom musí ísť o také množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na to, aby letún mohol letieť od vzletu alebo z miesta zmeny plánu počas letu až po pristátie na cieľovom letisku;

3. palivo/energiu na nepredvídané prípady, pričom musí ísť o také množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na kompenzáciu nepredvídaných faktorov;

▼**M20**

4. palivo/energiu na let na náhradné cieľové letisko:

   i) ak sa let prevádzkuje aspoň s jedným náhradným cieľovým letiskom, musí ísť o množstvo paliva/energie potrebné na let z cieľového letiska na náhradné cieľové letisko; alebo

   ii) ak sa let prevádzkuje bez náhradného cieľového letiska, musí ísť o množstvo paliva/energie potrebné na vyčkávanie na cieľovom letisku, pričom zároveň umožní, aby letún vykonal bezpečné pristátie a aby sa mohol odchýliť od plánovaného letu; toto množstvo musí predstavovať aspoň množstvo paliva/energie na 15 minút letu pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad eleváciou letiska za štandardných podmienok, vypočítané podľa odhadovanej hmotnosti letúna pri prílete na cieľové letisko;

5. konečnú zálohu paliva/energie, ktorá predstavuje množstvo paliva/energie vypočítané pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad eleváciou letiska za štandardných podmienok podľa odhadovanej hmotnosti letúna pri prílete na náhradné cieľové letisko alebo cieľové letisko, ak sa náhradné cieľové letisko nepožaduje, a ktorá nesmie byť menšia ako množstvo:

   i) paliva/energie na 45 minút letu v prípade letúnov s piestovými motormi; alebo

   ii) paliva/energie na 30 minút letu v prípade letúnov s turbínovými motormi;

6. dodatočné palivo/energiu, ak si to vyžaduje daný druh prevádzky; ide o také množstvo paliva/energie, aby letún mohol pristáť na náhradnom letisku na trati pre palivo/energiu (kritický scenár letiska ERA pre palivo/energiu) v prípade poruchy lietadla, ktorá významne zvyšuje spotrebu paliva/energie v najkritickejšom bode trate; toto dodatočné palivo/energia sa vyžaduje len vtedy, ak minimálne množstvo paliva/energie, ktoré sa vypočíta podľa písmena c) bodov 2 až 5, na takúto udalosť nepostačuje;

7. mimoriadne palivo/energiu s cieľom zohľadniť predpokladané meškania alebo osobitné prevádzkové obmedzenia a

8. palivo/energiu podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby postupy výpočtu použiteľného množstva paliva/energie požadovaného pri zmene plánu počas letu, keď má let pokračovať po inej trati alebo na iné cieľové letisko, ako bolo pôvodne plánované, zahŕňali písmeno c) body 2 až 7.

CAT.OP.MPA.182 Schéma pre palivo/energiu – zásady výberu letiska – letúny

a) Vo fáze plánovania prevádzkovateľ zabezpečí, aby po začatí letu existovala primeraná istota, že letisko, na ktorom sa môže uskutočniť bezpečné pristátie, bude k dispozícii v predpokladanom čase použitia tohto letiska.

b) Vo fáze plánovania prevádzkovateľ vyberie a uvedie v prevádzkovom letovom pláne náhradné letisko pri vzlete s cieľom umožniť bezpečné pristátie v prípade mimoriadnej alebo núdzovej situácie po vzlete:

   1. ak meteorologické podmienky na letisku odletu sú horšie ako stanovené letiskové minimá prevádzkovateľa na pristátie pre danú prevádzku; alebo

▼M20

2. ak by bolo nemožné vrátiť sa na letisko odletu z iných dôvodov.

c) Náhradné letisko pri vzlete musí byť umiestnené v takej vzdialenosti od letiska odletu, ktorá minimalizuje riziko vzniku potenciálnych mimoriadnych alebo núdzových situácií. Pri výbere náhradného letiska pri vzlete prevádzkovateľ zohľadňuje prinajmenšom tieto aspekty:

1. skutočné a predpovedané meteorologické podmienky;

2. dostupnosť a kvalitu letiskovej infraštruktúry;

3. navigačné a pristávacie schopnosti lietadla v mimoriadnych alebo núdzových podmienkach, berúc do úvahy redundanciu kritických systémov a

4. získané schválenia [napr. prevádzka dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom (ETOPS), prevádzka za podmienok malej dohľadnosti (LVO) atď.].

d) Vo fáze plánovania pre každý let podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ vyberie a uvedie v prevádzkovom letovom pláne a letovom pláne letových prevádzkových služieb (ATS) jedno alebo viac letísk tak, aby boli počas bežnej prevádzky k dispozícii dve možnosti bezpečného pristátia, a to:

1. keď lietadlo dosiahne cieľové letisko, alebo

2. keď lietadlo počas letu na osamotené letisko dosiahne medzný bod návratu, na akomkoľvek dostupnom letisku ERA pre palivo/energiu; let na osamotené letisko smie za medzným bodom návratu pokračovať len vtedy, ak z aktuálneho vyhodnotenia meteorologických, dopravných a iných prevádzkových podmienok vyplýva, že na cieľovom letisku možno v predpokladanom čase použitia vykonať bezpečné pristátie.

Prevádzkovateľ musí vopred získať súhlas príslušného orgánu na použitie osamoteného letiska ako cieľového letiska.

e) Prevádzkovateľ poskytne primerané bezpečnostné rezervy na plánovanie letu s cieľom zohľadniť možné zhoršenie dostupných predpovedí meteorologických podmienok v predpokladanom čase pristátia.

f) V prípade každého letu podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.

CAT.OP.MPA.185 Schéma pre palivo/energiu – zásady riadenia paliva/energie počas letu – letúny

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy riadenia paliva/energie počas letu, ktorými sa zabezpečí:

1. nepretržité potvrdzovanie predpokladov vytvorených počas fázy plánovania (predletová zmena plánu alebo zmena plánu počas letu, alebo oboje);

2. opätovná analýza a jej úprava, ak je to potrebné;

3. aby množstvo použiteľného paliva/energie zostávajúce na palube bolo chránené a aby nebolo menšie ako množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na pokračovanie letu na letisko, na ktorom sa môže uskutočniť bezpečné pristátie; a

4. aby sa zaznamenali relevantné údaje o palive/energii na účely bodov 1, 2 a 3.

▼M20

b) Prevádzkovateľ musí mať zavedené postupy, na základe ktorých od veliteľa lietadla vyžaduje, aby získal informácie o meškaní zo spoľahlivého zdroja v prípade, že nepredvídané okolnosti môžu mať za následok pristátie na cieľovom letisku s menším množstvom paliva/energie, než je konečná záloha paliva/energie a k tomu akékoľvek množstvo:

1. paliva/energie na pokračovanie na náhradné letisko v prípade potreby; alebo

2. paliva/energie potrebné na pokračovanie na osamotené letisko.

c) Veliteľ lietadla informuje riadenie letovej prevádzky (ATC) o stave „minimálneho paliva/energie“ vyhlásením „MINIMUM FUEL“, keď veliteľ lietadla:

1. je zaviazaný pristáť na konkrétnom letisku a

2. vypočítal, že akákoľvek zmena existujúceho povolenia pre dané letisko môže mať za následok pristátie s menším množstvom paliva/energie, než je plánovaná konečná záloha paliva/energie.

d) Veliteľ lietadla vyhlási „núdzový stav paliva/energie“ vysielaním signálu „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, keď množstvo použiteľného paliva/energie, ktoré je podľa výpočtu k dispozícii pri pristátí na najbližšom letisku, na ktorom možno uskutočniť bezpečné pristátie, je menšie ako plánovaná konečná záloha paliva/energie.

———————

CAT.OP.MPA.190 Schéma pre palivo/energiu – vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava schému pre palivo/energiu, ktorá obsahuje:

1. zásady plánovania paliva/energie a zmien plánu počas letu a

2. zásady riadenia paliva/energie počas letu.

b) Schéma pre palivo/energiu musí:

1. byť vhodná pre vykonávané druhy prevádzky a

2. zodpovedať spôsobilosti prevádzkovateľa podporovať jej zavedenie.

c) Schému pre palivo/energiu a akékoľvek jej zmeny musí vopred schváliť príslušný orgán.

CAT.OP.MPA.191 Schéma pre palivo/energiu – zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu – vrtuľníky

a) Ako súčasť schémy pre palivo/energiu prevádzkovateľ stanoví zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu s cieľom zabezpečiť, aby lietadlo malo dostatočné množstvo použiteľného paliva/energie na bezpečné dokončenie plánovaného letu a na možné odchýlky od plánovaného letu.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie paliva/energie pre lety bolo založené aspoň na týchto prvkoch:

1. na postupoch, ktoré sú zahrnuté v prevádzkovej príručke, ako aj:

i) aktuálnych informáciách pre konkrétne lietadlo odvodených zo systému sledovania spotreby paliva/energie; alebo

ii) údajoch poskytnutých výrobcom lietadla a

▼**M20**

2. na prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný, vrátane:

i) údajov o spotrebe paliva/energie lietadla;

ii) predpokladaných hmotností;

iii) predpokladaných meteorologických podmienok;

iv) účinkov odložených položiek údržby alebo odchýlok v konfigurácii, alebo oboch; a

v) postupov a obmedzení zo strany poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného množstva paliva/energie, ktoré sa vyžaduje pre let, zahŕňal množstvo:

1. paliva/energie na rolovanie, ktoré nemôže byť menšie ako množstvo, ktoré sa podľa predpokladov spotrebuje pred vzletom;

2. traťového paliva/energie;

3. paliva/energie na nepredvídané prípady;

4. paliva/energie na let na náhradné cieľové letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje;

5. konečnej zálohy paliva/energie, ktoré nesmie byť menšie ako:

i) množstvo paliva/energie na 20 minút letu pri rýchlosti maximálneho doletu, a to v prípade letov podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) a s orientáciou vo dne podľa viditeľných orientačných bodov; alebo

ii) množstvo paliva/energie na 30 minút letu pri rýchlosti maximálneho doletu, a to v prípade letov podľa VFR a s orientáciou inými prostriedkami než podľa viditeľných orientačných bodov alebo v noci; alebo

iii) v prípade letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) množstvo paliva/energie na 30 minút letu pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad elevációu letiska za štandardných podmienok, vypočítané na základe odhadovanej hmotnosti vrtuľníka pri prílete na náhradné cieľové letisko alebo cieľové letisko, ak sa náhradné cieľové letisko nepožaduje;

6. mimoriadneho paliva/energie s cieľom zohľadniť predpokladané meškania alebo osobitné prevádzkové obmedzenia a

7. paliva/energie podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby v prípade, keď má let pokračovať po inej trati alebo na iné cieľové letisko, ako bolo pôvodne plánované, postupy výpočtu použiteľného množstva paliva/energie požadovaného pri zmene plánu počas letu zahŕňali:

1. traťové palivo/energiu na zostatok letu;

2. zálohu paliva/energie, ktorá pozostáva z:

i) paliva/energie na nepredvídané prípady;

ii) náhradného paliva/energie, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje;

iii) konečnej zálohy paliva/energie a

iv) dodatočného paliva/energie, ak si to vyžaduje daný druh prevádzky;

▼M20

3. mimoriadne palivo/energiu s cieľom zohľadniť predpokladané meškania alebo osobitné prevádzkové obmedzenia a

4. palivo/energiu podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

e) Ako alternatíva k písmenám b) až d) sa v prípade vrtuľníkov s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 3 175 kg alebo menšou, letiacich vo dne a na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov alebo v prípade miestnej vrtuľníkovej prevádzky (LHO), musí v rámci zásad riadenia paliva/energie zabezpečiť, aby po dokončení letu alebo série letov bola konečná záloha paliva/energie dostatočná na:

1. 30 minút letu pri rýchlosti maximálneho doletu; alebo

2. 20 minút letu pri rýchlosti maximálneho doletu, ak sa vykonáva v priestore s takými miestami prevádzky, ktoré sú vhodné a sú nepretržite k dispozícii.

CAT.OP.MPA.192 Výber letísk a miest prevádzky – vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ musí v prípade letu v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC) vybrať náhradné letisko pre vzlet vo vzdialenosti do jednej hodiny letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, ak nie je možné vrátiť sa na miesto odletu z meteorologických dôvodov.

b) Vo fáze plánovania pre každý let podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ vyberie a uvedie v prevádzkovom letovom pláne a letovom pláne letových prevádzkových služieb (ATS) jedno alebo viac letísk alebo prevádzkových miest tak, aby boli počas bežnej prevádzky k dispozícii dve možnosti bezpečného pristátia, s výnimkou prípadov podľa ustanovenia SPA.HOFO.120 písm. b).

c) Prevádzkovateľ uplatňuje primerané bezpečnostné rezervy na plánovanie letu s cieľom zohľadniť možné zhoršenie dostupných predpovedí meteorologických podmienok v predpokladanom čase pristátia.

d) V prípade každého letu podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.

CAT.OP.MPA.195 Schéma pre palivo/energiu – zásady riadenia paliva/energie počas letu – vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na vykonávanie kontroly paliva/energie a riadenia paliva/energie počas letu.

b) Veliteľ lietadla monitoruje množstvo použiteľného paliva/energie zostávajúce na palube s cieľom zabezpečiť, aby bolo chránené a aby nebolo menšie ako množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na pokračovanie letu na letisko, na ktorom sa môže uskutočniť bezpečné pristátie.

c) Veliteľ lietadla informuje riadenie letovej prevádzky (ATC) o stave „minimálneho paliva/energie“ vyhlásením „MINIMUM FUEL“, keď veliteľ lietadla:

(1) je zaviazaný pristáť na letisku alebo mieste prevádzky a

(2) vypočítal, že akákoľvek zmena existujúceho povolenia pre dané letisko alebo miesto prevádzky, alebo iné meškania v leteckej prevádzke môžu mať za následok pristátie s menším množstvom paliva/energie, než je plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M20

d) Veliteľ lietadla vyhlási „núdzový stav paliva/energie“ vysielaním signálu „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, keď množstvo použiteľného paliva/energie, ktoré má byť podľa odhadu k dispozícii pri pristátí na najbližšom letisku alebo mieste prevádzky, na ktorom možno uskutočniť bezpečné pristátie, je menšie ako plánovaná konečná záloha paliva/energie.

CAT.OP.MPA.200 Osobitné plnenie alebo odčerpávanie paliva lietadla

a) Osobitné plnenie alebo odčerpávanie paliva sa vykonáva len vtedy, ak prevádzkovateľ:

1. vykonal posúdenie rizika;

2. vypracoval postupy a

3. vytvoril výcvikový program pre svojich zamestnancov zapojených do takýchto činností.

b) Osobitné plnenie alebo odčerpávanie paliva sa vzťahuje na:

1. plnenie paliva s motorom v chode alebo s otáčajúcimi sa rotormi;

2. plnenie/odčerpávanie paliva, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo vystupujú z lietadla a

3. plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt.

c) V prípade letúnov sa vyžaduje, aby všetky postupy osobitného plnenia alebo odčerpávania paliva a akúkoľvek ich zmenu vopred schválil príslušný orgán.

d) V prípade vrtuľníkov sa vyžaduje, aby postupy plnenia paliva s otáčajúcimi sa rotormi a akúkoľvek ich zmenu vopred schválil príslušný orgán.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Zatláčanie a ťahanie – letúny

Postupy zatláčania a ťahania, ktoré stanoví prevádzkovateľ, sa musia vykonávať v súlade s platnými leteckými štandardmi a postupmi.

CAT.OP.MPA.210 Členovia posádok na pracovných miestach

a) *Členovia letovej posádky*

1. Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v priestore pre letovú posádku, je počas vzletu a pristátia povinný byť na svojom určenom pracovnom mieste.

2. Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v priestore pre letovú posádku, sa vo všetkých ostatných fázach letu zdržiava na svojom určenom pracovnom mieste, pokiaľ jeho neprítomnosť nie je nevyhnutná na výkon jeho povinností v súvislosti s prevádzkou alebo z fyziologických dôvodov, za predpokladu, že aspoň jeden pilot s príslušnou odbornou spôsobilosťou po celý čas zotrváva pri riadení lietadla.

3. Počas všetkých fáz letu každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v priestore pre letovú posádku, zostáva v pohotovosti. V prípade zistenia nedostatočnej bdelosti sa použijú vhodné protiopatrenia. Ak sa objaví neočakávaná únava, je možné použiť postup riadeného odpočinku, ktorý riadi veliteľ lietadla, ak to umožňuje pracovné zaťaženie. Takto čerpaný riadený odpočinok sa nepovažuje za čas odpočinku na účely výpočtu obmedzení letového času a nesmie sa použiť ani na zdôvodnenie žiadneho predĺženia času služby.

▼B

b) *Palubní sprievodcovia*

Počas kritických fáz letu je každý palubný sprievodca usadený na určenom pracovnom mieste a nevykonáva žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.

CAT.OP.MPA.215 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom – letúny

a) Každý člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom. Slúchadlá s mikrofónom sa používajú ako hlavné zariadenie na hlasovú komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS):

1. na zemi:

i) pri prijímaní povolenia ATC na odlet prostredníctvom hlasovej komunikácie a

ii) keď sú motory v chode;

2. počas letu:

i) pod prevodnou nadmorskou výškou alebo

ii) vo výške 10 000 ft, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia,

a

3. kedykoľvek to považuje za potrebné veliteľ lietadla.

b) Mikrofón na ramienku alebo iný rovnocenný mikrofón musí byť za podmienok uvedených v písmene a) v polohe, ktorá umožňuje jeho použitie na obojsmerné rádiové spojenie.

CAT.OP.MPA.216 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom – vrtuľníky

Každý člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom ako hlavné zariadenie na komunikáciu s ATS.

CAT.OP.MPA.220 Pomocné prostriedky pre núdzovú evakuáciu

Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktorými zabezpečí, aby bol pred rolovaním, vzletom a pristátím, a kedykoľvek je to bezpečné a uskutočniteľné, uvedený do pohotovosti každý pomocný prostriedok na núdzovú evakuáciu lietadla, ktorý sa automaticky uvádza do pracovnej polohy.

CAT.OP.MPA.225 Sedadlá, bezpečnostné pásy a systémy pripútania

a) *Členovia posádky*

1. Počas vzletu a pristátia a kedykoľvek o tom rozhodne veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti je každý člen posádky povinný byť riadne pripútaný všetkými určenými bezpečnostnými pásmi a systémami pripútania.

2. Každý člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku, je v priebehu ostatných fáz letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.

b) *Cestujúci*

1. Veliteľ lietadla zabezpečí pred vzletom, pristátím, počas rolovania, a kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti, aby každý cestujúci na palube bol na svojom sedadle alebo lôžku a aby bol riadne pripútaný bezpečnostným pásom alebo systémom pripútania.

▼B

2. Prevádzkovateľ prijme opatrenia, aby zdvojené obsadenie sedadiel bolo prípustné len v prípade sedadiel na to určených. Veliteľ lietadla zabezpečí, že zdvojené obsadenie sedadiel je možné len jednou dospelou osobou a jedným malým dieťaťom, ktoré bude bezpečne pripútané doplňujúcim detským bezpečnostným pásom alebo iným pripútacím zariadením.

CAT.OP.MPA.230 Zabezpečenie priestoru pre cestujúcich a palubných bufetov

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na zaistenie toho, aby pred rolovaním, vzletom a pristátím boli všetky východy a únikové cesty bez prekážok.

b) Veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti zabezpečí pred vzletom, pristátím, a kedykoľvek to považuje za potrebné, aby všetko vybavenie a batožina boli správne zabezpečené.

CAT.OP.MPA.235 Záchranné vesty – vrtuľníky

Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktorými zaistí, že pri prevádzke vrtuľníka v triede výkonnosti 3 nad vodnými plochami sa pri rozhodovaní, či by si mali všetky osoby na palube obliecť záchrannú vestu, zohľadní čas letu a vyskytujúce sa podmienky.

CAT.OP.MPA.240 Fajčenie na palube

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti;

b) počas plnenia paliva do lietadla a odčerpávania paliva z lietadla;

c) v čase, keď je lietadlo na zemi, pokiaľ prevádzkovateľ nestanovil postupy zníženia rizika počas prevádzky na zemi;

d) mimo označených priestorov pre fajčiarov, v uličke(-ách) a na toalete(-ách);

e) v batožinových priestoroch a/alebo v iných priestoroch, kde sa prepravuje náklad, ktorý nie je uložený v ohňovzdorných nádobách alebo zakrytý ohňovzdornou plachtou, a

f) v tých priestoroch pre cestujúcich, v ktorých sa realizuje dodávka kyslíka.

▼M21

CAT.OP.MPA.245 Meteorologické podmienky – všetky lietadlá

a) Pri letoch IFR veliteľ lietadla:

1. začne let alebo

2. pokračuje v lete za bod, od ktorého platí zmenený letový plán ATS, v prípade, že sa letový plán zmenil za letu,

iba ak má k dispozícii informáciu, že očakávané meteorologické podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) v čase príletu sú rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá.

b) Pri letoch IFR veliteľ lietadla pokračuje v lete na plánované cieľové letisko, iba ak sa v posledných dostupných informáciách udáva, že v predpokladanom čase príletu budú meteorologické podmienky na cieľovom letisku alebo aspoň jednom náhradnom cieľovom letisku rovnaké alebo lepšie ako platné prevádzkové minimá príslušného letiska.

▼M21

c) Pri letoch VFR veliteľ lietadla začne let, iba ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že meteorologické podmienky na tej časti trate, ktorá sa má preletieť podľa VFR, budú v príslušnom čase rovnaké alebo lepšie ako limity VFR.

CAT.OP.MPA.246 Meteorologické podmienky – letúny

Popri ustanovení CAT.OP.MPA.245 pri letoch IFR s letúnmi veliteľ lietadla pokračuje v lete za:

a) bod rozhodnutia, ak používa postup zníženého množstva paliva/energie na nepredvídané prípady (RCF) alebo

b) medzný bod návratu (PNR), ak používa postup osamoteného letiska,

iba ak má k dispozícii informáciu, že očakávané meteorologické podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) v čase príletu sú rovnaké alebo lepšie ako platné letiskové prevádzkové minimá.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Meteorologické podmienky – vrtuľníky

Popri ustanoveniach v CAT.OP.MPA.245:

▼M21

a) Pri letoch VFR s vrtuľníkmi nad vodou mimo viditeľnosti pevniny veliteľ lietadla začne vzlet, iba ak sa v aktuálnych meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude vo výške viac ako 600 ft cez deň a 1 200 ft v noci.

▼M9

_____

▼B

c) Let vrtuľníkom na vrtuľníkovú plošinu alebo vyvýšenú plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO) sa môže vykonať, iba ak je hlásená stredná rýchlosť vetra na vrtuľníkovej plošine alebo vyvýšenej FATO nižšia ako 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odnámrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.

b) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem výnimiek povolených podľa písmena a) a v súlade s AFM.

CAT.OP.MPA.255 Ľad a iné znečistenia – postupy za letu

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach tvorby námrazy.

b) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť.

c) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bezodkladne opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trate a v prípade potreby nahlási stav núdze ATC.

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Zásoba paliva/energie a oleja

Veliteľ lietadla môže začať let alebo v ňom pokračovať v prípade zmeny plánu počas letu, iba ak sa presvedčil, že na palube lietadla je aspoň plánované množstvo použiteľného paliva/energie a oleja, ktoré umožňuje bezpečne dokončiť let s prihliadnutím na očakávané prevádzkové podmienky.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Podmienky vzletu

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

a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému vzletu a odletu a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Minimálne nadmorské výšky letu

Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu nesmie letieť v menšej výške, ako sú stanovené minimálne nadmorské výšky, s výnimkou situácie, keď:

a) je to potrebné na vzlet alebo pristátie alebo

b) zostupuje v súlade s postupmi schválenými príslušným orgánom.

CAT.OP.MPA.275 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonávali tieto simulácie:

a) mimoriadne alebo núdzové situácie, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo

b) let v podmienkach IMC umelými prostriedkami.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 [ZÁMERNE VYNECHANÉ]

_____

▼B

CAT.OP.MPA.285 Použitie prídavného kyslíka

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti nevyhnutné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, využívali dodávku prídavného kyslíka vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Zistenie blízkosti zeme

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

▼M9

CAT.OP.MPA.295 Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS)

Ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, aby mala letová posádka primeraný protizrážkový výcvik a aby vedela používať vybavenie systému ACAS II.

▼M21

CAT.OP.MPA.300 Podmienky na priblíženie a pristátie

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

a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo opakovaniu okruhu vzhľadom na výkonnostné informácie uvedené v prevádzkovej príručke a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa jemu dostupných informácií počasie na letisku a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia s ohľadom na informácie o výkonnosti uvedené v prevádzkovej príručke.

CAT.OP.MPA.303 Kontrola dĺžky na pristátie v čase príletu (LDTA) počas letu – letúny

a) V priblížení na pristátie sa nesmie pokračovať, ak použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe nedosahuje v predpokladanom čase pristátia aspoň 115 % dĺžky na pristátie určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu a priblíženie na pristátie sa nevykonáva letúnmi výkonnostnej triedy A, ktoré sú certifikované v súlade s niektorou z týchto certifikačných špecifikácií uvedených v typovom osvedčení:

▼**M16**

1. CS-25 alebo s rovnocennou;

2. CS-23 na úrovni 4 s úrovňou výkonnosti „vysoká rýchlosť“ alebo s rovnocennou.

b) V prípade letúnov výkonnostnej triedy A iných, ako sú uvedené v písmene a), sa nesmie pokračovať v priblížení na pristátie s výnimkou ktorejkoľvek z týchto situácií:

1. použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe dosahuje aspoň 115 % dĺžky na pristátie v predpokladanom čase pristátia určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu;

2. ak nie sú dostupné informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu, použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe v predpokladanom čase pristátia zodpovedá aspoň požadovanej dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.230, prípadne ustanovením CAT.POL.A.235.

c) V prípade letúnov výkonnostnej triedy B sa nesmie pokračovať v priblížení na pristátie s výnimkou ktorejkoľvek z týchto situácií:

1. použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe dosahuje aspoň 115 % dĺžky na pristátie v predpokladanom čase pristátia určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu;

2. ak nie sú dostupné informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu, použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe v predpokladanom čase pristátia zodpovedá aspoň požadovanej dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.330, prípadne ustanovením CAT.POL.A.335.

d) V prípade letúnov výkonnostnej triedy C sa nesmie pokračovať v priblížení na pristátie s výnimkou ktorejkoľvek z týchto situácií:

1. použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe dosahuje aspoň 115 % dĺžky na pristátie v predpokladanom čase pristátia určenej v súlade s informáciami o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu;

2. ak nie sú dostupné informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky na pristátie v čase príletu, použiteľná dĺžka na pristátie na plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe v predpokladanom čase pristátia zodpovedá aspoň požadovanej dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.430, prípadne ustanovením CAT.POL.A.435.

e) Informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky pristátia v čase príletu vychádzajú zo schválených údajov uvedených v letovej príručke lietadla. Ak schválené údaje uvedené v letovej príručke lietadla nie sú dostatočné na posúdenie dĺžky na pristátie v čase príletu, doplnia sa ďalšími údajmi, ktoré sa určia buď v súlade s platnými certifikačnými špecifikáciami pre letúny alebo sa určia v súlade s prijateľnými prostriedkami preukázania zhody vydanými agentúrou.

▼M16

f) Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke uvedie informácie o výkonnosti na účely posúdenia dĺžky pristátia v čase príletu a predpoklady, z ktorých vychádzal pri ich vypracovaní, ako aj ostatné údaje, ktoré sa v súlade s písmenom e) môžu použiť ako doplnok údajov uvedených v letovej príručke lietadla.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 Začatie a pokračovanie priblíženia

a) V prípade letúnov, ak je hlásená viditeľnosť (VIS) alebo rozhodujúca dráhová dohľadnosť (RVR) na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:

1. za bod, v ktorom je letún 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do úseku konečného priblíženia (FAS), ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

b) V prípade vrtuľníkov, ak je hlásená RVR menej ako 550 m a rozhodujúca RVR na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, je menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:

1. za bod, v ktorom je vrtuľník 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do FAS, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

c) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.

d) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.

e) Bez ohľadu na písmeno a) ak nie je hlásená žiadna RVR a hlásená VIS je menšia než platné minimum, ale prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV) je rovnaká alebo vyššia ako platné minimum, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH.

CAT.OP.MPA.310 Prevádzkové postupy – výška preletu prahu vzletovej a pristávacej dráhy – letúny

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy navrhnuté tak, aby zabezpečili, že letún pri vykonávaní 3D priblížení podľa prístrojov prelietava prah vzletovej a pristávacej dráhy s bezpečným odstupom v pristávacej konfigurácii a polohe.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Hlásenie o brzdnom účinku vzletovej a pristávacej dráhy

Ak brzdný účinok vzletovej a pristávacej dráhy, ktorý nastane počas dojazdu po pristátí, nezodpovedá hláseniu prevádzkovateľa letiska v správe o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe, veliteľ lietadla o tom čo najskôr upovedomí letové prevádzkové služby prostredníctvom osobitného letového hlásenia (AIREP).

▼M21

CAT.OP.MPA.312 Prevádzka s EFVS 200

a) Prevádzkovateľ, ktorý má v úmysle vykonávať prevádzku s EFVS 200, zabezpečí, aby:

1. bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;

2. sa používali iba vzletové a pristávacie dráhy, FATO a postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP) vhodné na prevádzku s EFVS;

3. boli členovia letovej posádky spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a aby sa vypracoval program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu;

4. sa zaviedli prevádzkové postupy;

5. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v zozname minimálneho vybavenia (MEL);

6. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v programe údržby;

7. prebehli vyhodnotenia bezpečnosti a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti prevádzky a

8. letiskové prevádzkové minimá zohľadňovali možnosti použitého systému.

b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku s EFVS 200 pri vykonávaní LVO.

c) Bez ohľadu na písmeno a) bod 1 môže prevádzkovateľ používať EVS, ktoré spĺňajú minimálne kritériá na vykonávanie prevádzky s EFVS 200 za predpokladu, že to schváli príslušný orgán.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Hlásenie letových hodín – vrtuľníky

Prevádzkovateľ umožní príslušnému orgánu prístup k údajom o letových hodinách každého vrtuľníka, ktorý bol prevádzkovaný počas predchádzajúceho kalendárneho roka.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Kategórie letúnov

a) Kategórie letúnov sú založené na indikovanej vzdušnej rýchlosti nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy (V_{AT}), ktorá sa rovná pádovej rýchlosti (V_{SO}) vynásobenej hodnotou 1,3 alebo pádovej rýchlosti tiaže 1 g (V_{S1g}) násobenej hodnotou 1,23 v pristávacej konfigurácii pri maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti. Ak je k dispozícii V_{SO} i V_{S1g}, použije sa tá hodnota, ktorej výsledkom je vyššia V_{AT}.

b) Používajú sa kategórie letúnov uvedené v tejto tabuľke:

Tabuľka 1:

Kategórie letúnov zodpovedajúce hodnotám V_{AT}

Kategória letúna	V_{AT}
A	menšia ako 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

c) Pristávacia konfigurácia, ktorá sa má zohľadniť, je uvedená v prevádzkovej príručke.

d) Prevádzkovateľ môže použiť nižšiu pristávaciu hmotnosť na stanovenie V_{AT}, ak to schváli príslušný orgán. Takáto nižšia pristávacia hmotnosť musí byť trvalá hodnota, nezávislá od meniacich sa podmienok každodennej prevádzky.

▼M14

_____

▼B

PODČASŤ C

VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA

ODDIEL 1

Letúny

KAPITOLA 1

Všeobecné požiadavky

CAT.POL.A.100 Výkonnostné triedy

a) Prevádzka letúna musí spĺňať požiadavky príslušnej výkonnostnej triedy.

b) Prevádzkovateľ použije schválené normy výkonnosti, ktoré zabezpečia takú úroveň bezpečnosti, ktorá je rovnocenná úrovni požadovanej príslušnou kapitolou v prípadoch, keď nemožno preukázať úplné splnenie uplatniteľných požiadaviek tohto oddielu vplyvom osobitných charakteristík konštrukcie.

▼B

CAT.POL.A.105 Všeobecné ustanovenia

a) Hmotnosť letúna:

1. na začiatku vzletu alebo

2. v prípade zmeny plánu počas letu v bode, od ktorého sa uplatňuje zmenený letový plán prevádzkovateľa,

nesmie byť väčšia, ako hmotnosť, pri ktorej sú splnené požiadavky príslušnej kapitoly na let, ktorý sa má vykonať. Je možné zohľadniť očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva.

b) Na určenie súladu s požiadavkami príslušnej kapitoly sa používajú schválené údaje o výkonnosti v AFM, prípadne doplnené ďalšími údajmi tak, ako je to predpísané v danej kapitole. Ďalšie údaje uvedie prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke. Pri použití činiteľov predpísaných v príslušnej kapitole možno prihliadnuť na všetky prevádzkové činitele už zapracované do údajov o výkonnosti v AFM, aby sa vylúčilo dvojnásobné použitie činiteľov.

c) Riadnym spôsobom sa zohľadní konfigurácia letúna, podmienky prostredia a činnosť systémov, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú výkonnosť.

▼M16

d) Pri posudzovaní splnenia požiadaviek na vzlet podľa príslušných kapitol prevádzkovateľ zohľadňuje presnosť grafického záznamu.

_____

▼B

KAPITOLA 2

Výkonnostná trieda A

CAT.POL.A.200 Všeobecné ustanovenia

a) Schválené údaje o výkonnosti v AFM sa podľa potreby doplnia o ďalšie údaje, ak schválené údaje o výkonnosti v AFM nie sú postačujúce vzhľadom na:

1. uvažované odôvodnene očakávané nepriaznivé prevádzkové podmienky, ako napríklad vzlet a pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach, a

2. predpoklad poruchy motora v ľubovoľnej fáze letu.

b) Pre prípad mokrej a znečistenej vzletovej a pristávacej dráhy sa použijú údaje o výkonnosti stanovené v súlade s príslušnými normami osvedčovania veľkých letúnov alebo iné rovnocenné údaje.

c) Použitie ďalších údajov uvedených v písmene a) a rovnocenných požiadaviek uvedených v písmene b) je stanovené v prevádzkovej príručke.

▼B

CAT.POL.A.205 Vzlet

a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v AFM pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.

b) Pri určovaní maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti sa musia splniť tieto požiadavky:

1. dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA);

2. dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd (TORA);

3. dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako TORA;

4. pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V_1 a

5. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe.

c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene b) sa musí zohľadniť:

1. tlaková výška na letisku;

2. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku;

3. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;

4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere vzletu;

5. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a

6. skrátenie dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy, ak nejaké vznikne, v dôsledku vyrovnania letúna do osi dráhy pred vzletom.

CAT.POL.A.210 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete

a) Čistá dráha letu po vzlete sa musí stanoviť tak, že bude viesť najmenej 35 ft nad všetkými prekážkami alebo vo vodorovnej vzdialenosti od všetkých prekážok najmenej 90 m zväčšenej o 0,125 × D, kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet (TODA) alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom TODA. Pre letúny s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus 0,125 × D.

▼B

b) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek písmena a):

1. sa musia zohľadniť tieto prvky:

i) hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;

ii) tlaková výška na letisku;

iii) teplota vonkajšieho vzduchu na letisku a

iv) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

2. Nesmú sa povoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom čistá dráha letu po vzlete dosiahla výšku, ktorá sa rovná polovici rozpätia krídiel, ale najmenej 50 ft nad nadmorskou výškou konca TORA. Potom sa až do výšky 400 ft predpokladá, že náklon letúna nebude väčší ako 15°. Vo výške väčšej ako 400 ft je možné plánovať náklony väčšie ako 15°, ale najviac 25°.

3. Všetky časti čistej dráhy letu po vzlete, pri ktorých je náklon letúna väčší ako 15°, musia byť vo vertikálnej vzdialenosti najmenej 50 ft nad všetkými prekážkami v rozmedzí vodorovných vzdialeností vymedzených v písmene a) a v písmene b) bodoch 6 a 7.

4. Prevádzka, pri ktorej sa využívajú zväčšené náklony do 20° vo výške od 200 ft do 400 ft alebo do 30° vo výške nad 400 ft, musí prebiehať v súlade s CAT.POL.A.240.

5. Primeraným spôsobom sa musí zohľadniť vplyv uhla náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšených prevádzkových rýchlostí.

6. V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trasy ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:

i) 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo

ii) 600 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

7. V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trasy ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:

i) 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo

▼B

ii) 900 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

c) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre nepredvídané okolnosti, aby vyhovel požiadavkám podľa písmen a) a b) a určil bezpečnú trasu vyhýbajúcu sa prekážkam, umožňujúcu letúnu buď vyhovieť požiadavkám CAT.POL.A.215 na let na trati, alebo pristáť buď na letisku odletu, alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

CAT.POL.A.215 Let na trati s jedným motorom neschopným prevádzky (OEI)

a) Údaje o čistej dráhe letu na trati v konfigurácii s OEI uvedené v AFM, primerané očakávaným meteorologickým podmienkam letu, musia umožniť preukázať súlad s ustanoveniami písmena b) alebo c) vo všetkých bodoch na trati. Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom, kde sa predpokladá pristátie po poruche motora.

Za meteorologických podmienok vyžadujúcich si činnosť protinámrazových systémov sa musí zohľadniť účinok ich použitia na čistú dráhu letu.

▼M16

b) Gradient čistej dráhy letu na trati vo výške najmenej 1 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od plánovanej trate musí byť kladný.

c) Čistá dráha letu na trati musí byť taká, aby letún mohol pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s ustanovením CAT.POL.A.230, prípadne ustanovením CAT.POL.A.235. Čistá dráha letu na trati musí viesť vertikálne vo výške aspoň 2 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od plánovanej trate s prihliadnutím na tieto faktory:

1. predpokladá sa vysadenie motora v najkritickejšom bode na trati;

2. zohľadňuje sa vplyv vetra na dráhu letu;

▼M26

3. povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letúnu letisko predpokladaného pristátia po poruche motora s požadovanými zálohami paliva v súlade s ustanovením CAT.OP.MPA.181 primeranými pre náhradné letisko, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup;

▼M16

4. letisko predpokladaného pristátia letúna po poruche motora musí spĺňať tieto kritériá:

i) výkonnostné požiadavky pri predpokladanej pristávacej hmotnosti sú splnené;

ii) v meteorologických správach alebo predpovediach a správach o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe sa uvádza, že možno vykonať bezpečné pristátie v predpokladanom čase pristátia;

5. ak letová príručka lietadla neobsahuje údaje o čistej dráhe letu na trati, hrubá dráha letu na trati s jedným motorom neschopným prevádzky sa zníži o gradient stúpania 1,1 % pri dvojmotorových letúnoch, 1,4 % pri trojmotorových letúnoch a 1,6 % pri štvormotorových letúnoch.

d) Prevádzkovateľ musí zväčšiť šírkové rozpätia uvedené v písmenách b) a c) na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.

▼M16

CAT.POL.A.220 Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma motormi neschopnými prevádzky

a) V žiadnom bode plánovanej trate nesmie byť letún s troma alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu pri štandardnej teplote za bezvetria od letiska, na ktorom sú zodpovedajúcim spôsobom splnené požiadavky ustanovenia CAT.POL.A.230 alebo ustanovenia CAT.POL.A.235 písm. a) týkajúce sa predpokladanej pristávacej hmotnosti, ak nie sú splnené podmienky v písmenách b) až f) tohto ustanovenia.

b) Údaje o čistej dráhe letu na trati s dvoma motormi neschopnými prevádzky musia letúnu umožniť pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok od bodu, v ktorom sa predpokladá súčasná porucha dvoch motorov, až na letisko, kde možno pristáť a úplne zastaviť letún s použitím predpísaného postupu na pristátie s dvoma motormi neschopnými prevádzky. Čistá dráha letu na trati musí viesť vertikálne vo výške aspoň 2 000 ft nad celým terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od plánovanej trate. V nadmorských výškach a za meteorologických podmienok, ktoré si vyžadujú činnosť protinámrazových systémov, sa musí zohľadniť ich účinok na údaje o čistej dráhe letu na trati. Prevádzkovateľ musí zväčšiť predpísané šírkové rozpätie uvedené v druhej vete na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.

c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritickejšom bode tej časti trate, kde sa letún prevádzkuje viac ako 90 minút od letiska uvedeného v písmene a), so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu, pri štandardnej teplote za bezvetria.

d) Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom predpokladaného pristátia po poruche dvoch motorov.

e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letisko s požadovanými zálohami paliva podľa písmena f), ak sa použije bezpečný postup.

▼M20

f) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá porucha dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva/energie na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prílet k takému letisku v nadmorskej výške najmenej 1 500 ft (450 m) priamo nad pristávacou plochou a potom ešte na 15 minút letu pri cestovnom výkone, resp. ťahu.

▼B

CAT.POL.A.225 Pristátie – cieľové a náhradné letiská

a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

▼M16

CAT.POL.A.230 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy

a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s ustanovením CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením letúnu z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy:

1. v rozmedzí 60 % použiteľnej dĺžky na pristátie pre prúdové letúny;

2. v rozmedzí 70 % použiteľnej dĺžky pristátia pre turbovrtuľové letúny;

3. odchylne od písmena a) bodov 1 a 2, v rozmedzí 80 % použiteľnej dĺžky na pristátie pre letúny, ktoré sú schválené na lety so skrátenou dĺžkou na pristátie podľa ustanovenia CAT.POL.A.255.

b) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a) bodom 1, prípadne 2, na základe výšky nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšej ako 60 ft, ale nie menšej ako 35 ft, pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.245.

c) Pre postupy krátkeho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a) bodom 1, prípadne 2, pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.250.

d) Prevádzkovateľ musí pri stanovení pristávacej hmotnosti zohľadniť:

1. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zložky zadného vetra;

2. opravy uvedené v letovej príručke lietadla.

▼M26

e) Pri odbavovaní letúna musí letún:

1. pristáť na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria a

2. pristáť na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

▼M16

f) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene e) bode 2 týkajúcu sa cieľového letiska, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s jedným z týchto ustanovení:

1. písmená a) až d), ak je v predpokladanom čase príletu vzletová a pristávacia dráha suchá;

2. písmená a) až d) ustanovenia CAT.POL.A.235, ak je v predpokladanom čase príletu vzletová a pristávacia dráha vlhká alebo znečistená.

CAT.POL.A.235 Pristátie – vlhké a znečistené vzletové a pristávacie dráhy

a) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach, alebo v oboch uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť vlhká, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:

1. dĺžke na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.230 písm. a) bode 1, prípadne bode 2;

2. ak dĺžka na pristátie nie je uvedená v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, najmenej 115 % požadovanej dĺžky na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.230 písm. a) bodom 1, prípadne bodom 2;

▼M16

3. dĺžke na pristátie kratšej ako dĺžka na pristátie požadovaná v písmene a) bode 2, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.230 písm. a) bode 1, prípadne bode 2, ak má vzletová a pristávacia dráha špecifické charakteristiky zlepšujúce trenie a letová príručka lietadla obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžke na pristátie na tomto type vzletovej a pristávacej dráhy;

4. odchylne od písmena a) bodov 1, 2 a 3, dĺžke na pristátie určenej v ustanovení CAT.POL.A.255 písm. b) bode 2) podbode v) B) pre letúny, ktoré sú schválené na lety so skrátenou dĺžkou na pristátie podľa ustanovenia CAT.POL.A.255.

b) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť znečistená, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:

1. aspoň dĺžke na pristátie určenej v súlade s písmenom a) alebo aspoň 115 % dĺžky na pristátie určenej v súlade so schválenými údajmi o dĺžke na pristátie pre znečistené vzletové a pristávacie dráhy alebo rovnocennými údajmi podľa toho, ktorá dĺžka je väčšia;

2. na osobitne pripravených zimných vzletových a pristávacích dráhach sa môže použiť kratšia dĺžka na pristátie ako dĺžka, ktorá sa požaduje podľa písmena b) bodu 1, ale nie menšia, ako sa požaduje podľa písmena a), ak letová príručka lietadla obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžkach na pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach. Takáto dĺžka na pristátie musí zodpovedať aspoň 115 % dĺžky na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla.

c) Odchylne od písmena b) sa nemusí použiť prírastok 15 %, ak je už zahrnutý v schválených údajoch o dĺžke na pristátie alebo rovnocenných údajoch.

d) V prípade písmen a) a b) sa zodpovedajúcim spôsobom uplatňujú kritériá podľa ustanovenia CAT.POL.A.230 písm. b), c) a d).

▼M26

e) Pri odbavovaní letúna musí letún:

1. pristáť na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria a

2. pristáť na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

▼M16

f) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene e) bode 1 pre cieľové letisko, kde z príslušných meteorologických správ alebo predpovedí vyplýva, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť znečistená, a kde pristátie závisí od konkrétnej zložky vetra, letún môže byť odbavený, iba ak sú určené dve náhradné letiská.

g) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene e) bode 2 pre cieľové letisko, kde z príslušných meteorologických správ alebo predpovedí vyplýva, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť vlhká alebo znečistená, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko.

h) Pokiaľ ide o písmená f) a g), určené náhradné letisko alebo letiská musia umožňovať súlad s jedným z týchto ustanovení:

1. písmená a) až d) ustanovenia CAT.POL.A.230, ak je v predpokladanom čase príletu vzletová a pristávacia dráha suchá;

2. písmená a) až d) ustanovenia CAT.POL.A.235, ak je v predpokladanom čase príletu vzletová a pristávacia dráha vlhká alebo znečistená.

▼B

CAT.POL.A.240 Povolenie prevádzky so zväčšenými uhlami náklonu

a) Prevádzka so zväčšenými uhlami náklonu si vyžaduje predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:

1. AFM obsahuje schválené údaje pre požadované zväčšenie prevádzkovej rýchlosti a údaje umožňujúce konštruovať dráhu letu so zreteľom na zväčšené uhly náklonu a rýchlosti;

2. vizuálne vedenie na zabezpečenie navigačnej presnosti je k dispozícii;

3. meteorologické minimá a obmedzenia vetra sa stanovia pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu a

▼M9

4. letová posádka získala primerané vedomosti o trati, na ktorej sa má letieť a o postupoch, ktoré sa majú používať v súlade s podčasťou FC časti ORO.

▼B

CAT.POL.A.245 Povolenie postupov strmého priblíženia

a) Postupy strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny 4,5° alebo väčším a s výškou nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšou ako 60 ft, ale najmenej 35 ft, si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:

1. v letovej príručke lietadla sa udáva maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj zmeny a doplnenia údajov o dĺžke letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia;

2. na každom letisku, kde majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia:

i) musí byť k dispozícii príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny;

ii) musia byť stanovené meteorologické minimá a

iii) musia sa zohľadniť tieto skutočnosti:

A. situácia s prihliadnutím na prekážky;

B. druh vzťažnej zostupovej roviny a smerového navádzania;

C. minimálna vizuálna orientácia požadovaná v DH a v MDA;

D. dostupné palubné vybavenie;

E. kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom;

F. obmedzenia a postupy v letovej príručke lietadla a

G. kritériá nevydareného priblíženia.

▼B

CAT.POL.A.250 Povolenie letov s krátkym pristátím

a) Lety s krátkym pristátím si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:

1. dĺžka používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy plus z vyhlásenej LDA;

2. štát letiska určil verejný záujem a prevádzkovú nevyhnutnosť pre danú činnosť buď v dôsledku odľahlosti letiska, alebo fyzikálnych obmedzení vzťahujúcich sa na predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy;

3. zvislá vzdialenosť medzi úrovňou očí pilota a najnižšou časťou kolies letúna ustáleného na normálnej zostupovej dráhe neprekročí 3 m;

4. RVR/VIS nie je menšia ako 1 500 m a obmedzenia vetra sa uvádzajú v prevádzkovej príručke;

5. minimálna prax pilota, požiadavky na výcvik a osobitné zoznámenie s letiskom sú stanovené a splnené;

6. výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je 50 ft;

7. použitie vyhlásenej bezpečnostnej plochy povolil štát letiska;

použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy neprekročí 90 m;

šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺženú os vzletovej a pristávacej dráhy nie je menšia ako dvojnásobná šírka vzletovej a pristávacej dráhy alebo dvojnásobné rozpätie krídla, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;

10. vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a priehlbín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristátí na vzletovú a pristávaciu dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania vzletovej a pristávacej dráhy na lety s krátkym pristátím;

11. sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % nahor a 2 % nadol a

▼M16

11a. lety so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie v súlade s ustanovením CAT.POL.A.255 sú zakázané;

▼B

12. ďalšie podmienky, ak sú stanovené príslušným orgánom, v ktorých sa zohľadnili charakteristiky daného typu letúna, orografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie a otázky týkajúce sa postupu nevydareného priblíženia/pristátia.

▼M16

CAT.POL.A.255 Schválenie letov so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie

a) Prevádzkovateľ letúna môže vykonávať pristátie v rámci 80 % použiteľnej dĺžky na pristátie, ak spĺňa tieto podmienky:

1. letún má MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej;

▼**M16**

2. letún má v letovej príručke lietadla uvedené vyhlásenie o oprávnenosti na zníženú požadovanú dĺžku na pristátie;

3. letún sa používa na nepravidelnú obchodnú leteckú dopravu na objednávku;

4. pristávacia hmotnosť letúna umožňuje pristátie s úplným zastavením v rámci uvedenej zníženej dĺžky na pristátie;

5. prevádzkovateľovi príslušný orgán vopred udelil súhlas.

b) Prevádzkovateľ na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) bode 5 poskytne dôkaz, že nastala ktorákoľvek z týchto okolností:

1. bolo vykonané posúdenie rizika s cieľom preukázať dosiahnutie úrovne bezpečnosti, ktorá je rovnocenná úrovni zamýšľanej podľa ustanovenia CAT.POL.A.230 písm. a) bodu 1, prípadne bodu 2;

2. sú splnené tieto podmienky:

i) sú zakázané osobitné približovacie postupy, ako sú strmé priblíženia, výšky nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy nad 60 ft alebo pod 35 ft, lety za nízkej viditeľnosti, priblíženia mimo kritérií ustáleného priblíženia schválených podľa ustanovenia CAT.OP.MPA.115 písm. a);

ii) sú zakázané lety s krátkym pristátím v súlade s ustanovením CAT.POL.A.250;

iii) je zakázané pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach;

iv) je zavedený primeraný proces výcviku, kontroly a monitorovania letovej posádky;

v) prevádzkovateľ stanovil program analýzy pristávania na letisku (ALAP) s cieľom zabezpečiť splnenie týchto podmienok:

A) v predpokladanom čase príletu sa nepredpovedá zadný vietor;

B) ak sa v predpokladanom čase príletu predpovedá vlhká vzletová a pristávacia dráha, dĺžka na pristátie pri odbavení sa stanoví buď v súlade s písmenom a) alebo písmenom b) ustanovenia CAT.OP.MPA.303, alebo ako 115 % dĺžky na pristátie určenej pre suché vzletové a pristávacie dráhy, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia;

C) v predpokladanom čase príletu nie sú predpovedané podmienky znečistenej vzletovej a pristávacej dráhy;

D) v predpokladanom čase príletu nie sú predpovedané nepriaznivé meteorologické podmienky;

vi) všetko vybavenie, ktoré ovplyvňuje výkonnosť pristávania, je pred začatím letu schopné prevádzky;

vii) letovú posádku tvoria najmenej dvaja kvalifikovaní a vyškolení piloti, ktorí sú rozlietaní v letoch so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie;

viii) na základe prevládajúcich podmienok pre zamýšľaný let veliteľ lietadla prijme konečné rozhodnutie o vykonaní letu so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie a v záujme bezpečnosti sa môže rozhodnúť ho nevykonať;

ix) ďalšie podmienky na letisku, ak sú stanovené príslušným orgánom, ktorý udelil letisku osvedčenie, s prihliadnutím na ortografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie a aspekty nevydareného priblíženia/pristátia.

▼B

KAPITOLA 3

Výkonnostná trieda B

CAT.POL.A.300 Všeobecné ustanovenia

▼M10

a) Pokiaľ to príslušný orgán neschválil v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC), prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať jednomotorový letún:

1. v noci ani

2. v podmienkach IMC s výnimkou osobitných letov VFR.

▼B

b) Prevádzkovateľ považuje dvojmotorové letúny nespĺňajúce požiadavky stúpania uvedené v CAT.POL.A.340 za jednomotorové letúny.

CAT.POL.A.305 Vzlet

a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v AFM pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.

b) Dĺžka vzletu stanovená v AFM nesmie prekročiť:

1. po vynásobení činiteľom 1,25 použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA) alebo

2. ak je k dispozícii dojazdová dráha a/alebo predpolie:

i) TORA;

ii) po vynásobení činiteľom 1,15 použiteľnú dĺžku pre vzlet (TODA) alebo

iii) po vynásobení činiteľom 1,3 ASDA.

c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene b) sa musí zohľadniť:

1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;

2. tlaková výška na letisku;

3. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku;

4. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;

5. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere vzletu a

6. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

▼B

CAT.POL.A.310 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny

a) Dráha letu po vzlete letúnov s dvoma alebo viacerými motormi sa stanoví tak, že letún letí vo vertikálnej vzdialenosti najmenej 50 ft nad všetkými prekážkami alebo má vodorovnú vzdialenosť od týchto prekážok aspoň 90 m zväčšenú o 0,125 × D, kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od TODA alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom TODA, s výnimkou prípadov uvedených v písmenách b) a c). Pri letúnoch s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus 0,125 × D. Predpokladá sa, že:

1. dráha letu po vzlete sa začína vo výške 50 ft nad povrchom na konci dĺžky vzletu požadovanej podľa CAT.POL.A.305 písm. b) a končí sa vo výške 1 500 ft nad povrchom;

2. letún sa neuvedie do klonenia pred dosiahnutím výšky 50 ft nad povrchom, a potom tak, aby náklon neprekročil 15°;

3. porucha kritického motora nastane v bode dráhy letu po vzlete so všetkými pracujúcimi motormi, kde sa predpokladá, že dôjde k strate vizuálnej orientácie na vyhýbanie sa prekážkam;

4. gradient dráhy letu po vzlete od 50 ft do výšky predpokladanej poruchy motora sa rovná priemernému gradientu stúpania so všetkými pracujúcimi motormi a prechode na traťovú konfiguráciu vynásobenému činiteľom 0,77 a

5. gradient dráhy letu po vzlete z výšky dosiahnutej v súlade s písmenom a) bodom 4 až do konca dráhy letu po vzlete sa rovná gradientu stúpania na trati s OEI uvedenému v AFM.

b) V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trate ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:

1. 300 m, ak sa let vykonáva za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu na kurzové vedenie alebo ak sú použiteľné navigačné prostriedky umožňujúce pilotovi udržiavať plánovanú dráhu letu s rovnakou presnosťou, alebo

2. 600 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

c) V prípadoch, keď si zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trate ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:

1. 600 m pri letoch za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu pre kurzové vedenie alebo

2. 900 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

d) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmenách a) až c) sa zohľadňuje:

1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;

2. tlaková výška na letisku;

3. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku a

▼B

4. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

▼M4

e) Požiadavky uvedené v písmene a) bodoch 3, 4 a 5, v písmene b) bode 2 a v písmene c) bode 2 sa nevzťahujú na prevádzku VFR počas dňa.

▼B

CAT.POL.A.315 Let na trati – viacmotorové letúny

a) Letún musí byť schopný pokračovať v lete za meteorologických podmienok očakávaných pre let a v prípade poruchy jedného motora so zostávajúcimi motormi pracujúcimi v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu v príslušných minimálnych nadmorských výškach stanovených pre bezpečný let v prevádzkovej príručke alebo vo väčších, až do bodu 1 000 ft nad letiskom, na ktorom je možné splniť výkonnostné požiadavky.

b) Predpokladá sa, že v okamihu, keď nastane porucha motora:

1. letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej rýchlosť stúpania sa rovná hodnote 300 ft za minútu, so všetkými motormi pracujúcimi v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu a

2. gradient letu na trati s OEI je podľa okolností približný gradient klesania alebo stúpania zväčšený alebo v druhom prípade zmenšený o 0,5 %.

▼M10

CAT.POL.A.320 Let na trati — jednomotorové letúny

a) Za meteorologických podmienok predpokladaných pre let a v prípade poruchy motora musí byť letún schopný dosiahnuť miesto, na ktorom možno vykonať bezpečné vynútené pristátie, okrem prípadu, keď prevádzkovateľ získal schválenie od príslušného orgánu v súlade s prílohou V (časť SPA) podčasťou L – PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC) a využíva časový úsek s prijateľným rizikom.

b) Na účely písmena a) sa predpokladá, že v momente, keď nastane porucha motora:

1. letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej sa rýchlosť stúpania rovná hodnote 300 ft za minútu s motorom pracujúcim v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu a

2. gradient letu na trati je približný gradient klesania zväčšený o 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Pristátie – cieľové a náhradné letiská

Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

▼M16

CAT.POL.A.330 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy

a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s ustanovením CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 70 % použiteľnej dĺžky pristátia.

b) Odchylne od ustanovenia písmena a) a ak sa dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.355, pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s ustanovením CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 80 % použiteľnej dĺžky pristátia.

c) Prevádzkovateľ musí pri stanovení pristávacej hmotnosti zohľadniť:

1. nadmorskú výšku letiska;

2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zložky zadného vetra;

3. typ povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;

4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere pristátia.

d) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a) na základe výšky nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšej ako 60 ft, ale nie menšej ako 35 ft, pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.345.

e) Pre postupy krátkeho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke na pristátie zohľadnené v súlade s písmenom a), pričom dodržiava ustanovenie CAT.POL.A.350.

f) Pri odbavovaní letúna musí letún:

1. pristáť na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria alebo

2. pristáť na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

g) Ak prevádzkovateľ nie je schopný dodržať podmienku v písmene f) bode 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s požiadavkami podľa písmen a) až f).

CAT.POL.A.335 Pristátie – vlhké a znečistené vzletové a pristávacie dráhy

a) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť vlhká, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:

1. dĺžke na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.330;

▼M16

2. ak dĺžka na pristátie nie je uvedená v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, najmenej 115 % požadovanej dĺžky na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.330 písm. a);

3. dĺžke na pristátie kratšej ako dĺžka na pristátie požadovaná v písmene a) bode 2, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.330 písm. a), ak má vzletová a pristávacia dráha špecifické charakteristiky zlepšujúce trenie a letová príručka lietadla obsahuje konkrétne doplňujúce informácie o dĺžke na pristátie na tomto type vzletovej a pristávacej dráhy;

4. odchylne od písmena a) bodov 1, 2 a 3, dĺžke na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.355 písm. b) bodu 7) podbodu iii) pre letúny, ktoré sú schválené na lety so skrátenou dĺžkou na pristátie podľa ustanovenia CAT.POL.A.355.

b) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť znečistená, dĺžka na pristátie nesmie prekročiť použiteľnú dĺžku na pristátie. Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke na pristátie, ktoré sa majú použiť.

▼B

CAT.POL.A.340 Požiadavky na stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii

Prevádzkovateľ dvojmotorového letúna musí splniť tieto požiadavky na stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii.

a) *Stúpanie po vzlete*

1. So všetkými pracujúcimi motormi

i) Ustálený gradient stúpania po vzlete musí byť najmenej 4 % a:

A. všetky motory pracujú vo vzletovom výkone;

B. podvozok je vysunutý; v prípade, že je možné podvozok zasunúť do 7 sekúnd, považuje sa podvozok za zasunutý;

C. vztlakové klapky sú v polohe na vzlet a

D. rýchlosť stúpania nie je menšia ako 1,1 V_{MC} (minimálna rýchlosť riaditeľnosti na zemi alebo blízko zeme) a 1,2 V_{S1} (pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu v pristávacej konfigurácii), podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.

2) S OEI

i) Ustálený gradient stúpania vo výške 400 ft nad vzletovou plochou musí byť merateľne kladný a:

A. kritický motor je neschopný prevádzky a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;

B. zostávajúci motor pracuje na vzletový výkon;

C. podvozok je zasunutý;

D. vztlakové klapky sú v polohe na vzlet a

E. rýchlosť stúpania sa rovná rýchlosti dosiahnutej vo výške 50 ft.

▼B

ii) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 ft nad vzletovou plochou nesmie byť menší ako 0,75 % a:

A. kritický motor je neschopný prevádzky a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;

B. zostávajúci motor pracuje nanajvýš na maximálny trvalý výkon;

C. podvozok je zasunutý;

D. vztlakové klapky sú zasunuté a

E. rýchlosť stúpania nie je menšia ako 1,2 V_{S1}.

b) *Stúpanie v pristávacej konfigurácii*

1. So všetkými pracujúcimi motormi

i) Ustálený gradient stúpania musí byť najmenej 2,5 % a:

A. výkon alebo ťah nie je vyšší, ako je k dispozícii 8 sekúnd po začiatku pohybu ovládacích prvkov výkonu z polohy minimálneho letového voľnobehu;

B. podvozok je vysunutý;

C. vztlakové klapky sú v polohe na pristátie a

D. rýchlosť stúpania sa rovná vzťažnej pristávacej rýchlosti (V_{REF}).

2. S OEI

i) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 ft nad pristávacou plochou nesmie byť menší ako 0,75 % a:

A. kritický motor je neschopný prevádzky a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;

B. zostávajúci motor pracuje nanajvýš na maximálny trvalý výkon;

C. podvozok je zasunutý;

D. vztlakové klapky sú zasunuté a

E. rýchlosť stúpania nie je menšia ako 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Povolenie postupov strmého priblíženia

a) Postupy strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny 4,5° alebo väčším a s výškou nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy menšou ako 60 ft, ale najmenej 35 ft, si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:

1. v AFM sa udáva maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj zmeny a doplnenia údajov o dĺžke letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia a

▼B

2. na každom letisku, na ktorom majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia:

i) musí byť k dispozícii príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny;

ii) sú stanovené meteorologické minimá a

iii) zohľadniť sa musia tieto skutočnosti:

A. situácia s prihliadnutím na prekážky;

B. druh vzťažnej zostupovej roviny a smerového navádzania;

C. minimálna dohľadnosť požadovaná v DH a v MDA;

D. dostupné palubné vybavenie;

E. kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom;

F. obmedzenia a postupy v letovej príručke lietadla a

G. kritériá nevydareného priblíženia.

CAT.POL.A.350 Povolenie letov s krátkym pristátím

a) Lety s krátkym pristátím si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:

1. vzdialenosť používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy plus vyhlásenej LDA;

2. použitie vyhlásenej bezpečnostnej plochy povolil štát letiska;

3. vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a priehlbín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristátí na vzletovú a pristávaciu dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania vzletovej a pristávacej dráhy na lety s krátkym pristátím;

4. sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % nahor a 2 % nadol;

5. použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy neprekročí 90 m;

6. šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺženú os vzletovej a pristávacej dráhy nie je menšia ako dvojnásobná šírka vzletovej a pristávacej dráhy;

7. výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je najmenej 50 ft;

8. pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu, ktorá sa má používať, sú stanovené meteorologické minimá, ktoré musia byť väčšie ako minimá pre lety VFR alebo minimá pre NPA, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;

▼B

9. prax pilota, požiadavky na výcvik a osobitné zoznámenie s letiskom sú stanovené a splnené;

10. ďalšie podmienky, ak sú stanovené príslušným orgánom, pri zohľadnení charakteristík daného typu letúna, orografických charakteristík v priestore priblíženia, použiteľných prostriedkov na priblíženie a otázok týkajúcich sa postupu nevydareného priblíženia/pristátia.

▼M16

CAT.POL.A.355 Schválenie letov so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie

a) Prevádzka letúna s pristávacou hmotnosťou, ktorá umožňuje pristátie s úplným zastavením v rozmedzí 80 % použiteľnej dĺžky na pristátie si vyžaduje predchádzajúci súhlas príslušného orgánu. Takýto súhlas sa musí získať pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu, na ktorej sa vykonávajú lety so zníženou požadovanou dĺžkou na pristátie.

b) Na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) prevádzkovateľ musí vykonať posúdenie rizika s cieľom preukázať dosiahnutie úrovne bezpečnosti rovnocennej s úrovňou zamýšľanou podľa ustanovenia CAT.POL.A.330 písm. a) a splnenie aspoň týchto podmienok:

1. štát letiska určil verejný záujem a prevádzkovú nevyhnutnosť pre danú činnosť buď v dôsledku odľahlosti letiska, alebo fyzikálnych obmedzení vzťahujúcich sa na predĺženie vzletovej a pristávacej dráhy;

2. sú zakázané lety s krátkym pristátím v súlade s ustanovením CAT.POL.A.350 a priblíženia mimo kritérií ustáleného priblíženia schválených podľa ustanovenia CAT.OP.MPA.115 písm. a);

3. je zakázané pristátie na znečistených vzletových a pristávacích dráhach;

4. v prevádzkovej príručke je určený a vykonáva sa osobitný postup kontroly dotykovej oblasti; tento postup musí zahŕňať primerané pokyny na opakovanie okruhu a na nevydarené pristátie, keď nie je možné dosiahnuť dotyk s dráhou vo vymedzenej oblasti;

5. je zavedený primeraný program letiskového výcviku a kontroly pre letovú posádku;

6. letová posádka je kvalifikovaná a je rozlietaná v letoch so skrátenou požadovanou dĺžkou na pristátie na dotknutom letisku;

7. prevádzkovateľ stanovil program analýzy pristávania na letisku (ALAP) s cieľom zabezpečiť splnenie týchto podmienok:

i) v predpokladanom čase príletu sa nepredpovedá zadný vietor;

ii) ak sa v predpokladanom čase príletu predpovedá vlhká vzletová a pristávacia dráha, dĺžka na pristátie pri odbavení sa stanoví buď v súlade s písmenom c) ustanovenia CAT.OP.MPA.303, alebo ako 115 % dĺžky na pristátie určenej pre suché vzletové a pristávacie dráhy, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia;

iii) v predpokladanom čase príletu nie sú predpovedané podmienky znečistenej vzletovej a pristávacej dráhy;

iv) v predpokladanom čase príletu nie sú predpovedané nepriaznivé meteorologické podmienky;

▼M16

8. sú zavedené prevádzkové postupy zabezpečujúce, že:

   i) všetko vybavenie, ktoré ovplyvňuje výkonnosť pristávania a dĺžku na pristátie, je pred začatím letu schopné prevádzky;

   ii) letová posádka správne používa spomaľovacie zariadenia;

9. pre spomaľovacie zariadenia letúna sú zavedené osobitné pokyny na údržbu a prevádzkové postupy s cieľom zvýšiť spoľahlivosť týchto systémov;

10. konečné priblíženie a pristátie sa vykonáva výlučne v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti;

11. ďalšie podmienky na letisku, ak sú stanovené príslušným orgánom, ktorý udelil letisku osvedčenie, s prihliadnutím na ortografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie a aspekty nevydareného priblíženia/pristátia.

▼B

KAPITOLA 4

Výkonnostná trieda C

CAT.POL.A.400 Vzlet

a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v letovej príručke lietadla pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.

b) V prípade letúnov, ktorých letová príručka lietadla obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu, pri ktorých sa nepočíta s vplyvom poruchy motora, nesmie vzdialenosť od počiatku rozjazdu, nevyhnutná na dosiahnutie výšky letúna 50 ft nad povrchom so všetkými motormi pracujúcimi v rámci podmienok maximálneho vzletového výkonu, vynásobená príslušným činiteľom, a to:

   1. 1,33 pri dvojmotorových letúnoch;

   2. 1,25 pri trojmotorových letúnoch alebo

   3. 1,18 pre štvormotorové letúny

   prekročiť použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA) na letisku, kde sa má vzlet vykonať.

c) V prípade letúnov, ktorých AFM obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu, v ktorých sa počíta s vplyvom poruchy motora, musia byť v súlade so špecifikáciami AFM splnené tieto požiadavky:

   1. dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ASDA;

   2. dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet (TODA) s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu TORA;

   3. dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako TORA;

   4. pri prerušenom aj neprerušenom vzlete sa použije jediná hodnota V_1 a

   5. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe.

d) Musia sa zohľadniť tieto faktory:

   1. tlaková výška na letisku;

   2. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku;

▼B

3. stav a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;

4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere vzletu;

5. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a

6. skrátenie dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy, ak nejaké vznikne, v dôsledku vyrovnania letúna do osi dráhy pred vzletom.

CAT.POL.A.405 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete

a) Dráha letu po vzlete s jedným motorom neschopným prevádzky sa stanoví tak, že letún musí mať bezpečnú výšku nad všetkými prekážkami vo vertikálnej vzdialenosti najmenej 50 ft + 0,01 × D alebo vo vodorovnej vzdialenosti od týchto prekážok najmenej 90 m plus 0,125 × D, kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dráhy vzletu (TODA). Pri letúnoch s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus 0,125 × D.

b) Dráha letu po vzlete sa musí začínať vo výške 50 ft nad povrchom na konci dĺžky vzletu požadovanej podľa ►M4 CAT.POL.A.400 písm. b) alebo c) ◄, podľa toho, ktoré písmeno je použiteľné, a končiť vo výške 1 500 ft nad povrchom.

c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek podľa písmena a) sa zohľadňuje:

1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;

2. tlaková výška na letisku;

3. teplota vonkajšieho vzduchu na letisku a

4. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

d) Nesmú sa povoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom dráha letu po vzlete dosiahla výšku 50 ft nad povrchom. Potom sa až do výšky 400 ft predpokladá, že náklon letúna nebude väčší ako 15°. Vo výške väčšej ako 400 ft je možné plánovať náklony väčšie ako 15°, ale najviac 25°. Primeraným spôsobom sa zohľadňuje vplyv náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšených prevádzkových rýchlostí.

e) Pre tie prípady, keď sa nevyžadujú väčšie zmeny dráhy letu ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadniť prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:

1. 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo

2. 600 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

▼B

f) Pre tie prípady, keď sa vyžadujú väčšie zmeny dráhy letu ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:

1. 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo

2. 900 m pri letoch za všetkých ostatných podmienok.

g) Prevádzkovateľ stanovuje postupy pre nepredvídané okolnosti s cieľom plniť požiadavky podľa písmen a) až f) a určiť bezpečnú trasu vyhýbajúcu sa prekážkam, aby letún buď vyhovel požiadavkám podľa CAT.POL.A.410 pre let na trati, alebo pristál na letisku odletu alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

CAT.POL.A.410 Let na trati so všetkými pracujúcimi motormi

a) Letún musí byť schopný dosiahnuť rýchlosť stúpania aspoň 300 ft za minútu za meteorologických podmienok očakávaných pre daný let v ktoromkoľvek bode trate alebo plánovanej zmeny trate a so všetkými motormi pracujúcimi v rámci podmienok maximálneho trvalého výkonu stanovených:

1. v minimálnych nadmorských výškach pre bezpečný let v každej etape letenej trate alebo v priebehu akejkoľvek plánovanej zmeny trate, ktorá je stanovená v informáciách obsiahnutých v prevádzkovej príručke vzťahujúcej sa na letún alebo z nich vypočítaná, a

2. v minimálnych nadmorských výškach potrebných na splnenie podmienok stanovených v CAT.POL.A.415, prípadne CAT.POL.A.420.

CAT.POL.A.415 Let na trati s OEI

a) Letún musí byť schopný pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s CAT.POL.A.430 alebo CAT.POL.A.435 v prípade, že sa akýkoľvek motor stane neschopným prevádzky v akomkoľvek bode trate letúna alebo plánovanej odchýlky od nej, ak pracujú ostatné motory v rámci stanovených podmienok maximálneho trvalého výkonu. Letún musí preletieť okolo prekážky v rozmedzí do 9,3 km (5 NM) na obidve strany od zamýšľanej trate vo zvislej vzdialenosti najmenej:

1. 1 000 ft pri rýchlosti stúpania rovnajúcej sa nule alebo väčšej alebo

2. 2 000 ft, ak je rýchlosť stúpania menšia ako nula.

b) Dráha letu musí mať kladný sklon v nadmorskej výške 450 m (1 500 ft) nad letiskom, na ktorom sa predpokladá pristátie po poruche jedného motora.

c) Použiť sa má rýchlosť stúpania letúna menšia o 150 ft za minútu, ako je predpísaná celková rýchlosť stúpania.

▼M16

d) Šírkové rozpätia uvedené v písmene a) sa zvýšia na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.

▼M26

e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letisko predpokladaného pristátia letúna po poruche motora s požadovanými zálohami paliva v súlade s ustanovením CAT.OP.MPA.181 primeranými pre náhradné letisko, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

▼M16

CAT.POL.A.420 Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma motormi neschopnými prevádzky

a) V žiadnom bode plánovanej trate nesmie byť letún s troma alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu pri štandardnej teplote za bezvetria od letiska, na ktorom sú splnené požiadavky ustanovenia CAT.POL.A.430 týkajúce sa predpokladanej pristávacej hmotnosti, ak nie sú splnené podmienky v písmenách b) až e) tohto ustanovenia.

b) Dráha letu s dvoma motormi neschopnými prevádzky musí byť taká, aby mohol letún pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok na letisko, ktoré spĺňa výkonnostné požiadavky pre očakávanú pristávaciu hmotnosť, pričom preletí v bezpečnej vertikálnej vzdialenosti najmenej 2 000 ft ponad všetky prekážky, ktoré sa nachádzajú v rozpätí 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trate.

c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritickejšom bode tej časti trate, kde sa letún prevádzkuje viac ako 90 minút od letiska uvedeného v písmene a), so všetkými pracujúcimi motormi pri cestovnom výkone, resp. ťahu, pri štandardnej teplote za bezvetria.

▼M20

d) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá porucha dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva/energie na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prílet k takému letisku v nadmorskej výške najmenej 1 500 ft (450 m) priamo nad pristávacou plochou a potom ešte na 15 minút letu pri cestovnom výkone, resp. ťahu.

▼M16

e) Rýchlosť stúpania letúna musí byť menšia o 150 ft za minútu, ako je tá predpísaná.

f) Šírkové rozpätia uvedené v písmene b) sa zvýšia na 18,5 km (10 NM), ak navigačná presnosť nezodpovedá prinajmenšom navigačnej špecifikácii RNAV 5.

g) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu, ktorý umožňuje dosiahnuť letisko s požadovanými zálohami paliva v súlade s písmenom d), ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

▼B

CAT.POL.A.425 Pristátie – cieľové a náhradné letiská

Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť uvedená v letovej príručke lietadla pre danú nadmorskú výšku, a pokiaľ je to určené v letovej príručke lietadla, teplotu vonkajšieho vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

CAT.POL.A.430 Pristátie – suché vzletové a pristávacie dráhy

a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením letúna z výšky 50 ft nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy v rozmedzí 70 % LDA, pričom sa zohľadňuje:

1. nadmorská výška letiska;

2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra;

3. typ povrchu vzletovej pristávacej dráhy a

▼M16

4. sklon vzletovej a pristávacej dráhy v smere pristátia.

▼B

b) Pri odbavovaní letúna sa musí predpokladať, že:

1. letún pristane na najvhodnejšej vzletovej a pristávacej dráhe za bezvetria a

2. letún pristane na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky pozemnej obsluhy letúna a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

c) Ak prevádzkovateľ nie je schopný splniť ustanovenia podľa písmena b) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plný súlad s ustanoveniami podľa písmen a) a b).

CAT.POL.A.435 Pristátie – mokré a znečistené vzletové a pristávacie dráhy

▼M16

a) Ak sa v príslušných meteorologických správach alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť vlhká, použiteľná dĺžka pristátia musí zodpovedať jednej z týchto vzdialeností:

1. dĺžke na pristátie uvedenej v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, ale nie menšej ako dĺžka požadovaná v ustanovení CAT.POL.A.430;

2. ak dĺžka na pristátie nie je uvedená v letovej príručke lietadla na použitie na vlhkých vzletových a pristávacích dráhach v čase odbavenia, najmenej 115 % požadovanej dĺžky na pristátie určenej v súlade s ustanovením CAT.POL.A.430.

▼B

b) Ak sa v príslušných meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že vzletová a pristávacia dráha v predpokladanom čase príletu môže byť znečistená, dĺžka pristátia nesmie prekročiť LDA. Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke pristátia, ktoré sa majú použiť.

ODDIEL 2

Vrtuľníky

KAPITOLA 1

Všeobecné požiadavky

CAT.POL.H.100 Uplatniteľnosť

a) Vrtuľníky sa prevádzkujú v súlade s platnými požiadavkami výkonnostných tried.

b) Vrtuľníky sa prevádzkujú vo výkonnostnej triede 1:

1. keď sa prevádzkujú na letiská/z letísk alebo na miesta prevádzky/z miest prevádzky umiestnených v husto osídlenom nehostinnom prostredí s výnimkou situácie, keď sa prevádzkujú na miesta/z miest verejného záujmu (PIS) v súlade s CAT.POL.H.225, alebo

2. keď majú MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich s výnimkou situácie, keď sa prevádzkujú na vrtuľníkovej plošine/z vrtuľníkovej plošiny vo výkonnostnej triede 2 na základe povolenia v súlade s CAT.POL.H.305.

c) Pokiaľ nie je podľa písmena b) predpísané inak, vrtuľníky s MOPSC 19 alebo menej, ale viac ako 9, sa prevádzkujú vo výkonnostnej triede 1 alebo 2.

d) Pokiaľ nie je podľa písmena b) predpísané inak, vrtuľníky s MOPSC 9 alebo menej sa prevádzkujú vo výkonnostnej triede 1, 2 alebo 3.

CAT.POL.H.105 Všeobecné ustanovenia

a) Hmotnosť vrtuľníka:

1. na začiatku vzletu alebo

▼B

2. v prípade zmeny plánu počas letu v bode, od ktorého sa uplatňuje zmenený letový plán prevádzkovateľa,

nesmie byť väčšia ako hmotnosť, pri ktorej možno splniť platné požiadavky tohto oddielu na let, ktorý sa má vykonať, pričom sa zohľadňuje očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri takom vypúšťaní paliva, aké sa umožňuje podľa platnej požiadavky.

b) Na určenie súladu s požiadavkami tohto oddielu sa používajú schválené údaje o výkonnosti uvedené v AFM, prípadne doplnené ďalšími údajmi tak, ako je to predpísané v platnej požiadavke. Takéto ďalšie údaje uvedie prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke. Pri použití činiteľov predpísaných v tomto oddiele možno prihliadnuť na všetky prevádzkové činitele, ktoré už sú zapracované do výkonnostných údajov AFM, aby sa predišlo dvojnásobnému použitiu činiteľov.

c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek tohto oddielu sa zohľadňujú tieto parametre:

1. hmotnosť vrtuľníka;

2. konfigurácia vrtuľníka;

3. podmienky prostredia, najmä:

i) tlaková výška a teplota;

ii) vietor:

A. s výnimkou prípadu podľa bodu C pre požiadavky na vzlet, dráhu letu po vzlete a pristátie nesmie byť vplyv vetra väčší ako 50 % akejkoľvek hlásenej stálej zložky protivetra s rýchlosťou 5 kt alebo väčšou;

B. v prípade, že sú vzlet a pristátie so zadnou zložkou vetra povolené v letovej príručke vrtuľníka, a vo všetkých prípadoch pre dráhu letu po vzlete sa zohľadňuje najmenej 150 % akejkoľvek hlásenej zadnej zložky vetra a

C. v prípade, že vybavenie na presné meranie vetra umožňuje správne meranie rýchlosti vetra nad miestom vzletu a pristátia, prevádzkovateľ môže stanoviť zložky vetra presahujúce 50 % za predpokladu, že preukáže príslušnému orgánu, že blízkosť FATO a zvýšenie presnosti vybavenia na meranie vetra zabezpečujú rovnocennú úroveň bezpečnosti;

4. prevádzkové metódy a

5. prevádzka akéhokoľvek systému, ktorý má nepriaznivý vplyv na výkonnosť.

CAT.POL.H.110 Prihliadanie na prekážky

a) Na účely požiadaviek bezpečných výšok nad prekážkami sa musí zohľadňovať prekážka umiestnená za FATO v dráhe letu po vzlete alebo v dráhe letu pri nevydarenom priblížení, ak jej bočná vzdialenosť od najbližšieho bodu na ploche pod zamýšľanou dráhou letu nie je dlhšia ako:

1. pri prevádzke VFR:

▼B

i) polovica minimálnej šírky vymedzenej v AFM alebo 0,75 × D, ak šírka nie je vymedzená, pričom D je najväčší rozmer vrtuľníka pri otáčaní rotora;

ii) plus 0,25 × D alebo 3 m, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;

iii) plus:

A. 0,10 × vzdialenosť DR pri letoch VFR počas dňa alebo

B. 0,15 × vzdialenosť DR pri letoch VFR v noci.

2. Pri prevádzke IFR:

i) 1,5 × D alebo 30 m, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia plus:

A. 0,10 × vzdialenosť DR pri letoch IFR s presným kurzovým vedením;

B. 0,15 × vzdialenosť DR pri letoch IFR so štandardným kurzovým vedením alebo

C. 0,30 × vzdialenosť DR pri letoch IFR bez kurzového vedenia.

ii) V prípade dráhy letu pri nevydarenom priblížení je roztvorenie priestoru, v ktorom sa prihliada na prekážky, uplatňované iba za koncom použiteľnej dĺžky pre vzlet.

3. Pri letoch s počiatočným vzletom vykonávaným vizuálne a prevodom na prevádzku IFR/v podmienkach IMC v bode prevodu sa uplatňujú kritériá požadované v bode 1 až do bodu prevodu, za bodom prevodu sa uplatňujú kritériá bodu 2. Bod prevodu nesmie byť umiestnený pred koncom požadovanej dĺžky pre vzlet pre vrtuľníky (TODRH) prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 ani pred stanoveným bodom po vzlete (DPATO) pre vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 2.

b) Pri vzlete, pri ktorom sa využíva záložný postup alebo postup s bočným prevodom, sa na účely požiadaviek bezpečnej výšky nad prekážkami musí zohľadňovať prekážka umiestnená na záložnej ploche alebo ploche pre bočný prevod, ak jej bočná vzdialenosť od najbližšieho bodu na ploche pod zamýšľanou dráhou letu nie je dlhšia ako:

1. polovica minimálnej šírky vymedzenej v AFM alebo 0,75 × D, ak šírka nie je vymedzená;

2. plus 0,25 × D alebo 3 m, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia;

3. plus:

i) 0,10 × preletená vzdialenosť od zadného okraja FATO pri letoch VFR počas dňa alebo

ii) 0,15 × preletená vzdialenosť od zadného okraja FATO pri letoch VFR v noci.

c) Prekážkam sa nemusí venovať pozornosť, ak sú umiestnené až za vzdialenosťou:

1. 7 × polomer rotora (R) pri prevádzke počas dňa, ak je zabezpečené, že sa navigačná presnosť môže dosiahnuť využitím vhodných vizuálnych podnetov počas stúpania;

▼B

2. 10 × R pri prevádzke v noci, ak je zabezpečené, že sa navigačná presnosť môže dosiahnuť využitím vhodných vizuálnych podnetov počas stúpania;

3. 300 m, ak sa navigačná presnosť môže dosiahnuť príslušnými navigačnými prostriedkami, alebo

4. 900 m vo všetkých ostatných prípadoch.

KAPITOLA 2

Výkonnostná trieda 1

CAT.POL.H.200 Všeobecné ustanovenia

Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné určené agentúrou.

CAT.POL.H.205 Vzlet

a) Vzletová hmotnosť nesmie v prípade postupu, ktorý sa má použiť, prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v AFM.

b) Vzletová hmotnosť musí byť taká, aby:

1. bolo možné prerušiť vzlet a pristáť na FATO v prípade poruchy kritického motora, ktorá bola zistená v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) alebo pred ním;

2. potrebná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODRH) neprekročila použiteľnú dĺžku pre prerušený vzlet (RTODAH) a

3. TODRH neprekročila použiteľnú dĺžku pre vzlet (TODAH).

4. Bez ohľadu na písmeno b) bod 3 môže dĺžka TODRH prekročiť dĺžku TODAH, ak vrtuľník dokáže, pokiaľ pokračuje vo vzlete pri poruche kritického motora, ktorá bola zistená v bode TDP, obísť všetky prekážky ku koncu TODRH so zvislým odstupom najmenej 10,7 m (35 ft).

c) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) a b) sa zohľadňujú príslušné parametre na letisku alebo mieste prevádzky odletu uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c).

d) Časť vzletu až do bodu TDP a vrátane neho sa vykonáva za viditeľnosti povrchu tak, aby sa mohol uskutočniť prerušený vzlet.

e) Pri vzlete, pri ktorom sa využíva záložný postup alebo postup s bočným prevodom v prípade, že porucha kritického motora bola zistená v bode TDP alebo pred ním, sa musia všetky prekážky v záložnom priestore alebo v priestore pre bočný prevod obísť s primeraným odstupom.

CAT.POL.H.210 Dráha letu po vzlete

a) Od konca TODRH pri poruche kritického motora, ktorá bola zistená v bode TDP:

1. musí byť vzletová hmotnosť taká, aby dráha letu po vzlete zaisťovala vertikálnu bezpečnú vzdialenosť nad všetkými prekážkami umiestnenými na dráhe stúpania najmenej 10,7 m (35 ft) pri prevádzke VFR a 10,7 m (35 ft) + 0,01 × vzdialenosť DR pri prevádzke IFR. Zohľadňovať sa musia iba prekážky stanovené v CAT.POL.H.110.

▼B

2. V prípade, že sa vykonáva zmena smeru o viac ako 15°, primeraným spôsobom sa zohľadňuje účinok uhla náklonu na schopnosť splniť požiadavky bezpečných výšok nad prekážkami. Táto zákruta sa nesmie začať pred dosiahnutím výšky 61 m (200 ft) nad vzletovou plochou, pokiaľ to nie je súčasť schváleného postupu v letovej príručke.

b) Pri preukazovaní súladu s písmenom a) sa zohľadňujú príslušné parametre na letisku alebo mieste prevádzky odletu uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c).

CAT.POL.H.215 Let na trati – kritický motor neschopný prevádzky

a) Hmotnosť vrtuľníka a dráha letu vo všetkých bodoch trate s kritickým motorom neschopným prevádzky a očakávanými meteorologickými podmienkami pre let musia byť v súlade s bodmi 1, 2 alebo 3.

1. Ak sa plánuje vykonanie letu kedykoľvek bez dohľadnosti zemského povrchu, hmotnosť vrtuľníka umožňuje stúpať s kritickým motorom neschopným prevádzky rýchlosťou najmenej 50 ft/min. do výšky najmenej 300 m (1 000 ft) alebo 600 m (2 000 ft) v hornatom teréne, nad všetkými terénmi a prekážkami pozdĺž trate v rozmedzí do 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trate.

2. Ak sa plánuje vykonanie letu bez dohľadnosti zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtuľníku pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky do výšky 300 m (1 000 ft) nad miestom pristátia, kde sa môže pristátie uskutočniť v súlade s CAT.POL.H.220. Dráha letu zaisťuje bezpečnú vertikálnu vzdialenosť od prekážok najmenej 300 m (1 000 ft) alebo 600 m (2 000 ft) v hornatom teréne, nad všetkými terénmi a prekážkami pozdĺž trate v rozmedzí do 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trate. Môže sa použiť technika drift-down (klesanie pri zníženom výkone).

3. Ak sa plánuje vykonanie letu v podmienkach VMC s dohľadnosťou zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtuľníku pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky do výšky 300 m (1 000 ft) nad miestom pristátia, kde sa môže pristátie uskutočniť v súlade s CAT.POL.H.220, po celý čas bez letu pod minimálnou letovou nadmorskou výškou. Je potrebné zohľadniť prekážky v rozmedzí do 900 m na každú stranu trate.

b) Pri preukazovaní splnenia požiadaviek uvedených v písmene a) bode 2 alebo písmene a) bode 3:

1. zlyhanie kritického motora sa predpokladá v najkritickejšom bode trate;

2. sa zohľadňuje vplyv vetra na dráhu letu;

3. vypúšťanie paliva je plánované iba v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska alebo miesta prevádzky s požadovanými zálohami paliva a s použitím bezpečného postupu a

4. vypúšťanie paliva sa neplánuje vo výške menej ako 1 000 ft nad terénom.

c) Rozmedzia uvedené v písmene a) bodoch 1 a 2 sa zvýšia na 18,5 km (10 NM), ak nie je možné dosiahnuť navigačnú presnosť 95 % po celý čas letu.

CAT.POL.H.220 Pristátie

a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre postup, ktorý sa má použiť.

▼B

b) V prípade poruchy kritického motora, ktorá bola zistená kdekoľvek v bode rozhodnutia o pristátí (LDP) alebo pred ním, je možné buď pristáť a zastaviť v rámci FATO, alebo vykonať prerušené pristátie a obísť všetky prekážky v dráhe letu so zvislým odstupom 10,7 m (35 ft). Zohľadňovať sa musia iba prekážky stanovené v CAT.POL.H.110.

c) V prípade poruchy kritického motora, ktorá bola zistená kdekoľvek v bode LDP alebo za ním, je možné:

1. obísť všetky prekážky v dráhe priblíženia a

2. pristáť a zastaviť v rámci FATO.

d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadňujú príslušné parametre podľa CAT.POL.H.105 písm. c) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku alebo mieste prevádzky, prípadne na akomkoľvek náhradnom letisku, ak sa požaduje.

e) Časť pristátia medzi bodom LDP a bodom dotyku sa vykonáva za dohľadnosti zemského povrchu.

CAT.POL.H.225 Prevádzka vrtuľníka z miesta/na miesto verejného záujmu

a) Prevádzka vrtuľníka z miesta/na miesto verejného záujmu (PIS) sa môže vykonávať vo výkonnostnej triede 2 bez splnenia požiadaviek podľa CAT.POL.H.310 písm. b) alebo CAT.POL.H.325 písm. b) za predpokladu, že sú splnené všetky tieto požiadavky:

1. PIS bolo používané pred 1. júlom 2002;

2. veľkosť PIS alebo jeho prekážkové prostredie nedovoľuje vrtuľníku prevádzku v súlade s podmienkami výkonnostnej triedy 1;

3. prevádzku vykonáva vrtuľník s MOPSC pre šesť alebo menej cestujúcich;

4. prevádzkovateľ spĺňa ustanovenia CAT.POL.H.305 písm. b) bodov 2 a 3;

5. hmotnosť vrtuľníka nepresahuje maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre gradient stúpania 8 % v bezvetrí, pri príslušnej bezpečnej rýchlosti pre vzlet (V_{TOSS}) s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcimi motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu a

6. prevádzkovateľ vopred získal od príslušného orgánu povolenie na prevádzku. Pred začatím vykonávania takejto prevádzky v inom členskom štáte prevádzkovateľ musí získať súhlas príslušného orgánu dotknutého štátu.

b) Osobitné postupy pre dané miesto sú stanovené v prevádzkovej príručke s cieľom skrátiť na minimum čas, počas ktorého budú v prípade poruchy motora pri vzlete a pristátí ohrozené osoby na palube vrtuľníka a na ploche.

c) Prevádzková príručka obsahuje pre každé PIS: schému alebo fotografie s opisom zobrazujúce hlavné aspekty, rozmery, nesúlad s požiadavkami výkonnostnej triedy 1, hlavné riziká a núdzový plán pre prípad, že dôjde k incidentu.

▼B

KAPITOLA 3

Výkonnostná trieda 2

CAT.POL.H.300 Všeobecné ustanovenia

Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 2 musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné určené agentúrou.

CAT.POL.H.305 Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia

a) Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia počas fáz vzletu a pristátia sa môže vykonávať, iba ak prevádzkovateľ na to dostal povolenie od príslušného orgánu.

b) Na získanie a udržanie takéhoto povolenia prevádzkovateľ:

1. vykoná hodnotenie rizika s vymedzením:

i) typu vrtuľníka a

ii) druhu prevádzky;

2. splní tento súbor podmienok:

i) dosiahne a udrží modifikačný štandard vrtuľníka/motora stanovený výrobcom;

ii) vykoná preventívne opatrenia údržby odporúčané výrobcom vrtuľníka alebo motora;

iii) zahrnie postupy vzletu a pristátia do prevádzkovej príručky, pokiaľ už nie sú v AFM;

iv) stanoví výcvik pre letovú posádku a

v) zavedie systém, ktorým sa výrobcovi hlásia prípady straty výkonu, vysadenia alebo poruchy motora,

a

3. zavedie systém sledovania prevádzky (UMS).

CAT.POL.H.310 Vzlet

a) Vzletová hmotnosť vrtuľníka nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú pre rýchlosť stúpania 150 ft/min. vo výške 300 m (1 000 ft) nad úrovňou letiska alebo miesta prevádzky s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime primeraného povoleného výkonu.

b) Pri inej prevádzke než je prevádzka stanovená v CAT.POL.H.305 sa vzlet vykoná tak, aby sa bezpečné vynútené pristátie mohlo uskutočniť až do bodu, keď je možné bezpečne pokračovať v lete.

c) Pri prevádzke v súlade s CAT.POL.H.305 popri požiadavkách podľa písmena a):

1. vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre visenie so všetkými pracujúcimi motormi mimo pôsobenia prízemného efektu v bezvetrí so všetkými pracujúcimi motormi (AEO OGE) v režime primeraného povoleného výkonu alebo

2. pri prevádzke z vrtuľníkovej plošiny:

i) s vrtuľníkom s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich alebo

▼B

ii) s každým vrtuľníkom prevádzkovaným z vrtuľníkovej plošiny umiestnenej v nehostinnom prostredí

sa vo vzletovej hmotnosti zohľadňuje: daný postup, minutie okraja plošiny a klesnutie do nižšej výšky zodpovedajúcej výške vrtuľníkovej plošiny s kritickým(-i) motorom(-mi) neschopným (-i) prevádzky a zostávajúcimi motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu.

d) Pri preukazovaní súladu s ustanoveniami podľa písmen a) až c) sa zohľadňujú príslušné parametre uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c) v mieste odletu.

e) Časť vzletu pred splnením požiadavky uvedenej v CAT.POL.H.315 sa vykonáva za dohľadnosti zeme.

CAT.POL.H.315 Dráha letu po vzlete

Od stanoveného bodu po vzlete (DPATO) alebo prípadne najneskôr vo výške 200 ft nad plochou vzletu s kritickým motorom neschopným prevádzky musia byť splnené ustanovenia podľa CAT.POL.H.210 písm. a) bodov 1 a 2 a CAT.POL.H.210 písm. b).

CAT.POL.H.320 Let na trati – kritický motor neschopný prevádzky

Musí byť splnená požiadavka podľa CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Pristátie

a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú pre rýchlosť stúpania 150 ft/min. vo výške 300 m (1 000 ft) nad úrovňou letiska alebo miesta prevádzky s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime primeraného povoleného výkonu.

b) Ak kritický motor zlyhá v ktoromkoľvek bode dráhy priblíženia:

1. môže sa vykonať prerušené pristátie pri splnení požiadavky podľa CAT.POL.H.315 alebo

2. pri inej prevádzke než prevádzke stanovenej v CAT.POL.H.305 môže vrtuľník vykonať bezpečné vynútené pristátie.

c) Pri prevádzke v súlade s CAT.POL.H.305 popri požiadavkách podľa písmena a):

1. pristávacia hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v AFM pre AEO OGE alebo

2. pri prevádzke na vrtuľníkovej plošine:

i) s vrtuľníkom s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich alebo

ii) s každým vrtuľníkom prevádzkovaným na vrtuľníkovú plošinu umiestnenú v nehostinnom prostredí

v pristávacej hmotnosti sa zohľadňuje daný postup a klesnutie do nižšej výšky zodpovedajúcej výške vrtuľníkovej plošiny s kritickým motorom neschopným prevádzky a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime primeraného povoleného výkonu.

d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadňujú príslušné parametre podľa CAT.POL.H.105 písm. c) na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom letisku, ak sa požaduje.

▼B

e) Tá časť pristátia, po ktorej nie je možné splniť požiadavku podľa písmena b) bodu 1, sa vykonáva za dohľadnosti zemského povrchu.

KAPITOLA 4

Výkonnostná trieda 3

CAT.POL.H.400 Všeobecné ustanovenia

a) Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 3 musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné určené agentúrou, alebo osvedčenie kategórie B.

b) Prevádzka sa vykonáva iba v nie-nehostinnom prostredí s výnimkou:

1. prevádzky prebiehajúcej v súlade s CAT.POL.H.420 alebo

2. prevádzky prebiehajúcej v súlade s písmenom c) v prípade fázy vzletu a pristátia.

c) Za predpokladu, že prevádzkovateľ má povolenie v súlade CAT.POL.H.305, môže vykonávať prevádzku na letisko alebo na miesto prevádzky mimo husto osídlené nehostinné prostredie alebo z neho bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia:

1. počas vzletu, pred dosiahnutím rýchlosti V_y (rýchlosť letu pre maximálnu rýchlosť stúpania) alebo výšky 200 ft nad vzletovou plochou alebo

2. počas pristátia pod výškou 200 ft nad pristávacou plochou.

d) Prevádzka sa nevykonáva:

1. bez dohľadnosti zeme;

2. v noci;

3. keď je výška oblačnosti nižšia ako 600 ft alebo

4. keď je dohľadnosť menšia ako 800 m.

CAT.POL.H.405 Vzlet

a) Vzletová hmotnosť musí byť nižšia ako hodnota:

1. MCTOM alebo

2. maximálnej vzletovej hmotnosti stanovenej pre visenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, alebo ak na visenie s vplyvom prízemného efektu nie sú vhodné podmienky, vzletovej hmotnosti stanovenej pre visenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou prípadov podľa CAT.POL.H.400 písm. b).

CAT.POL.H.410 Na trati

a) Vrtuľník musí byť schopný pokračovať so všetkými motormi pracujúcimi v rámci podmienok maximálneho trvalého výkonu po zamýšľanej trase alebo po plánovanej odchýlke od nej bez toho, aby v ktoromkoľvek bode trate letel nižšie ako v príslušnej minimálnej nadmorskej výške letu.

▼B

b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou prípadov podľa CAT.POL.H.420.

CAT.POL.H.415 Pristátie

a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia musí byť nižšia ako hodnota:

1. maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti alebo

2. maximálnej pristávacej hmotnosti stanovenej pre visenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, alebo ak na visenie s vplyvom prízemného efektu nie sú vhodné podmienky, pristávacej hmotnosti stanovenej pre visenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, podľa toho, ktorá hodnota je menšia.

b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou prípadov podľa CAT.POL.H.400 písm. b).

CAT.POL.H.420 Prevádzka vrtuľníka nad nehostinným prostredím mimo husto osídlených oblastí

a) Prevádzka nad nehostinným prostredím mimo husto osídlených oblastí bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia s vrtuľníkmi s turbínovými pohonnými jednotkami s MOPSC pre šesť alebo menej cestujúcich sa môže vykonávať, iba ak prevádzkovateľ na to dostal povolenie príslušného orgánu po tom, čo uskutočnil hodnotenie bezpečnostného rizika. Pred začatím vykonávania takejto prevádzky v inom členskom štáte prevádzkovateľ musí získať povolenie príslušného orgánu dotknutého štátu.

b) Na získanie a udržanie takého povolenia prevádzkovateľ:

1. musí vykonávať túto prevádzku iba v oblastiach a za podmienok určených v povolení;

2. nesmie vykonávať túto prevádzku na základe povolenia na HEMS;

3. musí odôvodniť obmedzenia vrtuľníka alebo iné ospravedlniteľné dôvody, ktoré zabraňujú použitiu primeraných kritérií výkonnosti, a

4. musí mať povolenie v súlade s CAT.POL.H.305 písm. b).

c) Bez ohľadu na CAT.IDE.H.240 sa takáto prevádzka môže vykonávať bez zariadenia prídavného kyslíka za predpokladu, že kabínová nadmorská výška nepresiahne 10 000 ft na čas dlhší ako 30 minút a nikdy nepresiahne 13 000 ft tlakovej výšky.

ODDIEL 3

Hmotnosť a vyváženie

KAPITOLA 1

Motorové lietadlá

CAT.POL.MAB.100 Hmotnosť a vyváženie, nakladanie

a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v AFM alebo v prevádzkovej príručke, ak táto obsahuje prísnejšie požiadavky.

▼B

b) Prevádzkovateľ určí hmotnosť a CG každého lietadla skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky, a potom každé 4 roky, ak sa používajú hmotnosti jednotlivých lietadiel, alebo každých 9 rokov, ak sa používa hmotnosť lietadlového parku. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, lietadlá sa musia opäť zvážiť.

c) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.

d) Prevádzkovateľ určí hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrnutých do prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva vážením alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí byť stanovený vplyv ich umiestnenia na CG.

e) Prevádzkovateľ určí hmotnosť prevádzkového nákladu vrátane každej záťaže skutočným zvážením alebo stanoví hmotnosť dopravného nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny.

f) Okrem normalizovaných hmotností pre cestujúcich a zapísanú batožinu môže prevádzkovateľ použiť normalizované hmotnosti iných položiek nákladu, ak preukáže príslušnému orgánu, že tieto položky majú rovnakú hmotnosť alebo že ich hmotnosti sú v rozsahu stanovených odchýlok.

g) Prevádzkovateľ určí hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.

h) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby nakladanie:

1. jeho lietadiel bolo vykonávané pod dozorom odborne spôsobilých pracovníkov a

2. prevádzkového nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.

i) Prevádzkovateľ musí dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie na bežný meter, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich. V prípade vrtuľníkov musí prevádzkovateľ navyše zohľadniť zmeny naloženia počas letu.

j) Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až i). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

CAT.POL.MAB.105 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení

a) Prevádzkovateľ pred každým letom stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne uvedie náklad a jeho rozloženie. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení umožní veliteľovi lietadla určiť, či náklad a jeho rozloženie je také, aby neboli prekročené obmedzenia hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:

1. poznávaciu značku a typ lietadla;

2. identifikáciu letu, číslo a dátum;

▼B

3. meno veliteľa lietadla;

4. meno osoby, ktorá vypracovala dokument;

5. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu CG;

   i) pri letúnoch výkonnostnej triedy B a pri vrtuľníkoch sa CG nemusí uvádzať v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení, ak je napríklad rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia alebo ak sa preukáže, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie;

6. hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na let;

7. hmotnosť iných prevádzkových látok ako pohonných, podľa potreby;

8. zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, tovaru a záťaže;

9. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva;

10. použiteľné CG lietadla a

11. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a CG.

Uvedené informácie musia byť k dispozícii v dokumentoch o plánovaní letu alebo v systémoch hmotnosti a vyváženia. Niektoré z týchto informácií sa môžu nachádzať v iných dokumentoch, ktoré sú ľahko prístupné na použitie.

▼M14

b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí:

   1. overiť pravdivosť výstupných údajov s cieľom zaručiť, že údaje sa pohybujú v rozmedzí obmedzení uvedených v AFM a

   2. špecifikovať pokyny a postupy jeho používania v prevádzkovej príručke.

▼B

c) Osoba, ktorá vykonáva dozor nad nakladaním lietadla, musí svojím podpisom alebo rovnocenným spôsobom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie sú v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení, ktorá bola poskytnutá veliteľovi lietadla. Veliteľ lietadla potvrdí svoj súhlas podpisom alebo rovnocenným spôsobom.

d) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre zmeny nákladu v poslednej chvíli, aby zabezpečil, že:

   1. o akejkoľvek zmene v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení je upovedomený veliteľ lietadla a táto zmena sa uvedie v dokumentoch o plánovaní letu, ktorých súčasťou je dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;

   2. sa určí najväčšia prípustná zmena na poslednú chvíľu, pokiaľ ide o počet cestujúcich alebo náklad v nákladových priestoroch, a

   3. v prípade prekročenia tejto maximálnej hodnoty sa spracuje nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PODČASŤ D

PRÍSTROJE, ÚDAJE, VYBAVENIE

ODDIEL 1

Letúny

CAT.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

▼M7

a) Prístroje a vybavenie požadované podľa tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s platnými požiadavkami na letovú spôsobilosť s výnimkou týchto prvkov:

1. náhradné poistky;

2. elektrické baterky;

3. presné hodiny;

4. držiak máp;

5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;

6. núdzové zdravotnícke súpravy;

7. megafóny;

8. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

9. vlečné kotvy a vybavenie na uviazanie a

10. zariadenia na pripútanie detí.

▼M15

b) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť CAT), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 a CAT.IDE.A.345 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼B

c) Ak má vybavenie používať jeden člen letovej posádky na svojom pracovnom mieste počas letu, vybavenie musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby jeden prvok vybavenia obsluhovali viacerí členovia letovej posádky, musí byť inštalovaný tak, aby sa dal ľahko obsluhovať z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje jeho obsluha.

d) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere dráhy letu.

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

▼B

CAT.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak akýkoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií požadovaných na zamýšľaný let nefunguje alebo chýba, let sa nesmie začať s výnimkou prípadov, ak:

a) prevádzka letúna prebieha v súlade s MEL prevádzkovateľa alebo

▼M15

b) prevádzkovateľovi povolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III.

▼B

CAT.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

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

b) Počet náhradných poistiek, ktoré sa musia prepravovať na palube, je (podľa toho, ktorý údaj je vyšší):

1. 10 % počtu poistiek každej menovitej hodnoty alebo

2. tri poistky každej menovitej hodnoty.

CAT.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá letúna

a) Letúny prevádzkované vo dne musia byť vybavené:

1. systémom protizrážkových svetiel;

2. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;

3. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich a

4. elektrickou baterkou pre každého požadovaného člena posádky letúna ľahko dostupnou z pracovného miesta, ktoré mu bolo pridelené.

b) Letúny prevádzkované v noci musia byť navyše vybavené:

1. navigačnými/polohovými svetlami;

2. dvoma pristávacími reflektormi alebo jedným reflektorom s dvomi nezávisle napájanými vláknami a

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

CAT.IDE.A.120 Zariadenie na čistenie čelného skla

Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené na každom pracovnom mieste pilota prostriedkom na udržanie čistej časti čelného skla počas zrážok.

CAT.IDE.A.125 Prevádzka VFR počas dňa – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Letúny prevádzkované podľa VFR počas dňa musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

1. prostriedky na meranie a zobrazovanie:

i) magnetického kurzu;

ii) času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

iii) barometrickej výšky;

▼B

iv) indikovanej vzdušnej rýchlosti;

v) vertikálnej rýchlosti;

vi) zatáčania a sklzu;

vii) letovej polohy;

viii) kurzu;

ix) teploty vonkajšieho vzduchu a

x) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

2. prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných leto-vých prístrojov.

b) Keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼B

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti;

4. zatáčania a sklzu;

5. letovej polohy a

6. kurzu.

c) Prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy musia byť k dispozícii pre:

1. letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich a

2. letúny, ktorým bolo individuálne CofA vydané prvýkrát 1. apríla 1999 alebo neskôr.

d) Jednomotorové letúny, ktorým bolo individuálne CofA vydané prvýkrát pred 22. májom 1995, sa oslobodzujú od požiadaviek podľa písmena a) ods. 1 bodov vi), vii), viii) a ix), ak by si ich splnenie vyžadovalo dodatočnú montáž.

CAT.IDE.A.130 Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Letúny prevádzkované v noci alebo podľa IFR musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

3. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

4. vertikálnej rýchlosti;

5. zatáčania a sklzu alebo sklzu v prípade letúnov vybavených záložnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy;

6. letovej polohy;

7. ustáleného kurzu;

8. teploty vonkajšieho vzduchu a

9. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

▼M15

b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie barometrickej výšky;

▼B

c) prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov;

d) prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie vzdušnej rýchlosti požadovaných podľa písmena a) bodu 3 a písmena h) bodu 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;

e) prostriedky signalizujúce letovej posádke poruchu prostriedkov požadovaných podľa písmena d) pre letúny:

1. ktorým bolo individuálne CofA vydané 1. apríla 1998 alebo neskôr alebo

2. ktorým bolo individuálne CofA vydané pred 1. aprílom 1998, s MCTOM väčšou ako 5 700 kg a s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich;

f) dva nezávislé systémy statického tlaku s výnimkou vrtuľových letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menej;

g) jeden systém statického tlaku s jedným náhradným zdrojom statického tlaku pre vrtuľové letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menej;

h) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii samostatné prostriedky na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼B

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti;

4. zatáčania a sklzu;

5. letovej polohy a

6. ustáleného kurzu;

i) záložný prostriedok na meranie a zobrazovanie letovej polohy s možnosťou používania z obidvoch pracovných miest pilotov pre letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorý:

1. je nepretržite napájaný počas bežnej prevádzky a po úplnom výpadku bežného systému výrobu elektrickej energie je napájaný zo zdroja nezávislého od bežného systému výroby elektrickej energie;

2. umožňuje spoľahlivú činnosť počas najmenej 30 minút od úplného výpadku bežného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťaže núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy;

3. pracuje nezávisle od všetkých ostatných prostriedkov na meranie a zobrazovanie letovej polohy;

4. automaticky sa uvedie do činnosti po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie;

5. je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky s výnimkou letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menšou zapísaných v registri lietadiel členských štátov k 1. aprílu 1995 a vybavených záložným ukazovateľom letovej polohy v ľavej prístrojovej doske;

6. letovej posádke jasne signalizuje, kedy je záložný ukazovateľ letovej polohy napájaný z núdzového zdroja, a

7. ak je záložný ukazovateľ letovej polohy napájaný z vlastného vyhradeného napájacieho zdroja, je na prístroji alebo na prístrojovej doske pripojené označenie, že sa tento zdroj používa;

▼B

j) držiak mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

CAT.IDE.A.135 Ďalšie vybavenie pre jednopilotnú prevádzku IFR

Letúny v jednopilotnej prevádzke IFR musia byť vybavené autopilotom prinajmenšom s režimom automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

CAT.IDE.A.140 Systém signalizácie nadmorskej výšky

a) Systémom signalizácie nadmorskej výšky musia byť vybavené tieto letúny:

1. turbovrtuľové letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich a

2. letúny poháňané prúdovými motormi.

b) Systém signalizácie nadmorskej výšky musí byť schopný:

1. upozorniť letovú posádku, keď sa približuje do predvolenej nadmorskej výšky, a

2. upozorniť letovú posádku aspoň zvukovým signálom, ak sa odchyľuje od predvolenej nadmorskej výšky.

c) Bez ohľadu na písmeno a) sa povinnosť vybavenia systémom signalizácie nadmorskej výšky nevzťahuje na letúny s MCTOM neprekračujúcou 5 700 kg a s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1972 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

CAT.IDE.A.150 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)

a) Letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené výstražným systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme.

b) Letúny poháňané piestovým motorom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme.

▼M12

c) Letúny s turbínovým pohonom, pre ktoré bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvý raz vydané po 1. januári 2019, s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre šesť až deväť cestujúcich, musia byť vybavené systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme.

▼B

CAT.IDE.A.155 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 1332/2011 nestanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Palubné zariadenie na určovanie meteorologických podmienok

Pri prevádzke v noci alebo IMC v oblastiach, kde možno na trati očakávať výskyt búrok alebo iných potenciálne nebezpečných meteorologických podmienok, ktoré sa považujú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie meteorologických podmienok, musia byť týmto zariadením vybavené letúny:

a) s pretlakovou kabínou;

▼B

b) bez pretlakovej kabíny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg a

c) bez pretlakovej kabíny s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich.

CAT.IDE.A.165 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci

a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

CAT.IDE.A.170 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

CAT.IDE.A.175 Systém palubného telefónu členov posádky

Letúny s MCTOM väčšou ako 15 000 kg alebo s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného telefónu členov posádky s výnimkou letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. aprílom 1965 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

CAT.IDE.A.180 Systém palubného rozhlasu

Letúny s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného rozhlasu.

CAT.IDE.A.185 Zapisovač zvuku v kabíne

a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:

1. letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg a

2. viacmotorové letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 5 700 kg alebo menšou, s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 1990 alebo neskôr.

▼M8

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť do 31. decembra 2018 schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň počas:

1. predchádzajúcich 2 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr;

2. predchádzajúcich 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998; alebo

3. predchádzajúcich 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2.

c) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť najneskôr do 1. januára 2019 schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň počas:

▼M18

1. predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov, ktorých MCTOM je vyššia ako 27 000 kg a ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2022 alebo neskôr; alebo

▼M8

2. predchádzajúcich 2 hodín vo všetkých ostatných prípadoch.

▼M8

d) Najneskôr do 1. januára 2019 zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať na iné prostriedky, než na magnetickú pásku alebo magnetický drôt.

e) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;

2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;

3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania:

i) v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske;

ii) v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998, podľa možnosti akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske;

4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.

f) Zapisovač zvuku v kabíne musí začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho v prípade letúnov, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

g) Popri ustanoveniach podľa písmena f) v závislosti od existencie elektrického napájania musí zapisovač zvuku v kabíne začať zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred zapnutím motora na začiatku letu až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu v prípade:

1. letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr; alebo

2. letúnov uvedených v písmene a) bode 2.

h) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 16. júna 2018 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M16

i) Letúny s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 5. septembra 2022 alebo neskôr, musia byť vybavené náhradným zdrojom energie, na ktorý sa automaticky prepnú CVR a priestorový mikrofón namontovaný v pilotnej kabíne, ak sa preruší všetko ostatné napájanie CVR.

▼B

CAT.IDE.A.190 Letový zapisovač

a) Letovým zapisovačom (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a pri ktorom je k dispozícii metóda pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu, musia byť vybavené tieto letúny:

1. letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. júna 1990 alebo neskôr;

▼B

2. letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. júnom 1990, a

3. viacmotorové letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 5 700 kg alebo menšou, s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr.

b) FDR zaznamenáva:

1. čas, výšku, vzdušnú rýchlosť, normálové zrýchlenie a kurz a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2 s MCTOM menšou ako 27 000 kg;

2. parametre potrebné na presné určenie dráhy letu letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a konfigurácie zariadení na zdvíhanie a vlečenie a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1 s MCTOM menšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016;

3. parametre potrebné na presné určenie dráhy letu letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 2 s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016;

4. parametre potrebné na presné určenie dráhy letu letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a konfigurácie zariadení na zdvíhanie a vlečenie a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 10 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 3, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016, alebo

5. parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy letúna, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky a musí byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 3, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr.

c) Údaje sa musia získavať zo zdrojov v letúne umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

d) FDR musí začať zaznamenávať skôr, než je letún schopný sa pohybovať vlastnou silou, a skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho v prípade letúnov, ktorým bolo vydané individuálne CofA 1. apríla 1998 alebo neskôr, FDR musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než je letún schopný sa pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

▼M8

e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 16. júna 2018 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Ľahký letový zapisovač

a) Letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou a letúny s MOPSC pre viac než 9 cestujúcich musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

1. nespadajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia CAT.IDE.A.190 písm. a);

2. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.

b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazových záznamov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.

c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.

d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliteľ lietadla a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.

▼B

CAT.IDE.A.195 Zaznamenávanie dátového spojenia

a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 8. apríla 2014 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa, aby boli vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s ATS vrátane správ týkajúcich sa týchto aplikácií:

i) spustenia dátového spojenia;

ii) komunikácie medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;

iii) adresného sledovanie;

iv) letových informácií;

v) sledovania vysielania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vi) údajov prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a

vii) grafiky, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo letúna, a

3. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.

b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

▼B

c) Zapisovač musí byť schopný uchovávať dáta zaznamenané prinajmenšom za ten istý čas, aký je stanovený pre CVR v CAT.IDE.A.185.

▼M8

d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 16. júna 2018 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M20

e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača dátového spojenia sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR), ktoré sú uvedené v ustanovení CAT.IDE.A.185.

▼B

CAT.IDE.A.200 Kombinovaný zapisovač

Súlad s požiadavkami na CVR a FDR sa môže dosiahnuť:

a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie CVR alebo FDR;

b) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menej, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie CVR a FDR, alebo

c) dvomi kombinovanými CVR a letových údajov v prípade letúnov s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie CVR a FDR.

CAT.IDE.A.205 Sedadlá, bezpečnostné pásy, systémy pripútania a zariadenia na pripútanie detí

a) Letúny musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku okrem prípadov uvedených v bode 3;

▼M15

3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku v prípade letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané 8. apríla 2015 alebo neskôr;

▼B

4. zariadením na pripútanie detí (CRD) pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;

5. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade prudkého spomalenia:

i) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla;

ii) na každom sedadle pozorovateľa v priestore pre letovú posádku;

6. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov.

▼M9

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;

▼M9

2. na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle a

▼M15

3. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla aspoň jednu z týchto možností:

   i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

   ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

      A. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

      B. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 28. októbrom 2014;

      C. letúny s osvedčením podľa CS-VLA alebo rovnocennej špecifikácie, a podľa CS-LSA alebo rovnocennej špecifikácie.

▼B

CAT.IDE.A.210 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“

Letúny, v ktorých všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné zo sedadiel pre letovú posádku, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

CAT.IDE.A.215 Vnútorné dvere a závesy

Letúny musia byť vybavené:

a) v prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich uzamykateľnými dverami medzi priestorom pre letovú posádku a priestorom pre cestujúcich so štítkom s nápisom „len pre posádku“, ktoré neumožnia cestujúcim otvárať ich bez dovolenia člena letovej posádky;

b) ľahko prístupným prostriedkom na otvorenie každých dverí oddeľujúcich priestor pre cestujúcich od ďalšieho priestoru s núdzovými východmi;

c) prostriedkom, ktorý zabezpečí v otvorenej polohe všetky dvere alebo závesy oddeľujúce priestor pre cestujúcich od iných priestorov, ktorými je potrebné prejsť na dosiahnutie požadovaného núdzového východu z ktoréhokoľvek sedadla pre cestujúcich;

d) štítkom na každých vnútorných dverách alebo v blízkosti každého závesu, ktorými vedie cesta k núdzovému východu pre cestujúcich, označujúcim, že musia byť zabezpečené v otvorenej polohe počas vzletu a pristátia, a

e) prostriedkom umožňujúcim každému členovi posádky odomknúť akékoľvek dvere, ktoré sú obvykle prístupné pre cestujúcich a ktoré môžu byť cestujúcimi zamknuté.

CAT.IDE.A.220 Súprava prvej pomoci

a) Letúny musia byť vybavené súpravami prvej pomoci v súlade s tabuľkou 1.

Tabuľka 1

Počet požadovaných súprav prvej pomoci

Počet inštalovaných sedadiel pre cestujúcich	Počet požadovaných súprav prvej pomoci
0 – 100	1
101 – 200	2

▼B

Počet inštalovaných sedadiel pre cestujúcich	Počet požadovaných súprav prvej pomoci
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 alebo viac	6

b) Súpravy prvej pomoci:

1. musia byť ľahko dostupné na použitie a

2. nesmú byť po dátume exspirácie.

CAT.IDE.A.225 Núdzová zdravotnícka súprava

a) Letúny s MOPSC pre viac ako 30 cestujúcich musia byť vybavené núdzovou zdravotníckou súpravou, ak ľubovoľný bod na plánovanej trati je vzdialený viac ako 60 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou od letiska, na ktorom možno očakávať existenciu kvalifikovanej lekárskej pomoci.

b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby lieky podávali iba primerane odborne spôsobilé osoby.

c) Núdzová lekárska súprava uvedená v písmene a):

1. musí byť prachotesná a vodotesná;

2. musí byť počas prepravy chránená pred nepovolaným prístupom a

3. nesmie byť po dátume exspirácie.

CAT.IDE.A.230 Kyslík na prvú pomoc

a) Letúny s pretlakovou kabínou v prípade letov, počas ktorých je predpísaná prítomnosť palubných sprievodcov, prevádzkované v tlakových výškach nad 25 000 ft musia byť vybavené zásobou nezriedeného kyslíka pre cestujúcich, ktorí by po strate tlaku v kabíne mohli potrebovať kyslík z fyziologických dôvodov.

▼M16

b) Zásoba kyslíka uvedená v písmene a) po poklese tlaku v kabíne musí postačovať pre zvyšnú časť letu, ak je nadmorská výška v kabíne vyššia ako 8 000 ft a nižšia ako 15 000 ft, aspoň pre 2 % prepravovaných cestujúcich, v každom prípade však aspoň pre jednu osobu.

▼B

c) K dispozícii musí byť dostatočný počet dýchacích prístrojov, najmenej však dva, a zariadenie umožňujúce palubným sprievodcom použiť zásoby kyslíka.

▼M16

d) Zariadenie kyslíka na prvú pomoc musí byť schopné privádzať hmotnostný prietok každej osobe.

▼B

CAT.IDE.A.235 Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

a) Letúny s pretlakovou kabínou prevádzkované v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft musia byť vybavené zariadením na prídavný prívod kyslíka schopným uchovávať a vydávať zásoby kyslíka v súlade s tabuľkou 1.

▼B

b) Letúny s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft musia byť vybavené:

1. kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky;

2. dostatočným počtom záložných kyslíkových vývodov a masiek alebo prenosných kyslíkových súprav s maskami, rovnomerne rozmiestnených v priestore pre cestujúcich tak, aby bola zabezpečená okamžitá dostupnosť kyslíka pre každého požadovaného palubného sprievodcu;

3. dýchacou súpravou pripojenou na zdroj kyslíka okamžite dostupnou pre každého palubného sprievodcu, nadpočetného člena posádky a každú osobu na sedadle pre cestujúcich, nech sedí kdekoľvek, a

4. zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každú stratu tlaku.

c) V prípade letúnov s pretlakovou kabínou, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA po 8. novembri 1998 a ktoré sa prevádzkujú v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft alebo sa prevádzkujú v tlakových nadmorských výškach 25 000 ft a menších v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft, musia byť jednotlivé dýchacie súpravy podľa písmena b) bodu 3 schopné automatického uvedenia do činnosti.

d) Celkový počet dýchacích súprav a vývodov kyslíka podľa písmena b) bodu 3 a písmena c) musí byť najmenej o 10 % väčší ako počet sedadiel. Tieto nadpočetné súpravy musia byť rovnomerne rozložené po celom priestore pre cestujúcich.

e) Bez ohľadu na písmeno a) sa môžu požiadavky na prívod kyslíka pre palubného(-ých) sprievodcu(-ov), nadpočetného(-ých) člena(-ov) posádky a cestujúceho (-ich) v prípade letúnov bez osvedčenia na prevádzku vo výškach nad 25 000 ft znížiť na celý čas letu pri tlakovej výške v kabíne vo výške od 10 000 ft do 13 000 ft pre požadovaný počet palubných sprievodcov a pre aspoň 10 % cestujúcich, ak je v každom bode letenej trate tento letún schopný bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky v kabíne 13 000 ft.

f) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 1 položky b) bode 1 a riadku 2 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna stálou rýchlosťou klesania do 10 000 ft počas 10 minút a potom letu ďalších 20 minút vo výške 10 000 ft.

g) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 1 položke b) bode 2 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 10 000 ft počas 10 minút a potom letu ďalších 110 minút vo výške 10 000 ft.

h) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 3 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 15 000 ft počas 10 minút.

▼B

Tabuľka 1

Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre letúny s pretlakovou kabínou

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách priestoru pre letovú posádku	a) Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 ft. b) Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, ale nie je väčšia ako 13 000 ft, po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach, v každom prípade však najmenej: 1. 30 minút pri letúnoch s osvedčením na lety v nadmorských výškach do 25 000 ft a 2. 2 hodiny pri letúnoch s osvedčením na lety v nadmorských výškach nad 25 000 ft.
2. Požadovaný počet palubných sprievodcov	a) Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 ft, ale najmenej 30 minút. b) Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, najviac však 13 000 ft, po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.
3. 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale v každom prípade najmenej 10 minút.
4. 30 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 14 000 ft, najviac však 15 000 ft.
5. 10 % cestujúcich (*)	Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, najviac však 14 000 ft, po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.

(*) Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane malých detí mladších ako 24 mesiacov.

CAT.IDE.A.240 Prídavný prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

Letúny bez pretlakovej kabíny prevádzkované v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft musia byť vybavené zariadením na prídavný prívod kyslíka schopným uchovávať a vydávať množstvo kyslíka podľa tabuľky 1.

▼B

Tabuľka 1

Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre letúny bez pretlakovej kabíny

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a vykonávajúce službu na sedadlách v priestore pre letovú posádku a členov posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft.
2. Požadovaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft a ľubovoľná doba dlhšia ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
3. Nadpočetných členov posádky a 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
4. 10 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

(*) Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane malých detí mladších ako 24 mesiacov.

CAT.IDE.A.245 Ochranné dýchacie zariadenie pre posádku

a) Všetky letúny s pretlakovou kabínou a letúny bez pretlakovej kabíny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené ochranným dýchacím zariadením (PBE) na ochranu očí, nosa a úst a počas najmenej 15 minút poskytovať prívod:

1. kyslíka pre každého člena letovej posádky konajúceho službu v priestore pre letovú posádku;

2. dýchateľného vzduchu pre každého z požadovaného počtu palubných sprievodcov v blízkosti jeho prideleného pracovného miesta a

3. dýchateľného vzduchu z prenosného PBE pre jedného člena letovej posádky v blízkosti jeho prideleného pracovného miesta, ak tvorí letovú posádku viac ako jedna osoba a na palube nie je palubný sprievodca.

b) PBE určené pre letovú posádku musí byť umiestnené v priestore pre letovú posádku a musí byť prístupné na okamžité použitie každým z požadovaného počtu členov letovej posádky na jeho pridelenom pracovnom mieste.

c) PBE určené na použitie palubnými sprievodcami musí byť umiestnené v blízkosti pracovného miesta každého z požadovaného počtu palubných sprievodcov.

▼M15

d) Letúny musia byť vybavené ďalšími prenosnými PBE umiestnenými v blízkosti ručných hasiacich prístrojov uvedených v ustanovení CAT.IDE.A.250 písm. b) a c) alebo v blízkosti vchodu do nákladového priestoru, ak je hasiaci prístroj umiestnený v nákladovom priestore.

▼B

e) PBE nesmie pri používaní brániť používaniu prostriedkov komunikácie uvedených v CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 a CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Ručné hasiace prístroje

a) Letúny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom v priestore pre letovú posádku.

b) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý sa nenachádza v hlavnom priestore pre cestujúcich.

c) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom alebo batožinovom priestore triedy A alebo triedy B a v každom nákladovom priestore triedy E, do ktorého majú členovia posádky počas letu prístup.

d) Druh a množstvo hasiacich látok v požadovaných hasiacich prístrojoch musí byť vhodné pre druh požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.

e) Letúny musia byť vybavené prinajmenšom takým počtom ručných hasiacich prístrojov, aký je uvedený v tabuľke 1, pričom musia byť vhodne umiestnené v každom priestore pre cestujúcich tak, aby boli primerane dostupné.

Tabuľka 1

Počet ručných hasiacich prístrojov

MOPSC	Počet hasiacich prístrojov
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
601 alebo viac	8

CAT.IDE.A.255 Núdzová sekera a sochor

a) Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené najmenej jednou núdzovou sekerou alebo sochorom umiestnenými v priestore pre letovú posádku.

b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 200 cestujúcich musí byť na palube ďalšia núdzová sekera alebo sochor v priestore palubného bufetu umiestneného najviac v zadnej časti lietadla alebo blízko neho.

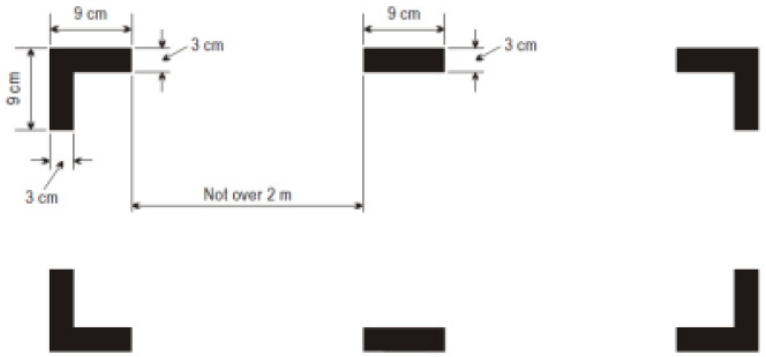
c) Núdzové sekery a sochory umiestnené v priestoroch pre cestujúcich nesmú byť viditeľné cestujúcimi.

CAT.IDE.A.260 Označenie miest na vniknutie do trupu letúna

Ak sú na trupe letúna označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, musia byť tieto miesta označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

▼M4

Obrázok 1



▼B

CAT.IDE.A.265 Prostriedky na núdzové opustenie letúna

a) Letúny s výškou dolného rámu núdzových východov pre cestujúcich viac ako 1,83 m (6 ft) nad zemou musia byť vybavené pri každom takomto východe prostriedkom umožňujúcim cestujúcim a posádke dostať sa v prípade núdze bezpečne na zem.

b) Bez ohľadu na písmeno a) takéto prostriedky nemusia byť pri núdzových východoch nad krídlami, ak označené miesto na konštrukcii lietadla, kde sa končí úniková cesta, je menej ako 1,83 m (6 ft) nad zemou, ak stojí letún s vysunutým podvozkom na zemi a jeho vztlakové klapky sú v pristávacej alebo vzletovej polohe, podľa toho, v ktorej polohe je klapka vyššie nad zemou.

c) Letúny, pri ktorých sa požaduje osobitný núdzový východ pre letovú posádku s najnižším bodom viac ako 1,83 m (6 ft) nad zemou, musia byť vybavené prostriedkom, ktoré pomôže všetkým členom letovej posádky zostúpiť v prípade núdze bezpečne na zem.

d) Výšky uvedené v písmenách a) a c) sa merajú:

1. pri vysunutom podvozku a

2. po zlyhaní alebo nevysunutí jednej alebo viac podvozkových nôh v prípade letúnov s typovým osvedčením vydaným po 31. marci 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafóny

Letúny s MOPSC pre viac ako 60 cestujúcich prepravujúce najmenej jedného cestujúceho na palube musia byť vybavené prenosnými batériovými megafónmi ľahko dostupnými na použitie členmi posádky pri evakuácii letúna v núdzových prípadoch v takomto počte:

a) Pre každú palubu cestujúcich:

Tabuľka 1

Počet megafónov

Počet sedadiel pre cestujúcich	Počet megafónov
61 až 99	1
100 alebo viac	2

▼B

b) Pri letúnoch s viac ako jednou palubou pre cestujúcich sa vyžaduje najmenej jeden megafón vo všetkých prípadoch, keď je celkový počet sedadiel pre cestujúcich väčší ako 60.

CAT.IDE.A.275 Núdzové osvetlenie a značenie

a) Letúny s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené systémom núdzového osvetlenia napájaným zo samostatného zdroja na uľahčenie evakuácie letúna.

b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať:

1. zdroje napájania celkového osvetlenia kabíny;

2. osvetlenie interiéru v priestoroch núdzových východov na úrovni podlahy;

3. osvetlenie označenia núdzových východov a smeru k núdzovým východom;

4. vonkajšie núdzové osvetlenie pre nočné lety pri všetkých núdzových východoch nad krídlami a pri núdzových východoch, kde sú predpísané prostriedky na uľahčenie opustenia letúna, v prípade letúnov, pri ktorých bola podaná žiadosť o typové osvedčenie alebo rovnocenné osvedčenie pred 1. májom 1972;

5. vonkajšie núdzové osvetlenie na nočné lety pri všetkých núdzových východoch pre cestujúcich v prípade letúnov, pri ktorých bola podaná žiadosť o typové osvedčenie alebo rovnocenné osvedčenie po 30. apríli 1972, a

6. systémy značenia únikovej cesty v blízkosti podlahy v priestoroch pre cestujúcich v prípade letúnov, ktorých typové osvedčenie bolo prvý raz vydané 31. decembra 1957 alebo neskôr.

▼M15

c) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej a s typovým osvedčením na základe certifikačnej špecifikácie vydanej agentúrou, musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bodoch 1, 2 a 3.

d) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej, ktoré nemajú osvedčenie na základe certifikačnej špecifikácie vydanej agentúrou, musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bode 1.

▼B

e) Letúny s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej prevádzkované v noci musia byť vybavené zdrojmi napájania celkového osvetlenia kabíny na uľahčenie evakuácie letúna.

CAT.IDE.A.280 Núdzový vysielač polohy (ELT)

▼M8

a) Letúny s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené aspoň:

1. dvoma núdzovými vysielačmi polohy, z ktorých jeden je automatický, alebo jedným núdzovým vysielačom polohy a jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo

2. jedným automatickým núdzovým vysielačom polohy alebo dvoma núdzovými vysielačmi polohy akéhokoľvek typu alebo jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr.

▼M8

b) Letúny s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej musia byť vybavené aspoň:

1. jedným automatickým núdzovým vysielačom polohy alebo jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo

2. jedným núdzovým vysielačom polohy akéhokoľvek typu alebo jedným prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku CAT.GEN.MPA.210, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr.

▼B

c) ELT akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Lety nad vodou

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:

1. pozemné letúny letiace nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pobrežia alebo vzlietajúce či pristávajúce na letisku, kde dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že existuje pravdepodobnosť núdzového pristátia na vode, a

2. vodné letúny letiace nad vodou.

b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým osvetlením na ľahšie určenie polohy osôb.

▼M15

c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vodného letúna na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy;

2. podľa potreby zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v Dohovore o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori.

▼B

d) Letúny pri letoch nad vodou vo väčšej vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie, než je vzdialenosť, ktorá zodpovedá:

1. 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 400 NM, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia, v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak sa kritický motor stane neschopným prevádzky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od nej, alebo

2. 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 100 NM, podľa toho, ktorá hodnota je nižšia, v prípade všetkých ostatných letúnov,

musia byť vybavené v súlade s písmenom e).

e) Letúny zodpovedajúce ustanoveniam písmena d) musia mať na palube toto vybavenie:

▼B

1. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube letúna, ktoré musia byť uložené tak, aby boli v stave núdze ľahko použiteľné a ktoré musia mať dostatočnú veľkosť, aby stačili pre všetkých stroskotancov v prípade straty záchranného člnu s najväčšou normovanou kapacitou;

2. svetlo na určenie polohy stroskotanca v každom záchrannom člne;

3. záchranné vybavenie vrátane prostriedkov na prežitie vhodných na let, ktorý má byť vykonaný, a

4. prinajmenšom dva ELT [ELT(S)].

▼M8

f) Najneskôr do 1. januára 2019 musia byť letúny s MCTOM vyššou ako 27 000 kg s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich a všetky letúny s MCTOM vyššou ako 45 500 kg vybavené bezpečne pripevneným zariadením na určovanie polohy pod vodou, ktoré vysiela na frekvencii 8,8 kHz ± 1 kHz, s výnimkou prípadov, keď:

1. letún letí po tratiach, na ktorých nie je v žiadnom bode vo vzdialenosti väčšej ako 180 nm od pobrežia; alebo

2. letún je vybavený spoľahlivým a automatickým prostriedkom na presné určenie miesta, kde sa let skončil, po nehode, pri ktorej bol letún ťažko poškodený.

▼B

CAT.IDE.A.305 Vybavenie na prežitie

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

1. signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

2. najmenej jedným záchranným ELT(S) a

3. doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť prepravované na palube, keď letún:

1. zostáva v rámci vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:

i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom neschopným prevádzky, a to v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak sa kritický motor(-y) stane(-ú) neschopným(-i) prevádzky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo

ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou v prípade všetkých ostatných letúnov;

2. zostáva v rámci vzdialenosti zodpovedajúcej nanajvýš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od oblasti vhodnej na núdzové pristátie, a to v prípade letúnov s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti.

CAT.IDE.A.325 Súprava slúchadiel s mikrofónom

a) Letúny musia byť vybavené súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo hrdlovým mikrofónom, alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku.

b) Letúny prevádzkované podľa IFR alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečneho náklonu) pre každého požadovaného člena letovej posádky.

▼B

CAT.IDE.A.330 Rádiové komunikačné zariadenie

a) Letúny musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením požadovaným v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Rádiové komunikačné zariadenie musí umožňovať komunikáciu na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Panel voliča n.f. výstupov

Letúny pri prevádzke podľa IFR musia byť vybavené panelom voliča n.f. výstupov, ktorý je použiteľný z pracovného miesta každého požadovaného členaletovej posádky.

CAT.IDE.A.340 Rádiové zariadenie pre lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na tratiach

Letúny pri prevádzke podľa VFR na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením, pri bežných prevádzkových podmienkach potrebným na plnenie týchto funkcií:

a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami;

b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom sa počíta s vykonávaním letov, a

c) prijímať meteorologické informácie.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Komunikačné, navigačné a sledovacie zariadenie pre lety IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov

a) Letúny pri prevádzke podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia byť vybavené rádiovým komunikačným, navigačným a sledovacím zariadením v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼B

b) Rádiové komunikačné zariadenie pozostáva aspoň z dvoch nezávislých rádiových komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z akéhokoľvek bodu na trati vrátane odchýlok od nej.

▼M15

c) Bez ohľadu na písmeno b) v prípade prevádzky na krátku vzdialenosť v severoatlantickom vyššom vzdušnom priestore (NAT HLA) bez preletu nad severným Atlantickým oceánom musia byť letúny vybavené najmenej jedným diaľkovým komunikačným systémom v prípade, ak sú pre príslušný vzdušný priestor uverejnené alternatívne komunikačné postupy.

▼B

d) Letúny musia byť dostatočne vybavené navigačným zariadením, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v ktorejkoľvek fáze letu zostávajúce zariadenie umožní bezpečnú navigáciu v súlade s letovým plánom.

e) Letúny, pri ktorých prevádzke sa plánuje pristátie v podmienkach IMC, musia byť primerane vybavené zariadením umožňujúcim navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie na každom letisku, kde sa plánuje pristátie v podmienkach IMC, a na každom určenom náhradnom letisku.

▼M9

f) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼B

CAT.IDE.A.350 Odpovedač

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

▼M9

CAT.IDE.A.355 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.

▼B

ODDIEL 2

Vrtuľníky

CAT.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

▼M15

a) Prístroje a vybavenie požadované podľa tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť s výnimkou týchto prvkov:

1. elektrické baterky;

2. presné hodiny;

3. držiak máp;

4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

5. megafóny;

6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

7. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie;

8. zariadenia na pripútanie detí.

b) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť CAT), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 a CAT.IDE.H.345 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼B

c) Ak má vybavenie používať jeden člen letovej posádky na svojom pracovnom mieste počas letu, vybavenie musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby jeden prvok vybavenia obsluhovali viacerí členovia letovej posádky, musí byť inštalovaný tak, aby sa dal ľahko obsluhovať z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje jeho obsluha.

d) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere dráhy letu.

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

CAT.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak akýkoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať s výnimkou prípadov, ak:

a) prevádzka vrtuľníka prebieha v súlade s MEL prevádzkovateľa alebo

▼M15

b) prevádzkovateľovi povolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení MMEL v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III.

▼B

CAT.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

a) Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené systémom protizrážkových svetiel.

b) Vrtuľníky prevádzkované v noci alebo podľa IFR musia byť popri ustanoveniach v písmene a) vybavené:

1. osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;

2. osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;

3. elektrickou baterkou pre každého požadovaného člena posádky vrtuľníka, ľahko dostupnou pri sedení na jemu pridelenom pracovnom mieste;

4. navigačnými/polohovými svetlami;

5. dvoma pristávacími reflektormi, z ktorých aspoň jeden je nastaviteľný počas letu, aby osvetľoval plochu pred vrtuľníkom a pod ním a plochu na oboch stranách vrtuľníka a

6. svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

CAT.IDE.H.125 Prevádzka podľa VFR počas dňa – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR počas dňa musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

1. prostriedky na meranie a zobrazovanie:

▼B

i) magnetického kurzu;

ii) času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

iii) barometrickej výšky;

▼B

iv) indikovanej vzdušnej rýchlosti;

v) vertikálnej rýchlosti;

vi) sklzu a

vii) teploty vonkajšieho vzduchu;

2. prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov.

b) Keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼B

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti a

4. sklzu.

c) Vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg alebo každý vrtuľník prevádzkovaný nad vodou, keď je mimo dohľadu pevniny alebo keď je dohľadnosť menšia ako 1 500 m, musí byť vybavený prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. letovej polohy a

2. kurzu.

d) Prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy musia byť k dispozícii v prípade vrtuľníkov s MCTOM väčšou ako 3 175 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich.

CAT.IDE.H.130 Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR v noci alebo podľa IFR musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

3. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

4. vertikálnej rýchlosti;

5. sklzu;

6. letovej polohy;

7. ustáleného kurzu a

8. teploty vonkajšieho vzduchu;

▼M15

b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie barometrickej výšky. V prípade jednopilotnej prevádzky podľa VFR v noci sa jeden barometrický výškomer môže nahradiť rádiovým výškomerom;

▼B

c) prostriedky na zobrazovanie nedostatočného napájania požadovaných letových prístrojov;

d) prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti požadovaných podľa písmena a) bodu 3 a podľa písmena h) bodu 2 v dôsledku kondenzácie alebo námrazy;

e) prostriedky signalizujúce letovej posádke poruchu prostriedkov požadovaných podľa písmena d) pre vrtuľníky:

1. ktorým bolo individuálne CofA vydané 1. augusta 1999 alebo neskôr alebo

2. ktorým bolo individuálne CofA vydané pred 1. augustom 1999, s MCTOM väčšou ako 3 175 kg a s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich;

f) záložný prostriedok na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktorý:

1. je nepretržite napájaný počas bežnej prevádzky a po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie je napájaný zo zdroja nezávislého od bežného systému výroby elektrickej energie;

2. pracuje nezávisle od všetkých ostatných prostriedkov na meranie a zobrazovanie letovej polohy;

3. možno používať z pracovného miesta každého pilota;

4. je automaticky schopný prevádzky po úplnom výpadku bežného systému výroby elektrickej energie;

5. umožňuje spoľahlivú prevádzku počas najmenej 30 minút alebo času požadovaného na let na vhodné náhradné miesto pristátia, ak let prebieha nad nehostinným terénom alebo nad pobrežnými vodami, podľa toho, čo trvá dlhšie, od úplného výpadku bežného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťaže núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy;

6. je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky a

7. je spojený s prostriedkom, ktorý upozorní letovú posádku, keď funguje pri napájaní z vlastného vyhradeného napájacieho zdroja vrátane napájania z núdzového zdroja;

g) náhradný zdroj statického tlaku pre prostriedky merania nadmorskej výšky, vzdušnej rýchlosti a vertikálnej rýchlosti.

h) Keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii samostatné prostriedky na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼B

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti;

4. sklzu;

5. letovej polohy a

6. ustáleného kurzu.

▼B

i) V prípade prevádzky podľa IFR držiak mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

CAT.IDE.H.135 Ďalšie vybavenie pre jednopilotnú prevádzku podľa IFR

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

CAT.IDE.H.145 Rádiové výškomery

a) Vrtuľníky pri letoch nad vodou musia byť vybavené rádiovým výškomerom schopným akustickej výstražnej signalizácie klesania pod vopred nastavenú výšku a optickej výstražnej signalizácie vo výške voliteľnej pilotom pri prevádzke:

1. mimo dohľadu pevniny;

2. ak je dohľadnosť menšia ako 1 500 m;

3. v noci alebo

4. vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 3 minútam letu obvyklou cestovnou rýchlosťou.

CAT.IDE.H.160 Palubné zariadenie na určovanie meteorologických podmienok

Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich pri prevádzke podľa IFR alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie meteorologických podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trati možno očakávať výskyt búrok alebo iných meteorologických podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa považujú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie meteorologických podmienok.

CAT.IDE.H.165 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci

a) Vrtuľníky prevádzkované v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musia byť vybavené prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

CAT.IDE.H.170 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

CAT.IDE.H.175 Systém palubného telefónu členov posádky

Vrtuľníky musia byť vybavené systémom palubného telefónu členov posádky, ak je na palube iný člen posádky ako člen letovej posádky.

CAT.IDE.H.180 Systém palubného rozhlasu

a) Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného rozhlasu s výnimkou prípadov podľa písmena b).

b) Bez ohľadu na písmeno a) sú vrtuľníky s MOPSC pre viac ako deväť a menej ako 20 cestujúcich oslobodené od povinnosti mať systém palubného rozhlasu, ak:

▼B

1. je vrtuľník navrhnutý bez priečky medzi pilotom a cestujúcimi a

2. je prevádzkovateľ schopný preukázať, že počas letu je pilotov hlas počuteľný a zrozumiteľný na všetkých sedadlách pre cestujúcich.

CAT.IDE.H.185 Zapisovač zvuku v kabíne

a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto typy vrtuľníkov:

1. všetky vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 7 000 kg a

2. vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 1987 alebo neskôr.

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať informácie zaznamenané aspoň za:

1. predchádzajúce 2 hodiny v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 2016 alebo neskôr;

2. predchádzajúcu 1 hodinu v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr a pred 1. januárom 2016;

3. predchádzajúcich 30 minút v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. augustom 1999, alebo

4. predchádzajúcich 30 minút v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA pred 1. januárom 2016.

▼M8

c) Najneskôr do 1. januára 2019 zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať na iné prostriedky, než na magnetickú pásku alebo magnetický drôt.

d) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;

2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;

3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania:

i) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky;

ii) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti pred 1. augustom 1999, pokiaľ možno akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky;

4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.

▼M8

e) Zapisovač zvuku v kabíne musí začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

f) Popri ustanoveniach písmena e) v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr:

1. zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou, a

2. v závislosti od existencie elektrického napájania musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov v kabíne pred zapnutím motora na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov v kabíne bezprostredne nasledujúcich po vypnutí motora na konci letu.

g) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼B

CAT.IDE.H.190 Letový zapisovač

a) Letovým zapisovačom (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a pri ktorom je k dispozícii metóda pohotového vyhľadávania takýchto dát v pamäťovom médiu, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:

1. vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr;

2. vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 7 000 kg alebo s MOPSC pre viac ako deväť cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 1989 alebo neskôr, ale pred 1. augustom 1999.

b) FDR zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie:

1. dráhy letu, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, prevádzky a konfigurácie a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 10 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. januára 2016 alebo neskôr;

2. dráhy letu, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a prevádzky a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 8 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016;

3. dráhy letu, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a prevádzky a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za predchádzajúcich 5 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2.

c) Údaje sa musia získavať zo zdrojov vo vrtuľníku umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

▼B

d) FDR musí začať samočinne zaznamenávať údaje skôr, než je vrtuľník schopný sa pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

▼M8

e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Ľahký letový zapisovač

a) Vrtuľníky s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

1. nespadajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia CAT.IDE.H.190 písm. a);

2. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.

b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.

c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.

d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliteľ lietadla a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.

▼B

CAT.IDE.H.195 Zaznamenávanie dátového spojenia

a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 8. apríla 2014 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením, pričom sa vyžaduje ich vybavenie CVR, na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s ATS vrátane správ týkajúcich sa týchto aplikácií:

i) spustenia dátového spojenia;

ii) komunikácie medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;

iii) adresného sledovania;

iv) letových informácií;

▼B

v) sledovania vysielania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vi) údajov prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vii) grafiky, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo vrtuľníka, a

3. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.

b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a k dispozícii musí byť metóda pohotového vyhľadávania takýchto dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač musí byť schopný uchovávať dáta zaznamenané aspoň za rovnaký čas, ako sa stanovuje pre CVR v CAT.IDE.H.185.

▼M8

d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼B

e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia CVR uvedené v CAT.IDE.H.185 písm. d) a e).

CAT.IDE.H.200 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

Súlad s požiadavkami na CVR a FDR sa môže dosiahnuť jedným kombinovaným zapisovačom na palube.

CAT.IDE.H.205 Sedadlá, bezpečnostné pásy, systémy pripútania a zariadenia na pripútanie detí

a) Vrtuľníky musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku;

▼B

3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a staršiu v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne CofA 1. augusta 1999 alebo neskôr;

4. zariadením na pripútanie detí (CRD) pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;

5. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade prudkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky;

6. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov.

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:

1. musí mať jednobodové rozopínanie a

2. na sedadlách členov letovej posádky a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov pozostáva z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu používať nezávisle.

CAT.IDE.H.210 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“

Vrtuľníky, v ktorých všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné zo sedadla(-iel) letovej posádky, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

CAT.IDE.H.220 Súpravy prvej pomoci

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jednou súpravou prvej pomoci.

b) Súpravy prvej pomoci:

1. musia byť ľahko dostupné na použitie;

2. nesmú byť po dátume exspirácie.

CAT.IDE.H.240 Prídavný prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft musia byť vybavené prídavným prívodom kyslíka schopným uchovávať a vydávať množstvo kyslíka v súlade s týmito tabuľkami.

▼B

Tabuľka 1

Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre zložité vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách v priestore pre letovú posádku a členov posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft.
2. Požadovaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft, a ľubovoľný interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
3. Nadpočetných členov posádky a 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
4. 10 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

(*) Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane osôb mladších ako 24 mesiacov.

Tabuľka 2

Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre iné ako zložité vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

Prívod pre	Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách priestoru pre letovú posádku, členov posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh, a požadovaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft, a ľubovoľný interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
2. Nadpočetných členov posádky a 100 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
3. 10 % cestujúcich (*)	Po celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

(*) Počty cestujúcich v tabuľke 2 sa týkajú cestujúcich, ktorí sa skutočne prepravujú na palube, vrátane osôb mladších ako 24 mesiacov.

CAT.IDE.H.250 Ručné hasiace prístroje

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom v priestore pre letovú posádku.

▼B

b) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý sa nenachádza v hlavnom priestore pre cestujúcich.

c) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom priestore prístupnom počas letu pre členov posádky.

d) Druh a množstvo hasiacich látok v požadovaných hasiacich prístrojoch musí byť vhodné pre druh požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.

e) Vrtuľníky musia byť vybavené prinajmenšom takým počtom ručných hasiacich prístrojov, aký je uvedený v tabuľke 1, pričom musia byť vhodne umiestnené, aby boli ľahko dostupné na použitie v každom priestore pre cestujúcich.

Tabuľka 1

Počet ručných hasiacich prístrojov

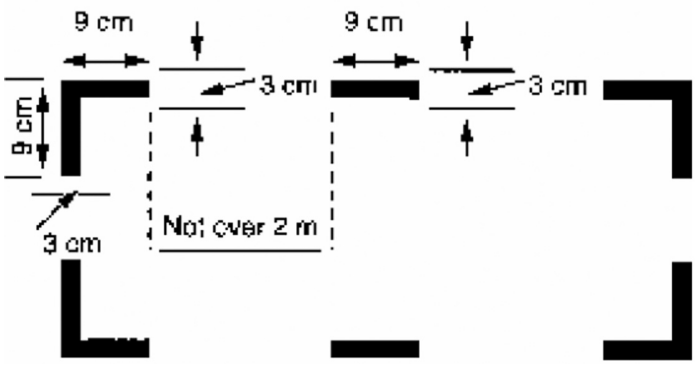
MOPSC	Počet hasiacich prístrojov
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

CAT.IDE.H.260 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, musia byť tieto miesta označené tak, ako sa znázorňuje na obrázku 1.

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka



CAT.IDE.A.270 Megafóny

Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené jedným prenosným batériovým megafónom ľahko dostupným na použitie členmi posádky pri evakuácii vrtuľníka v núdzových prípadoch.

CAT.IDE.H.275 Núdzové osvetlenie a označenie

a) Vrtuľníky s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené:

▼B

1. systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka a

2. označením núdzových východov a smerovkami k nim viditeľnými za denného svetla alebo v tme.

b) Vrtuľníky musia byť vybavené označením núdzových východov viditeľným za denného svetla alebo v tme pri prevádzke:

1. vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;

2. vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou.

CAT.IDE.H.280 Núdzový vysielač polohy (ELT)

a) Vrtuľníky musia byť vybavené aspoň jedným automatickým núdzovým vysielačom polohy (ELT).

▼M9

_____

▼B

c) ELT akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Záchranné vesty

a) Vrtuľníky musia byť vybavené záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube, uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, ak sú prevádzkované:

1. vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;

2. vo výkonnostnej triede 3 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou;

3. vo výkonnostnej triede 2 alebo 3 pri vzlete alebo pristátí na letisku alebo mieste prevádzky, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým osvetlením na ľahšie určenie polohy osôb.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Odevy na prežitie posádky

Každý člen posádky musí mať oblečený odev na prežitie, keď sa podieľa na prevádzke vrtuľníka vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota morskej vody bude počas letu menšia ako + 10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300 Záchranné člny, záchranné ELT(S) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou

Vrtuľníky prevádzkované:

a) vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;

▼B

b) vo výkonnostnej triede 3 pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia byť vybavené:

1. v prípade, že je na palube vrtuľníka menej ako 12 osôb, aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách;

2. v prípade, že je na palube vrtuľníka viac ako 11 osôb, najmenej dvomi záchrannými člnmi schopnými spoločne pojať všetky osoby, ktoré vrtuľník dokáže prepravovať na palube a v prípade straty jedného člna zvyšný záchranný čln (člny) musí mať dostatočnú kapacitou prípustného preťaženia, aby pojal všetky osoby na palube vrtuľníka, pričom člny sú uložené tak, aby boli ľahko použiteľné v núdzových situáciách;

3. aspoň jedným záchranným ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a

4. záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

CAT.IDE.H.305 Vybavenie na prežitie

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

a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

b) najmenej jedným záchranným ELT(S) a

c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

▼M15

a) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy a

▼B

b) prípadne zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode

a) Vrtuľníky prevádzkované vo výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou v nehostinnom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou, musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnou certifikačnou špecifikáciou.

b) Vrtuľníky musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnou certifikačnou špecifikáciou, alebo musia byť vybavené núdzovým plávacím zariadením, keď sa prevádzkujú vo:

1. výkonnostnej triede 1 alebo 2 pri letoch nad vodou v priaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu bežnou cestovnou rýchlosťou;

▼M15

2. výkonnostnej triede 2 v prípade vzletu alebo pristátia nad vodou s výnimkou prípadov prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), keď na účely minimálneho vystavenia sa pristátie alebo vzlet na miesto činnosti/z miesta činnosti HEMS, ktoré leží v husto osídlenom prostredí, vykonáva nad vodou;

3. výkonnostnej triede 3 pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia.

▼B

CAT.IDE.H.325 Súprava slúchadiel s mikrofónom

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

CAT.IDE.H.330 Rádiové komunikačné zariadenie

a) Vrtuľníky musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením požadovaným v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Rádiové komunikačné zariadenie musí umožňovať komunikáciu na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Panel voliča n. f. výstupov

Vrtuľníky pri prevádzke podľa IFR musia byť vybavené panelom voliča n. f. výstupov, ktorý je použiteľný z pracovného miesta každého požadovaného členaletovej posádky.

CAT.IDE.H.340 Rádiové zariadenie pre lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na tratiach

Vrtuľníky pri prevádzke podľa VFR na tratiach s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením za obvyklých prevádzkových podmienok potrebným na plnenie týchto funkcií:

a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami;

b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom sa počíta s vykonávaním letov, a

c) prijímať meteorologické informácie.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Komunikačné, navigačné a sledovacie zariadenie pre lety IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov

a) Vrtuľníky pri prevádzke podľa IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia byť vybavené rádiovým komunikačným, navigačným a sledovacím zariadením v súlade s platnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼B

b) Rádiové komunikačné zariadenie pozostáva aspoň z dvoch nezávislých rádiových komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z akéhokoľvek bodu na trati vrátane odchýlok od nej.

c) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné zariadenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v ktorejkoľvek fáze letu zostávajúce zariadenie umožní bezpečnú navigáciu v súlade s letovým plánom.

▼B

d) Vrtuľníky prevádzkované na letoch s plánovaným pristátím v podmienkach IMC musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie na každom letisku, kde sa plánuje pristátie v podmienkach IMC, a na každom určenom náhradnom letisku.

▼M9

e) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼B

CAT.IDE.H.350 Odpovedač

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

▼M9

CAT.IDE.H.355 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PRÍLOHA V

OSOBITNÉ POVOLENIA

(ČASŤ SPA)

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

▼M15

SPA.GEN.100 Príslušný orgán

a) Príslušným orgánom na vydanie osobitného povolenia je:

1. v prípade prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy orgán členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania;

2. v prípade prevádzkovateľa neobchodnej leteckej dopravy orgán štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, je usadený alebo má sídlo.

b) Bez ohľadu na písmeno a) bod 2 v prípade prevádzkovateľa neobchodnej leteckej dopravy používajúceho lietadlá registrované v tretej krajine sa neuplatňujú príslušné požiadavky tejto prílohy na povolenia týkajúce sa týchto druhov prevádzky, ak uvedené povolenia vydá ako štát registrácie tretia krajina:

1. výkonnostná navigácia (PBN);

2. špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS);

3. vzdušný priestor so zmenšeným minimom vertikálneho rozstupu (RVSM);

4. prevádzka za podmienok zníženej viditeľnosti (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Žiadosť o osobitné povolenie

a) Prevádzkovateľ žiadajúci o prvé vydanie osobitného povolenia poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu vyžadovanú v príslušnej podčasti spolu s týmito informáciami:

1. názov, adresa a poštová adresa žiadateľa;

2. opis zamýšľanej prevádzky.

b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu dôkazy, že:

1. spĺňa požiadavky príslušnej podčasti;

▼M2

2. zohľadňuje príslušné prvky vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012.

▼B

c) Prevádzkovateľ uchováva záznamy týkajúce sa písmen a) a b) prinajmenšom počas trvania prevádzky, ktorá si vyžaduje osobitné povolenie, alebo v prípade potreby v súlade s prílohou III (časť ORO).

SPA.GEN.110 Oprávnenia prevádzkovateľa, ktorý je držiteľom osobitného povolenia

▼M1

Rozsah činnosti, ktorú má prevádzkovateľ povolené vykonávať, musí byť zdokumentovaný a uvedený:

a) v prípade prevádzkovateľov, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), v prevádzkových špecifikáciách k AOC;

b) v prípade všetkých ostatných prevádzkovateľov v zozname osobitných povolení.

▼B

SPA.GEN.115 Zmeny osobitného povolenia

Keď sú podmienky osobitného povolenia ovplyvnené na základe zmien, prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu príslušnú dokumentáciu a dostane predbežné povolenie na prevádzku.

▼M2

SPA.GEN.120 Zachovanie platnosti osobitného povolenia

Osobitné povolenia sa vydávajú na neobmedzený čas a zostávajú v platnosti za predpokladu, že prevádzkovateľ naďalej spĺňa požiadavky spojené s týmto osobitným povolením a zohľadňuje príslušné prvky vymedzené v povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012.

▼B

PODČASŤ B

VÝKONNOSTNÁ NAVIGÁCIA (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 Prevádzka s PBN

a) Vyžaduje sa povolenie pre každú z týchto špecifikácií PBN:

1. RNP AR APCH a

2. RNP 0.3 pre prevádzku vrtuľníkov.

b) Povolenie na prevádzku RNP AR APCH musí umožňovať prevádzku používajúcu verejné postupy priblíženia podľa prístrojov, ktoré spĺňajú platné kritériá ICAO pre návrh postupov.

c) Osobitné povolenie na postup pre RNP AR APCH alebo RNP 0.3 sa vyžaduje v prípade súkromných postupov priblíženia podľa prístrojov alebo akýchkoľvek verejných postupov priblíženia podľa prístrojov, ktoré nespĺňajú platné kritériá ICAO pre návrh postupov, alebo ak to vyžaduje letecká informačná príručka (AIP) alebo príslušný orgán.

SPA.PBN.105 Prevádzkové povolenie PBN

Na získanie osobitného povolenia PBN od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

a) je v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedené príslušné schválenie letovej spôsobilosti vhodné na plánovanú prevádzku s PBN;

b) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky a príslušný personál podieľajúci sa na príprave letu;

c) prebehlo vyhodnotenie bezpečnosti;

d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:

1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

2. zloženie, kvalifikácia a skúsenosti letovej posádky;

▼M9

3. bežné a mimoriadne postupy a postupy pre nepredvídané okolnosti a

4. správa elektronických navigačných údajov;

e) stanovil sa zoznam nahlasovaných udalostí a

f) zriadil sa riadiaci program monitorovania RNP pre prevádzku RNP AR APCH (podľa potreby).

▼B

PODČASŤ C

PREVÁDZKA SO ŠPECIFIKÁCIOU MINIMÁLNEJ NAVIGAČNEJ VÝKONNOSTI (MNPS)

SPA.MNPS.100 Prevádzka s MNPS

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS) v súlade s oblastnými doplnkovými postupmi, kde sú stanovené špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti, iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky.

SPA.MNPS.105 Prevádzkové povolenie MNPS

Na získanie prevádzkového povolenia MNPS od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

a) navigačné zariadenie dosahuje požadovanú výkonnosť;

b) displeje, indikátory a ovládacie prvky navigácie sú viditeľné a môžu ich ovládať obaja piloti, keď sedia na svojich pracovných miestach;

c) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke;

d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:

1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

2. zloženie letovej posádky a požiadavky na prax;

3. bežné postupy;

4. postupy pri nepredvídaných okolnostiach vrátane tých, ktoré stanovili orgány zodpovedné za príslušný vzdušný priestor;

5. monitorovanie a hlásenie incidentov.

PODČASŤ D

PREVÁDZKA VO VZDUŠNOM PRIESTORE SO ZMENŠENÝM MINIMOM VERTIKÁLNEHO ROZSTUPU (RVSM)

SPA.RVSM.100 Prevádzka RVSM

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore, kde sa uplatňuje zmenšené minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 ft) medzi letovými hladinami FL 290 a FL 410 vrátane, iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky.

▼B

SPA.RVSM.105 Prevádzkové povolenie RVSM

Na získanie prevádzkového povolenia RVSM od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

a) bolo získané príslušné schválenie letovej spôsobilosti RVSM;

b) boli zavedené postupy monitorovania a hlásenia chýb v udržiavaní výšky;

c) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke;

d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovuje:

1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

2. zloženie letovej posádky a požiadavky na prax;

3. plánovanie letu;

4. predletové postupy;

5. postupy pred vstupom do vzdušného priestoru RVSM;

6. postupy počas letu;

7. postupy po skončení letu;

8. hlásenie incidentov;

9. osobitné oblastné prevádzkové postupy.

SPA.RVSM.110 Požiadavky na vybavenie RVSM

Lietadlo používané na prevádzku vo vzdušnom priestore RVSM musí byť vybavené:

a) dvoma nezávislými systémami na meranie nadmorskej výšky;

b) systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky;

c) systémom automatickej kontroly nadmorskej výšky;

d) odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so systémom hlásenia nadmorskej výšky, ktorý možno prepojiť so systémom merania nadmorskej výšky použitým na jej riadenie.

SPA.RVSM.115 Chyby v udržiavaní výšky RVSM

a) Prevádzkovateľ hlási zaznamenané alebo oznámené výskyty chýb v určovaní výšky spôsobené nesprávnou činnosťou zariadení lietadla alebo prevádzkového pôvodu, ktoré sú väčšie alebo rovnaké ako:

1. celková vertikálna chyba (TVE) ± 90 m (± 300 ft);

2. systémová chyba výškomera (ASE) ± 75 m (± 245 ft) a

3. stanovená výšková odchýlka (AAD) ± 90 m (± 300 ft).

▼B

b) Správy o takýchto udalostiach sa posielajú príslušnému orgánu do 72 hodín. Správy musia obsahovať prvotné analýzy príčinných faktorov a prijaté opatrenia, ktorými sa má zabrániť opakovaniu týchto udalostí.

c) Keď sa zaznamenajú alebo prijmú chyby v určovaní výšky, prevádzkovateľ podnikne okamžité opatrenia na nápravu podmienok, ktoré spôsobili chyby, a na požiadanie príslušného orgánu poskytne následné správy.

PODČASŤ E

▼M21

PREVÁDZKA ZA NÍZKEJ VIDITEĽNOSTI (LVO) A PREVÁDZKA S PREVÁDZKOVÝMI ZÁPOČTAMI

SPA.LVO.100 Prevádzka za nízkej viditeľnosti (LVO) a prevádzka s prevádzkovými zápočtami

Prevádzkovateľ vykoná tieto druhy prevádzky, iba ak ich schválil príslušný orgán:

a) vzlet s podmienkami dohľadnosti menej ako 400 m RVR;

b) priblíženie podľa prístrojov v podmienkach nízkej viditeľnosti a

c) prevádzka s prevádzkovými zápočtami s výnimkou prevádzky s EFVS 200, ktorá nepodlieha osobitnému schváleniu.

SPA.LVO.105 Kritériá osobitného schválenia

Na získanie osobitného schválenia vyžadovaného podľa ustanovenia SPA.LVO.100 prevádzkovateľ preukáže, že:

a) v prípade priblíženia za nízkej viditeľnosti, prevádzky LVTO pri RVR menšej ako 125 m a prevádzky s prevádzkovými zápočtami bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;

b) členovia letovej posádky sú spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a vypracoval sa program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu, v súlade s ustanovením SPA.LVO.120;

c) pre plánovanú prevádzku boli zavedené prevádzkové postupy;

d) boli vykonané všetky príslušné zmeny v zozname minimálneho vybavenia (MEL);

e) boli vykonané všetky príslušné zmeny v programe údržby;

f) boli zavedené postupy na zabezpečenie vhodnosti letísk na plánovanú prevádzku – vrátane postupov letu podľa prístrojov – v súlade s ustanovením SPA.LVO.110 a

g) prebehlo vyhodnotenie bezpečnosti plánovanej prevádzky a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti.

SPA.LVO.110 Požiadavky na letiská vrátane postupov letu podľa prístrojov

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa na LVO a prevádzku s prevádzkovými zápočtami používali iba letiská vrátane postupov letu podľa prístrojov vhodné na plánovanú prevádzku.

_____

▼M21

SPA.LVO.120 Spôsobilosť letovej posádky

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby letová posádka bola spôsobilá vykonávať plánovanú prevádzku.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý člen letovej posádky úspešne absolvoval výcvik a preskúšanie vo všetkých typoch LVO a prevádzky s prevádzkovými zápočtami, na ktoré bolo udelené schválenie. Tento výcvik a preskúšanie musia:

1. zahŕňať úvodný a udržiavací výcvik a preskúšavanie;

2. pokrývať bežné, mimoriadne a núdzové postupy;

3. byť prispôsobené typu technológií používaných v plánovanej prevádzke a

4. zohľadňovať riziká ľudského faktora spojené s plánovanou prevádzkou.

c) Prevádzkovateľ vedie záznamy o výcviku a kvalifikácii členov letovej posádky.

d) Výcvik a preskúšanie vykonáva primerane kvalifikovaný personál. V prípade výcviku a preskúšania letu a simulácie letu personál poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie musí byť odborne spôsobilý v súlade s prílohou I (časť FCL) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

▼B

SPA.LVO.125 Prevádzkové postupy

a) Prevádzkovateľ určuje postupy a pokyny na použitie pre LVO. Tieto postupy a pokyny sa uvádzajú v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov a zahŕňajú povinnosti členov letovej posádky počas manévrov rolovania, vzletu, priblíženia, podrovnania, pristátia, dojazdu a nevydareného priblíženia.

b) Pred začiatkom LVO sa veliaci pilot/veliteľ lietadla presvedčí, že:

1. stav vizuálnych a nevizuálnych prostriedkov je dostačujúci;

2. príslušné LVP sú v platnosti podľa informácií letových prevádzkových služieb (ATS);

3. členovia letovej posádky majú potrebnú kvalifikáciu.

SPA.LVO.130 Minimálne vybavenie

a) Prevádzkovateľ musí uviesť v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov minimálne vybavenie, ktoré musí byť použiteľné pri začatí letu za podmienok malej dohľadnosti (LVO) v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM) alebo iným schváleným dokumentom.

b) Veliaci pilot/veliteľ lietadla sa presvedčí, že stav lietadla a jeho dôležitých palubných systémov je primeraný druhu prevádzky, ktorá sa má vykonávať.

PODČASŤ F

PREVÁDZKA DVOJMOTOROVÝCH LETÚNOV S PREDĹŽENÝM OPERAČNÝM DOSAHOM (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

V rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy môžu byť dvojmotorové letúny prevádzkované za prahovou vzdialenosťou stanovenou v súlade s CAT.OP.MPA.140, iba ak prevádzkovateľ dostal od príslušného orgánu povolenie na prevádzku ETOPS.

▼B

SPA.ETOPS.105 Povolenie na prevádzku ETOPS

Na získanie povolenia na prevádzku ETOPS od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že:

a) kombinácia letún/motor je držiteľom povolenia typovej konštrukcie a spoľahlivosti ETOPS pre zamýšľanú prevádzku;

b) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky a všetkých ostatných prevádzkových pracovníkov podieľajúcich sa na tejto prevádzke a že členovia letovej posádky a všetci ostatní prevádzkoví pracovníci, ktorí sa podieľajú na prevádzke, majú primeranú kvalifikáciu na vykonávanie zamýšľanej prevádzky;

c) organizácia a prax prevádzkovateľa sú vhodné na podporu zamýšľanej prevádzky;

d) boli zavedené prevádzkové postupy.

SPA.ETOPS.110 Náhradné letisko ETOPS na trati

a) Náhradné letisko ETOPS na trati sa považuje za vhodné, ak v očakávanom čase použitia je letisko k dispozícii a vybavené potrebnými podpornými službami, ako sú letové prevádzkové služby (ATS), dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, poveternostné správy, navigačné zariadenia a záchranné služby a má k dispozícii aspoň jeden postup priblíženia podľa prístrojov.

b) Pred vykonávaním letu ETOPS je prevádzkovateľ povinný zabezpečiť, aby bolo k dispozícii vhodné náhradné letisko ETOPS na trati buď v rámci schváleného času letu na náhradné letisko, alebo času letu na náhradné letisko na základe stavu prevádzkyschopnosti letúna stanovenej na základe MEL, a to podľa toho, ktorý je kratší.

c) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) ETOPS na trati v prevádzkovom letovom pláne a v letovom pláne ATS.

SPA.ETOPS.115 Plánovacie minimá náhradného letiska ETOPS na trati

a) Prevádzkovateľ zvolí letisko za náhradné letisko ETOPS na trati, iba ak sa v príslušných poveternostných správach alebo predpovediach, prípadne v akejkoľvek ich kombinácii uvádza, že v období od očakávaného času pristátia až do 1 hodiny po najneskoršom možnom čase pristátia budú podmienky rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá vypočítané pridaním doplnkových obmedzení uvedených v tabuľke 1.

b) Prevádzkovateľ zaradí do prevádzkovej príručky metódu stanovenia prevádzkových miním na plánovanom náhradnom letisku ETOPS na trati.

Tabuľka 1

Plánovacie minimá pre náhradné letisko ETOPS na trati

Druh priblíženia	Plánovacie minimá
Presné priblíženie	DA/DH + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Nie-presné priblíženie alebo let po okruhu	MDA/MDH + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m (*)

(*) VIS: dohľadnosť; MDA/MDH: minimálna nadmorská výška/výška pre klesanie.

▼B

PODČASŤ G

PREPRAVA NEBEZPEČNÉHO NÁKLADU

▼M4

SPA.DG.100 Preprava nebezpečného nákladu

S výnimkou ustanovení v prílohe IV (časť CAT), prílohe VI (časť NCC), prílohe VII (časť NCO) a prílohe VIII (časť SPO) prevádzkovateľ vykonáva leteckú prepravu nebezpečného nákladu, iba ak má na to povolenie príslušného orgánu.

▼B

SPA.DG.105 Povolenie na prepravu nebezpečného nákladu

Na získanie povolenia na prepravu nebezpečného nákladu od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ v súlade s Technickými pokynmi:

a) zaviesť a udržiavať výcvikový program pre všetkých pracovníkov podieľajúcich sa na tejto prevádzke a preukázať príslušnému orgánu, že všetkým pracovníkom bol poskytnutý primeraný výcvik;

b) zaviesť prevádzkové postupy na zaistenie bezpečnej manipulácie s nebezpečným nákladom vo všetkých fázach leteckej prepravy, ktoré obsahujú informácie a pokyny o:

1. zásadách prevádzkovateľa na prepravu nebezpečného nákladu;

2. požiadavkách na prijímanie, manipuláciu, nakladanie, ukladanie a izoláciu nebezpečného nákladu;

3. opatreniach, ktoré sa majú prijať v prípade nehody lietadla alebo incidentu pri preprave nebezpečného nákladu;

4. reakcii na núdzové situácie s nebezpečným nákladom;

5. odstránení akéhokoľvek znečistenia;

6. povinnostiach dotknutých pracovníkov najmä v súvislosti s pozemnou obsluhou a manipuláciou v lietadle;

7. kontrole poškodenia, netesnosti alebo znečistenia;

8. podávaní správ o nehodách a incidentoch s nebezpečným nákladom.

SPA.DG.110 Informácie a dokumentácia o nebezpečnom náklade

Prevádzkovateľ musí v súlade s Technickými pokynmi:

a) poskytnúť písomné informácie veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla:

1. o nebezpečnom náklade, ktorý sa má prepravovať v lietadle;

2. na použitie pri reakcii v prípade núdzovej situácie počas letu;

b) použiť kontrolný zoznam požiadaviek prijatia na prepravu;

c) uistiť sa, že k nebezpečnému nákladu sú priložené požadované dokumenty o preprave nebezpečného nákladu, ktoré pripravila osoba ponúkajúca nebezpečný náklad na leteckú prepravu, okrem prípadu, keď informácie týkajúce sa nebezpečného nákladu sú k dispozícii v elektronickej podobe;

d) zabezpečiť, že ak dokumenty o preprave nebezpečného nákladu sú k dispozícii v písomnej podobe, kópie dokumentov zostanú uschované na zemi, kde budú prístupné v priebehu primeraného obdobia, kým sa náklad nedostane na konečné miesto určenia;

▼M15

e) zabezpečiť, že kópie informácií pre veliaceho pilota alebo veliteľa lietadla zostanú uschované na zemi, kde tieto kópie alebo informácie v nich obsiahnuté budú prístupné dispečerovi letovej prevádzky, letovému dispečerovi alebo určenému pozemnému personálu zodpovednému za svoju časť letovej prevádzky, a to až do ukončenia letu, ktorého sa uvedené informácie týkajú;

▼B

f) uchovávať kontrolný zoznam požiadaviek prijatia na prepravu, dokumenty o preprave a informácie pre veliaceho pilota/veliteľa lietadla počas obdobia najmenej troch mesiacov po ukončení letu;

g) uchovávať záznamy z výcviku všetkých pracovníkov počas obdobia najmenej troch rokov.

PODČASŤ H

PREVÁDZKA VRTUĽNÍKA SO ZOBRAZOVACÍMI SYSTÉMAMI NOČNÉHO VIDENIA

SPA.NVIS.100 Prevádzka so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS)

a) Prevádzka vrtuľníkov podľa VFR v noci s NVIS sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:

1. vykonávať prevádzku v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a byť držiteľom CAT AOC v súlade s prílohou III (časť ORO);

2. preukázať príslušnému orgánu:

i) plnenie platných požiadaviek uvedených v tejto podčasti;

ii) úspešné zapojenie všetkých prvkov NVIS.

SPA.NVIS.110 Požiadavky na vybavenie pre prevádzku NVIS

a) Pred vykonávaním prevádzky NVIS musia všetky vrtuľníky a súvisiace časti vybavenia NVIS dostať príslušné schválenie letovej spôsobilosti v súlade s ►M4 nariadenie (EÚ) č. 748/2012 ◄.

▼M15

b) *Rádiový výškomer.* Vrtuľník musí byť vybavený rádiovým výškomerom schopným zvukovou signalizáciou upozorňovať na klesanie pod vopred nastavenú výšku a zvukovou a optickou signalizáciou upozorňuje na dosiahnutie výšky, ktorú si volí pilot, pričom obe signalizácie sú okamžite rozlíšiteľné počas všetkých fáz letu NVIS.

▼B

c) *Osvetlenie lietadla zlučiteľné s NVIS.* S cieľom obmedziť periférne vizuálne podnety a posilniť situačnú informovanosť sa zavedie:

1. reflektorové osvetlenie prístrojového panelu zlučiteľné s NVIS, ktoré ak je inštalované, môže osvetľovať všetky základné letové prístroje;

2. pracovné svetlá zlučiteľné s NVIS;

3. prenosné svietidlo zlučiteľné s NVIS a

4. prostriedky na odstránenie alebo vypnutie svetiel nezlučiteľných s NVIS.

d) *Doplnkové vybavenie NVIS.* Zavedie sa toto doplnkové vybavenie NVIS:

▼B

1. záložný alebo sekundárny napájací zdroj pre okuliare na nočné videnie (NVG);

2. prilba so zodpovedajúcim uchytením NVG.

e) Všetky NVG požadované na let NVIS musia byť rovnakého typu, generácie a modelu.

f) *Zachovanie letovej spôsobilosti*

1. Postupy na zachovanie letovej spôsobilosti obsahujú informácie potrebné na vykonávanie priebežnej údržby a kontroly zariadení NVIS inštalovaných vo vrtuľníku a týkajú sa prinajmenšom:

i) čelných skiel vrtuľníka a priehľadnosti;

ii) osvetlenia NVIS;

iii) okuliarov NVG, ako aj

iv) všetkých doplnkových zariadení, ktoré podporujú prevádzku NVIS.

2. Akákoľvek následná úprava alebo údržba lietadla musí byť v súlade so schválením letovej spôsobilosti NVIS.

SPA.NVIS.120 Prevádzkové minimá NVIS

▼M21

a) Prevádzka nesmie prebiehať v situácii pod poveternostnými minimami pre daný druh nočnej prevádzky, ktorá sa má vykonávať.

▼B

b) Prevádzkovateľ stanoví minimálnu výšku prechodu, z ktorej môže pokračovať prechod z letu s podporou alebo na let s podporou.

SPA.NVIS.130 Požiadavky na posádku pri prevádzke NVIS

a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá výberu členov posádky pre úlohy prevádzky s NVIS.

b) *Skúsenosti.* Minimálna prax veliteľa vrtuľníka musí byť najmenej 20 hodín letu VFR v noci vo funkcii veliaceho pilota/veliteľa vrtuľníka pred začiatkom výcviku.

c) *Prevádzkový výcvik.* Všetci piloti musia absolvovať prevádzkový výcvik v súlade s postupmi NVIS uvedenými v prevádzkovej príručke.

d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti a členovia technickej posádky NVIS, ktorí vykonávajú prevádzku NVIS, musia absolvovať tri lety NVIS za posledných 90 dní. Rozlietanosť možno obnoviť výcvikovým letom vo vrtuľníku alebo v schválenom typovom letovom simulátore (FFS), pričom tento let musí zahŕňať prvky podľa písmena f) bodu 1.

e) *Zloženie posádky.* Minimálna posádka musí byť väčšia ako posádka určená:

1. v letovej príručke lietadla (AFM);

2. pre základnú činnosť alebo

3. v prevádzkovom povolení pre prevádzku NVIS.

▼B

f) *Výcvik a preskúšanie posádky*

1. Výcvik a preskúšanie sa vykonajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.

2. Členovia posádky

i) Výcvikové programy pre posádku zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch NVIS, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizovanie rizika spojeného so vstupom do podmienok malej dohľadnosti, ako aj bežné a núdzové postupy NVIS.

ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 odseku i) sa hodnotia pri:

A. nočnom preskúšaní odbornej spôsobilosti a

B. traťovom preskúšaní.

SPA.NVIS.140 Informácie a dokumentácia

Prevádzkovateľ zaistí, aby ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bolo riziko spojené s prostredím NVIS minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, aby bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka boli opísané a primerane zmiernené.

PODČASŤ I

PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOVÉHO ZDVÍHACIEHO ZARIADENIA

SPA.HHO.100 Prevádzka vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia (HHO)

a) Prevádzka vrtuľníka s vrtuľníkovým zdvíhacím zariadením v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:

1. vykonávať prevádzku v rámci CAT a byť držiteľom CAT AOC v súlade s prílohou III (časť ORO);

2. preukázať príslušnému orgánu plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti.

▼M15

SPA.HHO.110 Požiadavky na vybavenie pre HHO

a) Inštalácia celého vrtuľníkového zdvíhacieho zariadenia okrem jednoduchého PCDS zahŕňajúca akékoľvek rádiové vybavenie na dosiahnutie súladu s ustanovením SPA.HHO.115 a všetky jeho nasledujúce modifikácie musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti. Pomocné vybavenie musí byť navrhnuté a preskúšané podľa zodpovedajúcej normy na základe požiadavky príslušného orgánu.

b) Prevádzkovateľ v spojení s výrobcom stanoví pokyny na údržbu zariadení a systémov HHO a zaradí ich do svojho programu údržby vrtuľníka, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) č. 1321/2014.

▼B

SPA.HHO.115 Komunikácia HHO

Musí sa zaviesť obojstranné spojenie s organizáciou, pre ktorú sa HHO vykonáva, a ak je to možné, spojenie s pozemným personálom na mieste HHO pre:

a) dennú a nočnú prevádzku mimo pevniny;

b) nočnú prevádzku nad pevninou s výnimkou prevádzky HHO na mieste prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS).

SPA.HHO.125 Požiadavky na výkonnosť pre HHO

Vrtuľník s výnimkou prevádzky HHO na mieste prevádzky HEMS musí byť počas HHO schopný letu po celý čas poruchy kritického motora so zostávajúcim motorom (motormi) po nastavení potrebného výkonu bez rizika pre zavesenú/visiacu osobu (osoby)/náklad, tretiu stranu alebo majetok.

SPA.HHO.130 Požiadavky na posádku pre HHO

a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá na výber členov letových posádok pre úlohy HHO, prihliadajúc na predchádzajúcu prax.

b) *Skúsenosti.* Minimálna úroveň praxe pre veliteľa vrtuľníka vykonávajúceho lety HHO nesmie byť menšia ako:

1. v prípade letov mimo pevniny:

i) 1 000 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka alebo 1 000 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HHO, z toho 200 letových hodín ako veliaci pilot pod dozorom, a

ii) 50 cyklov zdvíhania vykonaných v pobrežných vodách, z čoho 20 cyklov musí byť v noci, ak sa vykonávajú nočné lety, pričom cyklus zdvíhania znamená jeden cyklus spustenia háku zdviháka dolu a jeho zdvihnutia hore;

2. v prípade letov nad pevninou:

i) 500 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka alebo 500 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HHO, z toho 100 letových hodín ako veliaci pilot pod dozorom;

ii) 200 letových hodín prevádzkových skúseností vo vrtuľníkoch získaných v prevádzkovom prostredí podobnom zamýšľanej prevádzke a

iii) 50 cyklov zdvíhania, z čoho 20 cyklov musí byť v noci, ak sa vykonávajú nočné lety.

c) *Prevádzkový výcvik a prax.* Úspešné dokončenie výcviku v súlade s postupmi HHO uvedenými v prevádzkovej príručke a zodpovedajúcimi skúsenosťami s úlohou a prostredím, v ktorom sa lety HHO majú vykonávať.

▼B

d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti a členovia posádky HHO vykonávajúci lety HHO musia absolvovať za posledných 90 dní:

1. pri prevádzke cez deň: ľubovoľnú kombináciu troch denných alebo nočných cyklov zdvíhania, z ktorých každý musí obsahovať prechod do visenia a z visenia;

2. pri prevádzke v noci: tri nočné cykly zdvíhania, z ktorých každý musí obsahovať prechod do visenia a z visenia.

e) *Zloženie posádky.* Minimálna posádka pre dennú alebo nočnú prevádzku je uvedená v prevádzkovej príručke. Minimálna posádka bude závisieť od typu vrtuľníka, poveternostných podmienok, druhu úlohy a navyše pri prevádzke mimo pevniny od prostredia miesta HHO, stavu mora a pohybu lode. Minimálna posádka v žiadnom prípade nesmie byť menšia ako jeden pilot a jeden člen posádky pre HHO.

f) *Výcvik a preskúšanie*

1. Výcvik a preskúšanie sa vykonajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.

2. Členovia posádky

i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch HHO, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizovanie rizika spojeného s bežnými a núdzovými postupmi HHO a so statickým výbojom.

ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 i) sa hodnotia pri odborných skúškach cez deň za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) alebo pri odborných skúškach v noci za VMC, ak prevádzkovateľ vykonáva nočné lety HHO.

SPA.HHO.135 Inštruktáž cestujúcich HHO

Pred každým letom HHO alebo sériou letov musia cestujúci HHO dostať inštruktáž a musia byť upozornení na nebezpečenstvo výboja statickej elektriny a na ďalšie činitele.

SPA.HHO.140 Informácie a dokumentácia

a) Prevádzkovateľ zaistí, aby ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bolo riziko spojené s prostredím HHO minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, aby bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka boli opísané a primerane zmiernené.

b) Zodpovedajúce časti prevádzkovej príručky musia byť k dispozícii organizácii, pre ktorú sa HHO vykonáva.

▼B

PODČASŤ J

PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOVEJ ZDRAVOTNÍCKEJ ZÁCHRANNEJ SLUŽBY (HEMS)

SPA.HEMS.100 Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS)

a) Vrtuľníky sa používajú na účely prevádzky vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS), iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:

1. vykonávať prevádzku v rámci CAT a byť držiteľom CAT AOC v súlade s prílohou III (časť ORO);

2. preukázať príslušnému orgánu plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti.

SPA.HEMS.110 Požiadavky na vybavenie na prevádzku HEMS

Inštalácia kompletného špeciálneho lekárskeho vybavenia vrtuľníka, všetky jeho nasledujúce modifikácie a v prípade potreby jeho prevádzka musia byť schválené v súlade s ►**M4** nariadenie (EÚ) č. 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115 Komunikácia

Popri požiadavkách podľa CAT.IDE.H vrtuľníky vykonávajúce lety HEMS musia mať komunikačné zariadenie umožňujúce obojstranné spojenie s organizáciou, pre ktorú sa HEMS vykonáva, a ak je to možné, spojenie s personálom pozemných záchranných služieb.

SPA.HEMS.120 Prevádzkové minimá HEMS

a) Lety HEMS vykonávané vo výkonnostnej triede 1 a 2 musia spĺňať meteorologické minimá pre fázu odbavenia a letu HEMS na trati uvedené v tabuľke 1. V prípade, že počas fázy letu na trati sa meteorologické podmienky zhoršia pod uvedené minimá základne oblačnosti alebo dohľadnosti, vrtuľníky s osvedčením iba na prevádzku v podmienkach VMC musia prerušiť let alebo sa vrátiť na základňu. Vrtuľníky vybavené na prevádzku v podmienkach IMC a s osvedčením na takúto prevádzku môžu prerušiť let, vrátiť sa na základňu alebo zmeniť let po všetkých stránkach na let vykonávaný podľa IFR, ak má posádka príslušnú kvalifikáciu.

Tabuľka 1

Prevádzkové minimá HEMS

2 PILOTI		1 PILOT	
DEŇ			
Základňa oblačnosti	Dohľadnosť	Základňa oblačnosti	Dohľadnosť
500 ft a viac	Ako je stanovené v príslušných minimách pre vzdušný priestor VFR	500 ft a viac	Ako je stanovené v príslušných minimách pre vzdušný priestor VFR
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			
Základňa oblačnosti	Dohľadnosť	Základňa oblačnosti	Dohľadnosť
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) Počas fázy letu na trati sa dohľadnosť môže na krátky čas znížiť na 800 m za dohľadnosti zeme, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá primerane umožní spozorovať všetky prekážky s predstihom potrebným na vyhnutie sa zrážke.
(**) Počas fázy letu na trati sa základňa oblačnosti môže na krátky čas znížiť na 1 000 ft.

b) Meteorologické minimá pre fázu odbavenia a letu HEMS na trati vykonávaného vo výkonnostnej triede 3 musia byť: základňa oblačnosti 600 ft a dohľadnosť 1 500 m. Dohľadnosť sa môže na krátky čas znížiť na 800 m za dohľadnosti zeme, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá primerane umožní spozorovať všetky prekážky s predstihom potrebným na vyhnutie sa zrážke.

SPA.HEMS.125 Požiadavky na výkonnosť na prevádzku HEMS

a) Prevádzka vo výkonnostnej triede 3 sa nesmie vykonávať nad nepriaznivým prostredím.

b) Vzlet a pristátie

1. Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO) a z nej v nemocnici, ktorá je umiestnená v husto osídlenom nepriaznivom prostredí a slúži ako operačná základňa HEMS, musia pri prevádzke spĺňať podmienky výkonnostnej triedy 1.

2. Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na plochu FATO a z nej v nemocnici, ktorá je umiestnená v husto osídlenom nepriaznivom prostredí a neslúži ako operačná základňa HEMS, musia pri prevádzke spĺňať podmienky výkonnostnej triedy 1 okrem prípadu, keď prevádzkovateľ je držiteľom povolenia v súlade s CAT.POL.H.225.

3. Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na miesto prevádzky HEMS a z neho, ktoré je umiestnené v nepriaznivom prostredí, musia pri prevádzke spĺňať podmienky výkonnostnej triedy 2 a byť oslobodené od požiadavky na povolenie podľa CAT.POL.H.305 písm. a) za predpokladu, že sa preukáže súlad s CAT.POL.H.305 písm. b) bodmi 2 a 3.

4. Miesto prevádzky HEMS musí byť dostatočne veľké, aby sa zaistila bezpečná vzdialenosť od všetkých prekážok. Pri nočnej prevádzke musí byť toto miesto a všetky prekážky osvetlené, aby boli rozpoznateľné.

SPA.HEMS.130 Požiadavky na posádku

a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá na výber členov letových posádok pre úlohy HEMS, prihliadajúc na predchádzajúcu prax.

b) *Skúsenosti.* Minimálna úroveň praxe pre veliteľa vrtuľníka vykonávajúceho lety HEMS nesmie byť menšia ako:

1. buď:

i) 1 000 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ lietadla, z toho 500 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka, alebo

▼B

ii) 1 000 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HEMS, z toho 500 letových hodín ako veliaci pilot pod dohľadom a 100 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka;

2. 500 letových hodín prevádzkových skúseností vo vrtuľníkoch získaných v prevádzkovom prostredí podobnom zamýšľanej prevádzke a

3. pre pilotov podieľajúcich sa na nočnej prevádzke 20 letových hodín v noci za podmienok VMC ako veliaci pilot/veliteľ.

c) *Prevádzkový výcvik.* Úspešné dokončenie prevádzkového výcviku v súlade s postupmi HEMS uvedenými v prevádzkovej príručke.

d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti vykonávajúci prevádzku HEMS musia v priebehu uplynulých 6 mesiacov absolvovať najmenej 30 minút letu výlučne podľa prístrojov vo vrtuľníku alebo v FSTD.

e) *Zloženie posádky*

1. *Let vo dne.* Najmenšia zostava posádky vo dne musí byť jeden pilot a jeden člen technickej posádky HEMS.

i) Táto zostava sa môže znížiť na jedného pilota, iba ak:

A. na mieste prevádzky HEMS je veliteľ lietadla požiadaný, aby dopravil ďalší zdravotnícky materiál. V takom prípade sa technický člen posádky HEMS môže ponechať na mieste, aby poskytol pomoc chorým alebo zraneným osobám, kým veliteľ lietadla uskutoční tento let;

B. po prílete na miesto prevádzky HEMS inštalácia nosidiel zabraňuje členovi technickej posádky HEMS byť na prednom sedadle alebo

C. člen posádky – zdravotník potrebuje pomoc člena technickej posádky HEMS v priebehu letu.

ii) V prípadoch opísaných v bode i) sa musia používať prevádzkové minimá stanovené v príslušných požiadavkách na vzdušný priestor. Prevádzkové minimá HEMS uvedené v tabuľke 1 SPA.HEMS.120 sa nesmú používať.

iii) Iba v prípade opísanom v bode i) bode A môže veliteľ lietadla pristáť na mieste prevádzky HEMS bez asistencie člena technickej posádky z predného sedadla.

2. *Let v noci.* Zostava posádky v noci musí prinajmenšom zahŕňať:

i) dvoch pilotov alebo

ii) jedného pilota a jedného člena technickej posádky HEMS v konkrétnych zemepisných oblastiach, ktoré vymedzil prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke, pričom sa zohľadnia:

A. zodpovedajúce referenčné body na povrchu zeme;

▼B

B. systém sledovania letu počas trvania úlohy HEMS;

C. spoľahlivosť zariadení hlásiacich poveternostné podmienky;

D. zoznam minimálneho vybavenia HEMS;

E. koncepcia stabilnej posádky;

F. minimálna kvalifikácia posádky, úvodný a udržiavací výcvik;

G. prevádzkové postupy vrátane koordinácie posádky;

H. poveternostné minimá a

I. ďalšie zretele týkajúce sa konkrétnych miestnych podmienok.

f) *Výcvik a preskúšanie posádky*

1. Výcvik a preskúšanie sa vykonajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.

2. Členovia posádky

i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch HEMS, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizáciu rizika spojeného s presunom po trati v podmienkach malej dohľadnosti, s výberom miest prevádzky HEMS a s profilmi priblíženia a odletu.

ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 i) sa hodnotia počas:

A. preskúšaní odbornej spôsobilosti cez deň za podmienok VMC alebo pri preskúšaní v noci za podmienok VMC, ak prevádzkovateľ vykonáva nočné lety HEMS, a

B. traťovom preskúšaní.

SPA.HEMS.135 Inštruktáž členov posádky – zdravotníkov a ďalšieho personálu HEMS

a) *Členovia posádky – zdravotníci.* Pred ktorýmkoľvek letom HEMS alebo sériou letov musia byť členovia posádky – zdravotníci poučení, aby sa zabezpečilo, že sú oboznámení s pracovným prostredím a vybavením HEMS, dokážu pracovať so zdravotníckym a núdzovým vybavením na palube a môžu sa podieľať na bežných a núdzových postupoch nástupu a výstupu.

b) *Personál pozemných záchranných služieb.* Prevádzkovateľ musí prijať všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že personál pozemných záchranných služieb je oboznámený s pracovným prostredím a vybavením HEMS a s rizikami spojenými s pozemnou prevádzkou na mieste prevádzky HEMS.

▼B

c) *Pacient.* Bez ohľadu na CAT.OP.MPA.170 sa inštruktáž vykoná, iba ak to umožňujú lekárske podmienky.

SPA.HEMS.140 Informácie a dokumentácia

a) Prevádzkovateľ zaistí, aby ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bolo riziko spojené s prostredím HEMS minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, aby bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka boli opísané a primerane zmiernené.

b) Zodpovedajúce časti prevádzkovej príručky sú k dispozícii organizácii, pre ktorú sa HEMS vykonáva.

SPA.HEMS.145 Zariadenie operačnej základne HEMS

a) Ak sa požaduje, aby členovia posádky boli v pohotovosti s reakčným časom pod 45 minút, musí byť zabezpečené vhodné ubytovanie v tesnej blízkosti každej operačnej základne.

b) Na každej operačnej základni musia byť piloti vybavení zariadením na získanie súčasného stavu a predpovede počasia a musia mať zabezpečené dostatočné vybavenie na komunikáciu s príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb (ATS). Dostatočné zariadenie musí byť k dispozícii na plánovanie všetkých úloh.

▼M20

SPA.HEMS.150 Zásoba paliva/energie – úľavy

Ako alternatíva k ustanoveniam CAT.OP.MPA.191 písm. b), c) a d), keď sa úloha vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby (HEMS) vykonáva podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v rámci miestnej a určenej zemepisnej oblasti, prostredníctvom zásad riadenia paliva/energie sa zabezpečí, aby po dokončení úlohy konečná záloha paliva/energie postačovala na:

a) 30 minút letu pri rýchlosti maximálneho doletu alebo

b) 20 minút letu pri rýchlosti maximálneho doletu vo dne, keď sa vykonáva v priestore s takými miestami prevádzky, ktoré sú vhodné a sú nepretržite k dispozícii.

SPA.HEMS.155 Plnenie paliva s cestujúcimi na palube

Postup plnenia paliva buď s rotormi v pokoji alebo s otáčajúcimi sa rotormi sa stanovuje v súlade s ustanovením CAT.OP.MPA.200 „Osobitné plnenie alebo odčerpávanie paliva lietadla“.

▼M9

PODČASŤ K

PREVÁDZKA VRTUĽNÍKOV MIMO PEVNINY

SPA.HOFO.100 Prevádzka vrtuľníkov mimo pevniny (HOFO)

Požiadavky tejto podčasti sa vzťahujú na:

a) prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy s platným osvedčením leteckého prevádzkovateľa podľa časti ORO;

b) prevádzkovateľov špeciálnej prevádzky, ktorí predložili vyhlásenie o činnosti podľa časti ORO alebo

c) neobchodných prevádzkovateľov, ktorí predložili vyhlásenie o činnosti podľa časti ORO.

SPA.HOFO.105 Povolenie prevádzky vrtuľníka mimo pevniny

a) Pred začatím prevádzky podľa tejto podčasti musí mať prevádzkovateľ osobitné povolenie od príslušného orgánu.

b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ predložiť príslušnému orgánu žiadosť podľa článku SPA.GEN.105 a preukázať splnenie požiadaviek tejto podčasti.

c) Pred realizáciou prevádzky z členského štátu iného než členský štát, ktorý povolenie podľa písmena a) vydal, prevádzkovateľ o plánovanej prevádzke informuje príslušné orgány oboch týchto členských štátov.

SPA.HOFO.110 Prevádzkové postupy

a) Prevádzkovateľ v rámci svojho procesu riadenia bezpečnosti obmedzí a minimalizuje riziká a nebezpečenstvá spojené s prevádzkou vrtuľníkov mimo pevniny. Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke uvedie:

1. výber, zloženie a výcvik posádok;

2. úlohy a zodpovednosti členov posádky a ďalších zapojených pracovníkov;

3. potrebné vybavenie a kritériá odbavenia a

4. prevádzkové postupy a minimá, v ktorých sa opisuje bežná a pravdepodobná mimoriadna prevádzka a primerane sa riadia ich riziká.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí:

1. aby sa pred každým letom vypracoval prevádzkový letový plán;

2. aby bezpečnostné pokyny pre pasažierov zahŕňali aj osobitosti prevádzky mimo pevniny a aby sa poskytli pred nástupom do vrtuľníka;

3. aby mal každý člen letovej posádky oblečený odev na prežitie:

i) ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliacemu pilotovi/veliteľovi vrtuľníka uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C alebo

▼M9

ii) ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas prežitia alebo

iii) ak sa má letieť v noci a v nehostinnom prostredí;

4. aby sa dodržiavala prípadná štruktúra trasy mimo pevniny poskytnutá príslušnou letovou prevádzkovou službou;

5. aby piloti počas letu optimálne využívali systémy automatického riadenia letu (AFCS);

6. aby sa stanovili osobitné profily priblíženia mimo pevniny vrátane parametrov stabilného priblíženia a korekčných krokov, ak priblíženie nie je stabilné;

7. v prípade viacpilotnej prevádzky, aby sa zaviedli postupy, pri ktorých jeden člen letovej posádky pri lete mimo pevniny, najmä počas priblíženia a odletu, monitoruje letové prístroje s cieľom zaistiť, že sa udržuje bezpečná dráha letu;

8. aby letová posádka pri aktivácii výškového varovania okamžite prijala vhodné kroky;

9. aby sa zaviedli postupy vyžadujúce pripravenosť núdzových plávacích systémov (ak je to bezpečné) pri všetkých príletoch a odletoch nad vodou a

10. aby sa pri prevádzke rešpektovali prípadné obmedzenia trás alebo oblastí prevádzky, ktoré stanovil príslušný orgán alebo náležitý orgán zodpovedný za daný vzdušný priestor.

SPA.HOFO.115 Využívanie miest mimo pevniny

Prevádzkovateľ smie využívať iba miesta mimo pevniny vyhovujúce z hľadiska veľkosti a hmotnosti príslušného typu vrtuľníka a daného typu letu.

SPA.HOFO.120 Výber letísk a miest prevádzky

▼M21

a) *Náhradné cieľové letisko na pevnine.* Bez ohľadu na ustanovenia CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 a SPO.OP.151 nemusí veliaci pilot/veliteľ lietadla pri letoch z miesta mimo pevniny na cieľové letisko na pevnine v prevádzkovom letovom pláne určiť náhradné cieľové letisko, pokiaľ je k dispozícii dostatok záložných prevádzkových prostriedkov na zaistenie bezpečného návratu z miesta mimo pevniny.

▼M9

b) *Náhradná cieľová vrtuľníková plošina mimo pevniny* Prevádzkovateľ môže zvoliť náhradnú cieľovú vrtuľníkovú plošinu mimo pevniny, ak sú splnené všetky tieto kritériá:

1. Náhradná cieľová vrtuľníková plošina mimo pevniny sa použije až za medzným bodom návratu (PNR), ak nie je geograficky dostupné náhradné cieľové letisko na pevnine. Pred PNR sa použije náhradné cieľové letisko na pevnine.

▼M9

2. Na náhradnej cieľovej vrtuľníkovej plošine mimo pevniny musí byť dosiahnuteľná možnosť pristátia s jedným nepracujúcim motorom (OEI).

3. podľa možností sa zaručí dostupnosť vrtuľníkovej plošiny pred PNR. Rozmery, konfigurácia a bezpečná výška nad prekážkami jednotlivých vrtuľníkových plošín alebo iných plôch musia byť vhodné na to, aby ich mohol ako náhradnú vrtuľníkovú plošinu využiť každý typ vrtuľníka, ktorý sa má použiť.

4. Pri stanovení meteorologických miním sa zohľadňuje presnosť a spoľahlivosť meteorologických informácií.

5. V zozname minimálneho vybavenia (MEL) sa zohľadnia konkrétne požiadavky na tento druh prevádzky.

6. Náhradná cieľová vrtuľníková plošina mimo pevniny sa určí, iba ak prevádzkovateľ stanovil postup v prevádzkovej príručke.

▼M21

SPA.HOFO.125 Postupy štandardného priblíženia mimo pevniny (OSAP)

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na zabezpečenie toho, aby sa dodržiavali postupy štandardného priblíženia mimo pevniny (OSAP), len ak:

1. je vrtuľník schopný poskytovať navigačné informácie a informácie o prekážkovom prostredí v reálnom čase na zaistenie bezpečnej výšky nad prekážkami a

2. buď:

i) sa minimálna výška zostupu (MDH) určuje podľa rádiového výškomera alebo zariadenia s rovnocenným výkonom, alebo

ii) sa uplatňuje minimálna nadmorská výška zostupu (MDA) s primeraným odstupom.

b) Ak prevádzkovateľ používa OSAP pri letoch na plošiny alebo plavidlá v tranzite, let sa uskutoční vo viacpilotnej prevádzke.

c) Vzdialenosť rozhodnutia musí zabezpečiť bezpečnú výšku nad prekážkami pri nevydarenom priblížení na každom mieste určenia, pre ktoré sa OSAP plánuje.

d) V približovaní za vzdialenosť rozhodnutia alebo pod minimálnu výšku/nadmorskú výšku zostupu (MDH/MDA) sa môže pokračovať, iba ak bol dosiahnutý vizuálny kontakt s miestom určenia.

e) V prípade jednopilotnej prevádzky sa k MDA/MDH a vzdialenosti rozhodnutia pripočítajú primerané hodnoty.

f) V prípade priblíženia OSAP k nehybnému miestu mimo pevniny (t. j. pevná konštrukcia alebo kotviace plavidlo) a ak je v navigačnom systéme k dispozícii spoľahlivá GNSS poloha daného miesta, použije sa na zvýšenie bezpečnosti OSAP GNSS/systém priestorovej navigácie.

g) Prevádzkovateľ zahrnie OSAP do svojich programov úvodného a udržiavacieho výcviku a preskúšavania.

▼M9

SPA.HOFO.130 Meteorologické podmienky

Bez ohľadu na ustanovenia článkov CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 a SPO.OP.170, pri letoch medzi miestami mimo pevniny vo vzdušnom priestore triedy G, kde úseky nad vodou sú kratšie než 10 NM, sa lety VFR môžu vykonávať, ak sú limity rovnaké alebo lepšie ako tieto hodnoty:

Minimá pre lety medzi miestami mimo pevniny v triede vzdušného priestoru G

	Deň		Noc	
	Výška (*)	Dohľadnosť	Výška (*)	Dohľadnosť
Jeden pilot	300 stôp	3 km	500 stôp	5 km
Dvaja piloti	300 stôp	2 km (**)	500 stôp	5 km (***)

(*) Základňa oblačnosti musí umožňovať let v stanovenej výške pod oblakmi a mimo nich.
(**) Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať pri letovej dohľadnosti aspoň 800 m za predpokladu, že miesto určenia alebo medziľahlá konštrukcia sú nepretržite viditeľné.
(***) Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať v letovej dohľadnosti aspoň 1 500 m za predpokladu, že miesto určenia alebo medziľahlá konštrukcia sú nepretržite viditeľné.

SPA.HOFO.135 Veterné obmedzenia pri letoch na miesta mimo pevniny

Lety na miesta mimo pevniny sa vykonávajú iba ak je hlásená rýchlosť vetra na vrtuľníkovej plošine najviac 60 uzlov vrátane nárazov.

SPA.HOFO.140 Výkonnostné požiadavky na miestach mimo pevniny

Vrtuľníky, ktoré vzlietajú a pristávajú na miestach mimo pevniny, sa prevádzkujú v súlade s výkonnostnými požiadavkami príslušnej prílohy podľa ich druhu prevádzky.

▼C3

SPA.HOFO.145 Program monitorovania letových údajov (FDM)

a) Pri obchodnej leteckej doprave vrtuľníkom, ktorý je vybavený zapisovačom letových údajov, prevádzkovateľ v rámci integrovaného systému riadenia do 1. januára 2019 zriadi a následne udržiava program FDM.

b) Program FDM sa nesmie použiť na represívne účely a musí obsahovať primerané záruky na ochranu zdroja (zdrojov) údajov.

▼M9

SPA.HOFO.150 Systém sledovania lietadla

Prevádzkovateľ v prípade prevádzky mimo pevniny v nehostinnom prostredí zriadi a udržiava monitorovaný systém sledovania vrtuľníka od času odletu až po prílet na miesto určenia.

SPA.HOFO.155 Systém monitorovania vibrácií v rotore (Vibration health monitoring – VHM)

a) Do 1. januára 2019 musia byť systémom VHM, ktorý monitoruje stav kľúčových systémov rotora a jeho pohonu, vybavené tieto vrtuľníky prevádzkované v obchodnej leteckej doprave mimo pevniny:

1. zložité motorové vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2016;

▼M9

2. všetky vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2017;

3. všetky vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2018.

b) Prevádzkovateľ musí mať systém na:

1. zber údajov vrátane výstrah generovaných systémom;

2. analýzu a rozhodnutie o prevádzkyschopnosti komponentov a

3. reakciu na zistené potenciálne poruchy.

SPA.HOFO.160 Požiadavky na vybavenie

a) Prevádzkovateľ musí spĺňať tieto požiadavky na vybavenie:

1. Systém palubného rozhlasu vo vrtuľníkoch používaných na obchodnú leteckú dopravu a neobchodnú prevádzku zložitých motorových vrtuľníkov (NCC):

i) Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného rozhlasu.

ii) Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 9 alebo menej cestujúcich nemusia byť vybavené systémom palubného rozhlasu, ak vie prevádzkovateľ preukázať, že pilotov hlas je počas letu zrozumiteľný na všetkých sedadlách cestujúcich.

2. *Rádiový výškomer*

Vrtuľníky musia byť vybavené rádiovým výškomerom schopným akustickej výstražnej signalizácie klesania pod vopred nastavenú výšku a optickej výstražnej signalizácie vo výške voliteľnej pilotom.

b) *Núdzové východy*

Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky, všetky dvere, okná či iné otvory vhodné na núdzový únik a prostriedky na ich otváranie musia byť jasne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri ich použití za denného svetla alebo v tme. Tieto značky musia byť skonštruované tak, aby boli viditeľné aj vtedy, keď sa vrtuľník prevráti alebo sa kabína potopí.

c) *Vrtuľníkový výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (HTAWS)*

Vrtuľníky používané v obchodnej leteckej doprave s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 3 175 kg alebo s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2018, musia byť vybavené systémom HTAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme.

SPA.HOFO.165 Dodatočné postupy a vybavenie pre prevádzku v nehostinnom prostredí

a) *Záchranné vesty*

Všetky osoby na palube musia mať nepretržite oblečené schválené záchranné vesty, pokiaľ nenosia integrovaný záchranný oblek, ktorý súčasne plní funkciu odevu na prežitie a záchrannej vesty.

▼**M9**

b) *Odevy na prežitie*

Všetci cestujúci na palube musia mať oblečený schválený odev na prežitie:

1. ak sa v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka/veliacemu pilotovi uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C alebo

2. ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas prežitia alebo

3. ak sa má letieť v noci.

c) *Núdzový dýchací systém*

Všetky osoby na palube musia byť vybavené núdzovým dýchacím systémom a musia byť poučené o jeho používaní.

d) *Nafukovacie záchranné člny*

1. Všetky záchranné člny na palube musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristátí na vode a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky na účely osvedčenia.

2. Všetky záchranné člny na palube musia byť umiestnené tak, aby sa dali v núdzi ľahko použiť.

3. Počet záchranných člnov na palube:

   i) ak vrtuľník prepravuje menej ako 12 osôb, aspoň jeden záchranný čln s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube alebo

   ii) ak vrtuľník prepravuje viac ako 11 osôb, aspoň dva záchranné člny schopné spoločne pojať všetky osoby, ktoré môže vrtuľník prepravovať; v prípade straty jedného člna musí mať zvyšný záchranný čln (člny) dostatočnú kapacitu prípustného preťaženia, aby pojal všetky osoby na palube vrtuľníka.

4. Každý záchranný čln musí byť vybavený aspoň jedným núdzovým vysielačom polohy (ELT(S)) a

5. Každý záchranný čln musí byť vybavený záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na prežitie vhodných na let, ktorý sa má vykonať.

e) *Núdzové osvetlenie kabíny*

Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.

f) *Automatický vystreľovací núdzový vysielač polohy (ELT(AD))*

Vrtuľník musí byť vybavený vysielačom ELT(AD) schopným vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

g) *Zaistenie neodnímateľných dverí*

Dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristátí na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na ich zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori až po maximálne podmienky stanovené na vyhodnotenie pre núdzové pristátie na vodu a plávanie.

▼M9

h) *Núdzové a východy a únikové otvory*

Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky, všetky dvere, okná alebo iné otvory vhodné na núdzový únik pod vodou musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.

i) Bez ohľadu na písmená a), b) a c) vyššie môže prevádzkovateľ po vyhodnotení rizík povoliť, aby pasažieri, ktorí na mieste mimo pevniny utrpeli zdravotnú ujmu, pri spätnom lete alebo preletoch medzi miestami mimo pevniny boli záchrannou vestou, odevom na prežitie alebo núdzovým dýchacím systémom vybavení len čiastočne alebo vôbec nie.

SPA.HOFO.170 Požiadavky na posádku

a) Prevádzkovateľ zabezpečí:

1. kritériá výberu členov letovej posádky, berúc do úvahy predchádzajúce skúsenosti členov letovej posádky;

2. minimálnu úroveň praxe veliteľa vrtuľníka/veliaceho pilota, ktorý má vykonávať prevádzku mimo pevniny a

3. program výcviku a preskúšania letovej posádky, ktorý musí každý člen letovej posádky úspešne absolvovať. Tento program musí byť prispôsobený podmienkam mimo pevniny a zahŕňať bežné, mimoriadne a núdzové postupy, optimalizáciu činnosti posádky, výcvik pre prípad vniknutia vody a výcvik prežitia na mori.

b) *Požiadavky na rozlietanosť*

Pilot smie pilotovať vrtuľník s cestujúcimi:

1. na mieste mimo pevniny ako veliteľ vrtuľníka, veliaci pilot alebo druhý pilot, iba ak počas predošlých 90 dní absolvoval aspoň tri vzlety, odlety, priblíženia a pristátia na mieste mimo pevniny v rovnakom type vrtuľníka alebo vernom letovom simulátore (FFS) daného typu vrtuľníka alebo

2. na mieste mimo pevniny v noci ako veliteľ vrtuľníka, veliaci pilot alebo druhý pilot, iba ak počas predošlých 90 dní absolvoval aspoň tri nočné vzlety, odlety, priblíženia a pristátia na mieste mimo pevniny v rovnakom type vrtuľníka alebo FFS daného typu vrtuľníka.

Tieto tri vzlety a pristátia pilot vykoná buď vo viacpilotnej, alebo jednopilotnej prevádzke, v závislosti od zamýšľaného postupu.

c) Osobitné požiadavky na obchodnú leteckú dopravu:

1. Lehota 90 dní predpísaná v písmene b) bodoch 1 a 2 sa môže predĺžiť na 120 dní, ak pilot absolvuje traťové lety pod dozorom inštruktora alebo examinátora s typovou kvalifikáciou.

2. Ak pilot nespĺňa požiadavky v bode 1, skôr ako bude môcť uplatňovať svoje oprávnenia, vykoná výcvikový let vo vrtuľníku alebo v FFS typu vrtuľníka, ktorý sa má použiť; let musí zahŕňať prinajmenšom požiadavky uvedené v písmene b) bodoch 1 a 2.

▼M10

PODČASŤ L

PREVÁDZKA JEDNOMOTOROVÝCH LETÚNOV S TURBÍNOVÝM MOTOROM V NOCI ALEBO ZA METEOROLOGICKÝCH PODMIENOK NA LET PODĽA PRÍSTROJOV (SET-IMC)

SPA.SET-IMC 100 Prevádzka SET-IMC

Pri prevádzke obchodnej leteckej dopravy (CAT) sa jednomotorové letúny s turbínovým motorom môžu prevádzkovať v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov, len ak prevádzkovateľovi príslušný orgán udelil povolenie SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 Povolenie na prevádzku SET-IMC

Na získanie povolenia SET-IMC od príslušného orgánu musí prevádzkovateľ preukázať, že sú splnené všetky tieto podmienky:

a) letecká flotila dosahuje v celosvetovom meradle v prípade konkrétnej kombinácie draku-motora prijateľnú úroveň spoľahlivosti turbínového motora;

▼M16

b) boli stanovené osobitné pokyny a postupy údržby na zabezpečenie zamýšľaných úrovní zachovania letovej spôsobilosti a spoľahlivosti letúna a jeho pohonného systému a boli zaradené do prevádzkovateľovho programu údržby lietadla v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014 vrátane všetkých týchto položiek:

1. programu monitorovania vývoja stavu motora s výnimkou letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2004 a ktoré majú automatický systém monitorovania vývoja stavu motora;

2. programu spoľahlivosti pohonného systému a súvisiacich systémov;

▼M10

c) bolo stanovené zloženie letovej posádky a program výcviku/preskúšania členov letovej posádky, ktorí sa na tejto prevádzke zúčastňujú;

d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovujú všetky tieto položky:

1. vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

2. plánovanie letov;

3. bežné postupy;

4. postupy pre nepredvídané okolnosti vrátane postupov po poruche pohonného systému, ako aj postupy pre vynútené pristátie za každých poveternostných podmienok;

5. monitorovanie a hlásenie incidentov;

e) vyhodnotilo sa bezpečnostné riziko vrátane stanovenia časového úseku s prijateľným rizikom, ak ho prevádzkovateľ plánuje využiť.

SPA.SET-IMC.110 Požiadavky na vybavenie pre prevádzku SET-IMC

Letúny používané na prevádzku SET-IMC musia mať všetko toto vybavenie:

a) dva samostatné systémy výroby elektrickej energie, z ktorých každý je schopný dodávať dostatok energie pre všetky základné letové prístroje, navigačné systémy a systémy letúna potrebné pre pokračovanie letu na cieľové alebo náhradné letisko;

▼M10

b) dva ukazovatele letovej polohy napájané z nezávislých zdrojov;

c) pre lety osobnej dopravy, ramenný postroj alebo bezpečnostný pás s diagonálnym ramenným popruhom na každom sedadle pre cestujúcich;

d) palubné zariadenie na určovanie meteorologických podmienok;

e) v letúne s pretlakovou kabínou, dostatok prídavného kyslíka pre všetkých cestujúcich, aby bolo v prípade poruchy motora pri maximálnej schválenej cestovnej nadmorskej výške možné klesanie rýchlosťou kĺzavého letu s maximálnym doletom a pri najvýhodnejšej konfigurácii pre kĺzavý let, za predpokladu maximálnej miery straty tlaku v kabíne, kým sa nedosiahne kabínová nadmorská výška nižšia ako 13 000 ft;

f) systém priestorovej navigácie, do ktorého možno naprogramovať polohy miest na pristátie a ktorý letovej posádke poskytuje vedenie vo vodorovnej rovine na ich dosiahnutie;

g) rádiový výškomer;

h) pristávací svetlomet schopný osvetliť miesto dotyku pri zostupovej dráhe s nepracujúcim motorom zo vzdialenosti 200 ft;

i) núdzový systém elektrického napájania s dostatočnou kapacitou a výdržou, aby v prípade celkového výpadku vyrábanej energie poskytoval energiu pre dodatočné zaťaženie potrebnú pre všetky tieto prvky:

1. základné letové prístroje a prístroje priestorovej navigácie počas zostupu z maximálnej prevádzkovej nadmorskej výšky po poruche motora;

2. prostriedky umožňujúce jeden pokus o opätovné naštartovanie motora;

3. v prípade potreby vysunutie pristávacieho zariadenia a klapiek;

4. využívanie rádiového výškomeru počas priblíženia na pristátie;

5. pristávací svetlomet;

6. jeden systém vyhrievania Pitotovej trubice;

7. ak sú inštalované, elektrické prostriedky poskytujúce dostatočnú ochranu pred zhoršením videnia pilota pri pristávaní;

j) systém zapaľovania, ktorý sa aktivuje automaticky alebo ho možno obsluhovať manuálne pri vzlete, pristátí a počas letu, a to za viditeľnej vlhkosti;

k) prostriedky na neustále monitorovanie systému mazania hnacej sústavy s cieľom zistiť výskyt úlomkov spojených s bezprostrednou poruchou komponentov pohonu vrátane varovnej signalizácie v pilotnej kabíne;

▼M20

l) núdzové ovládanie výkonu motora, ktoré umožňuje pokračovať v prevádzke motora s dostatočným rozsahom výkonu na bezpečné dokončenie letu v prípade akejkoľvek odôvodnene pravdepodobnej poruchy riadiacej jednotky paliva/energie.

▼M14

PODČASŤ M

ELEKTRONICKÁ LETOVÁ DOKUMENTÁCIA (EFB)

SPA.EFB.100 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB) – prevádzkové povolenie

a) Prevádzkovateľ obchodnej leteckej dopravy používa aplikácie EFB typu B iba vtedy, ak mu na takéto používanie príslušný orgán udelil povolenie.

▼M14

b) Prevádzkovateľ na získanie prevádzkového povolenia na používanie aplikácií EFB typu B od príslušného orgánu poskytne dôkazy, že:

1. sa vykonalo posúdenie rizika spojeného s používaním zariadenia EFB, ktoré je hostiteľskou platformou pre danú aplikáciu, a s aplikáciou EFB a jej funkciami, v rámci ktorého sa určili súvisiace riziká a zabezpečilo ich správne riadenie a zmiernenie,

2. rozhranie človek – stroj zariadenia EFB a aplikácia EFB sa posúdili podľa zásad ľudského činiteľa,

3. zriadil systém správy EFB a stanovil a zaviedol postupy správy a používania zariadenia EFB a aplikácie EFB, ako aj súvisiace požiadavky na školenie, pričom zahŕňajú postupy:

i) prevádzkovania EFB,

ii) spravovania zmien EFB,

iii) spravovania údajov EFB,

iv) údržby EFB a

v) bezpečnosti EFB,

4. hostiteľská platforma EFB je vhodná na zamýšľané používanie aplikácie EFB.

Tieto dôkazy sa musia vzťahovať na konkrétnu aplikáciu EFB a hostiteľskú platformu EFB, na ktorej je daná aplikácia nainštalovaná.

▼M21

PODČASŤ N

PRIBLÍŽENIA A ODLETY VRTUĽNÍKOV NA ZÁKLADE BODU V PRIESTORE SO ZNÍŽENÝMI MINIMAMI VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Priblíženia a odlety vrtuľníkov s využitím bodu v priestore (PinS) pri znížených minimách letu za viditeľnosti (VFR)

a) Prevádzkovateľ použije znížené prevádzkové minimá VFR, iba ak dostal schválenie od príslušného orgánu.

b) Znížené prevádzkové minimá VFR sa uplatňujú len na let vrtuľníka, ktorý zahŕňa úsek absolvovaný podľa IFR, a to iba v niektorom z týchto prípadov:

1. úsek letu absolvovaný podľa VFR sa uskutoční bezprostredne po priblížení PinS vrtuľníka s úmyslom pristáť na blízkom heliporte alebo mieste prevádzky;

2. úsek letu absolvovaný podľa VFR sa uskutoční bezprostredne po priblížení PinS vrtuľníka s úmyslom prevádzky zdvíhacieho zariadenia v blízkom priestore HEC alebo HHO;

3. úsek letu absolvovaný podľa VFR je odlet so zámerom prejsť na IFR na blízkom fixe počiatočného odletu.

c) Prevádzkovateľ vymedzí prevádzkové postupy, ktoré sa uplatňujú pri letoch so zníženými prevádzkovými minimami VFR.

d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli členovia letovej posádky skúsení a vyškolení na prevádzku so zníženými prevádzkovými minimami VFR.

▼M1

PRÍLOHA VI

PREVÁDZKA NEOBCHODNEJ LETECKEJ DOPRAVY SO ZLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LIETADLAMI

[ČASŤ NCC]

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

▼M15

NCC.GEN.100 Príslušný orgán

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

▼M1

NCC.GEN.105 Zodpovednosť posádky

a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:

1. súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube a

2. sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.

b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí každý člen posádky na určenom pracovnom mieste a nevykonáva žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.

c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, je počas letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.

d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden člen letovej posádky s príslušnou kvalifikáciou zotrvávať pri riadení lietadla.

e) Člen posádky nevykonáva službu v lietadle:

1. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je to uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti dobre do takej miery, že by mohol byť ohrozený let, alebo

▼M12

2. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

▼M1

f) Člen posádky, ktorý vykonáva službu/úlohy pre viacerých prevádzkovateľov:

1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa času letu, času v službe a času odpočinku, ako je to uvedené v prílohe III (časť ORO, podčasť FTL) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a

2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činností v súlade s príslušnými požiadavkami na obmedzenie času letu (FTL).

g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:

1. každú poruchu, prerušenie činnosti, nefunkčnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov a

2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

▼M15

NCC.GEN.101 Dodatočné požiadavky na organizácie vykonávajúce letový výcvik

▼M16

Organizácie schválené na výcvik, ktoré sú povinné dodržiavať ustanovenia tejto prílohy, musia takisto dodržiavať:

a) ustanovenie ORO.GEN.310, podľa potreby a

b) ustanovenie ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Zodpovednosti a právomoci veliteľa lietadla

a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:

1. bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, cestujúcich a nákladu na palube počas prevádzky lietadla, ako je to uvedené v bode 1.c. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;

2. začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti;

3. zabezpečenie, aby všetky pokyny, prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou a ustanoveniami bodu 1.b prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;

4. začatie letu až potom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2.a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené:

i) lietadlo je spôsobilé na let;

ii) lietadlo je riadne zaregistrované;

iii) prístroje a vybavenie potrebné na uskutočnenie daného letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v NCC.IDE.A.105 alebo NCC.IDE.H.105;

iv) hmotnosť lietadla a umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;

v) všetka príručná batožina, cestovná batožina a náklad sú riadne naložené a zabezpečené;

vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené;

vii) každý člen letovej posádky má platný preukaz spôsobilosti v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011; ►M9 ——————— ◄

viii) členovia letovej posádky majú príslušnú kvalifikáciu a spĺňajú požiadavky na spôsobilosť a rozlietanosť ►M9 a ◄

▼M9

ix) všetky navigačné databázy prípadne potrebné pre výkonnostnú navigáciu sú vhodné a aktuálne;

▼M1

5. nezačatie letu, ak je ktorýkoľvek člen letovej posádky nespôsobilý na výkon služby z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;

6. pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená spôsobilosť na výkon služby niektorého člena letovej posádky z dôvodov, ako je únava, choroba alebo nedostatok kyslíka;

7. rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa príslušného zoznamu odchýlok v konfigurácii (CDL) a prípadne zoznamu minimálneho vybavenia (MEL);

▼M1

8. zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla a

▼M8

9. zabezpečenie, že:

i) letové zapisovače sa počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú;

ii) v prípade udalosti inej než nehody alebo vážneho incidentu, ktorá sa nahlasuje podľa ORO.GEN.160 písm. a), sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú; a

iii) v prípade nehody alebo vážneho incidentu, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov riadi vyšetrovací orgán:

A) sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú;

B) sa letové zapisovače deaktivujú okamžite po ukončení letu; a

C) preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov sa prijmú pred opustením priestoru pre letovú posádku.

▼M1

b) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, batožinu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.

c) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

d) Bez ohľadu na ustanovenie písmena a) bodu 6 môže veliteľ lietadla pri prevádzke s viacčlennou posádkou pokračovať v lete ďalej, ako je najbližšie letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sa prijmú vhodné opatrenia na zmiernenie rizík.

e) Veliteľ lietadla musí v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, prijať opatrenia, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.

f) Veliteľ lietadla podá bez omeškania príslušnému orgánu hlásenie o čine protiprávneho zasahovania a informuje o tom príslušný miestny úrad.

g) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby, značné poškodenie lietadla alebo majetku.

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

a) Veliteľ lietadla dodržiava zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

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

▼M1

NCC.GEN.115 Spoločný jazyk

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

▼M5

NCC.GEN.119 Rolovanie lietadiel

Prevádzkovateľ stanoví postupy rolovania s cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku a zvýšiť bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy.

▼M1

NCC.GEN.120 Rolovanie letúnov

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa rolovanie letúna po pohybových plochách letiska vykonávalo, len ak osoba prítomná pri riadení lietadla:

a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo

b) bola určená prevádzkovateľom a:

1. je vycvičená na rolovanie letúnov;

2. je vycvičená na používanie rádiovej stanice, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;

3. dostala inštrukcie týkajúce sa usporiadania letiska, tratí, značiek, značenia, svetelných návestidiel, signálov a pokynov riadenia letovej prevádzky (ATC), frazeológie a postupov a

4. je schopná sa podriadiť prevádzkovým štandardom požadovaným pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

NCC.GEN.125 Zapojenie rotora – vrtuľníky

Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri riadení lietadla.

NCC.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia

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

▼M14

NCC.GEN.131 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB)

a) Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia (EFB), prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby to nemalo negatívny vplyv na výkonnosť systémov alebo vybavenia lietadla, ani na schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

b) Prevádzkovateľ pred začiatkom používania aplikácie EFB typu B musí:

1. vykonať posúdenie rizika spojeného s používaním zariadenia EFB, ktoré je hostiteľskou platformou pre danú aplikáciu, a s predmetnou aplikáciou EFB a jej funkciami, v rámci ktorého určí súvisiace riziká a zabezpečí ich správne riadenie a zmiernenie; pričom posúdenie rizika musí byť zamerané na riziká súvisiace s rozhraním človek – stroj zariadenia EFB a danou aplikáciou EFB a

2. zriadiť systém správy EFB vrátane zavedenia postupov správy a používania zariadenia a aplikácie EFB, ako aj súvisiacich požiadaviek na školenie.

▼M1

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

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

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

a) Pri každom lete musia byť na palube nasledujúce dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);
2. originál osvedčenia o zápise do registra;
3. originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA);
4. osvedčenie hlukovej spôsobilosti;
5. vyhlásenie, ako je uvedené v ORO.DEC.100 v prílohe III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012;
6. zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje;
7. povolenie palubnej rádiovej stanice, ak sa vyžaduje;
8. doklad o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla;
9. palubný denník lietadla alebo dokument, ktorý ho nahradzuje;
10. podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;
11. platné mapy pre príslušnú trať plánovaného letu a pre každú ďalšiu trať, o ktorej možno predpokladať, že na ňu let môže byť odklonený;
12. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;
13. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu;
14. platné časti prevádzkovej príručky dôležité pri plnení povinností členov posádky, ktoré musia byť členom posádky ľahko dostupné;
15. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok v konfigurácii (CDL);
16. príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;
17. príslušné meteorologické informácie;
18. zoznamy nákladu a/alebo cestujúcich atď., ak sa vyžaduje a
19. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.

b) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) bodoch 2 až 8 pokračovať, až kým lietadlo dosiahne cieľové letisko alebo miesto, kde sa dajú dokumenty nahradiť.

▼M16

NCC.GEN.145 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, predloženie, ochrana a používanie

a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné zaznamenané údaje letového zapisovača počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.

b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov, ktorých preprava sa vyžaduje.

c) Prevádzkovateľ zabezpečí uchovanie záznamov letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa majú zaznamenávať do letových zapisovačov. Na účely skúšania a údržby uvedených letových zapisovačov však možno počas skúšania vymazať najviac 1 hodinu najstarších zaznamenaných údajov.

d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.

e) Prevádzkovateľ sprístupní akékoľvek uchované záznamy letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.

f) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia nariadení (EÚ) č. 996/2010 a (EÚ) 2016/679:

1. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť záznamy z letového zapisovača, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:

i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito zvukovými záznamami a s ich prepisom;

ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;

iii) takéto zvukové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.

1a. Keď sa vykonáva kontrola zvukových záznamov z letového zapisovača na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača, prevádzkovateľ chráni dôvernosť týchto zvukových záznamov a zabezpečuje, aby sa nezverejňovali alebo nepoužívali na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača.

2. Letové parametre alebo správy dátového spojenia zaznamenané letovým zapisovačom sa nesmú použiť na iné účely než na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré podliehajú povinnému hláseniu, keď takéto záznamy nespĺňajú ktorúkoľvek z týchto podmienok:

i) sú použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;

▼M16

ii) sú anonymizované;

iii) sú zverejnené v zmysle bezpečnostných postupov.

3. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:

i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito obrazovými záznamami;

ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;

iii) takéto obrazové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.

3a. Keď sa obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, kontrolujú na účely zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača, potom:

i) sa uvedené obrazové materiály nesmú zverejniť alebo použiť na iné účely než na zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača;

ii) ak na týchto obrazových materiáloch môžu byť viditeľné časti tela členov posádky, prevádzkovateľ zabezpečí utajenie týchto obrazových materiálov.

▼M1

NCC.GEN.150 Preprava nebezpečného nákladu

a) Letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskému dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou *technickými pokynmi pre bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* (ICAO Dok. 9284-AN/905), vrátane jej doplnkov a všetkých ďalších dodatkov alebo korigend.

b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť G) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, s výnimkou prípadu, keď:

1. náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov, alebo

2. náklad prepravujú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 technických pokynov.

c) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijmú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.

d) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami technických pokynov.

▼M1

e) Prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti bezodkladne oznámi každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom.

f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s technickými pokynmi.

g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste príjmu nákladu, ako sa to vyžaduje v technických pokynoch.

PODČASŤ B

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

NCC.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest

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

▼M21

NCC.OP.101 Kontrola a nastavenia výškomera

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na kontrolu výškomera pred každým odletom.

b) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, v ktorých sa v náležitých prípadoch zohľadnia postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.

▼M20

NCC.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny

Prevádzkovateľ pri výbere náhradných letísk a zásad plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu považuje letisko za osamotené len vtedy, ak je čas letu do najbližšieho náhradného cieľového letiska s prijateľnými poveternostnými podmienkami dlhší ako:

a) 60 minút v prípade letúnov s piestovými motormi alebo

b) 90 minút v prípade letúnov s turbínovými motormi.

▼M21

NCC.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – všeobecne

a) Prevádzkovateľ stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.

b) Metóda použitá na stanovenie letiskových prevádzkových miním musí zohľadňovať všetky tieto prvky:

1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;

2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;

3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);

4. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;

5. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;

▼M21

6. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP);

7. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a potrebné bezpečnostné odstupy od nich;

8. akékoľvek neštandardné charakteristiky letiska, IAP alebo prostredia;

9. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;

10. IAP;

11. charakteristiky letiska a dostupné letecké navigačné služby (ANS);

12. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;

13. podmienky predpísané v akýchkoľvek osobitných schváleniach pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami a

14. príslušné prevádzkové skúsenosti prevádzkovateľa.

c) Prevádzkovateľ určí spôsob stanovenia letiskových prevádzkových miním v prevádzkovej príručke.

_____

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

a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre priblíženie letúnov okruhom nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;

2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo

3. DH/MDH predchádzajúceho postupu IAP.

b) Minimálna dohľadnosť pre priblíženie letúnov okruhom musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:

1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená alebo

2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 1.

Tabuľka 1

MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

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

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

NCC.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia

a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.

b) Bez ohľadu na písmeno a) veliteľ lietadla akceptuje povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC) odchýliť sa od zverejneného postupu len:

1. za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a budú sa v plnej miere brať do úvahy prevádzkové podmienky, alebo

2. ak ho stanovište riadenia letovej prevádzky (ATC) navádza radarom.

c) Konečné priblíženie sa v každom prípade musí vykonať vizuálne alebo v súlade s uverejnenými postupmi priblíženia.

▼M9

NCC.OP.116 Výkonnostná navigácia – letúny a vrtuľníky

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje PBN, prevádzkovateľ zaistí:

a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná špecifikácia PBN a

b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.

▼M1

NCC.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku

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

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

a) Prevádzkovateľ pre všetky úseky tratí, na ktorých sa má vykonať let IFR, stanoví metódu určenia minimálnych letových nadmorských výšok, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom.

b) Veliteľ lietadla na základe tejto metódy stanoví pre každý let minimálne letové nadmorské výšky. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

▼M20

NCC.OP.130 Schéma pre palivo/energiu – letúny a vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava schému pre palivo/energiu, ktorá obsahuje:

1. zásady plánovania paliva/energie a zmien plánu počas letu a

▼M20

2. zásady riadenia paliva/energie počas letu.

b) Schéma pre palivo/energiu musí:

1. byť vhodná pre vykonávané druhy prevádzky a

2. zodpovedať spôsobilosti prevádzkovateľa podporovať jej zavedenie.

NCC.OP.131 Schéma pre palivo/energiu – zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu – letúny a vrtuľníky

a) Ako súčasť schémy pre palivo/energiu prevádzkovateľ stanoví zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu s cieľom zabezpečiť, aby lietadlo malo dostatočné množstvo použiteľného paliva/energie na bezpečné dokončenie plánovaného letu a na možné odchýlky od plánovaného letu.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie paliva/energie pre lety bolo založené aspoň na týchto prvkoch:

1. na postupoch, ktoré sú zahrnuté v prevádzkovej príručke, ako aj:

i) aktuálnych informáciách pre konkrétne lietadlo odvodených zo systému sledovania spotreby paliva/energie alebo, ak nie sú k dispozícii;

ii) údajoch poskytnutých výrobcom lietadla a

2. na prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný, vrátane:

i) údajov o spotrebe paliva/energie lietadla;

ii) predpokladaných hmotností;

iii) predpokladaných meteorologických podmienok;

iv) účinkov odložených položiek údržby alebo odchýlok v konfigurácii, alebo oboch; a

v) predpokladaných meškaní.

c) V prípade letúnov prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného množstva paliva/energie, ktoré sa vyžaduje pre let, zahŕňal množstvo:

1. paliva/energie na rolovanie, ktoré nemôže byť menšie ako množstvo, ktoré sa podľa predpokladov spotrebuje pred vzletom;

2. traťového paliva/energie, pričom musí ísť o také množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na to, aby letún mohol letieť od vzletu alebo z miesta zmeny plánu počas letu až po pristátie na cieľovom letisku;

3. paliva/energie na nepredvídané prípady, pričom musí ísť o také množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na kompenzáciu nepredvídaných faktorov;

4. paliva/energie na let na náhradné cieľové letisko:

i) ak sa let prevádzkuje aspoň s jedným náhradným cieľovým letiskom, musí ísť o množstvo paliva/energie potrebné na let z cieľového letiska na náhradné cieľové letisko; alebo

▼**M20**

ii) ak sa let neprevádzkuje so žiadnym náhradným cieľovým letiskom, musí ísť o množstvo paliva/energie potrebné na vyčkávanie na cieľovom letisku s cieľom vykompenzovať chýbajúce náhradné cieľové letisko;

5. konečnej zálohy paliva/energie, ktorá predstavuje množstvo paliva/energie vypočítané pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad elevá-ciou letiska za štandardných podmienok podľa odhadovanej hmotnosti lietadla pri prílete na náhradné cieľové letisko alebo cieľové letisko, ak sa náhradné cieľové letisko nepožaduje, a ktorá nesmie byť menšia ako množstvo:

i) paliva/energie na 45 minút letu v prípade letúnov s piestovými motormi pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v noci a letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR); alebo

ii) paliva/energie na 30 minút letu v prípade letúnov s piestovými motormi pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) vo dne;

iii) paliva/energie na 30 minút letu v prípade letúnov s turbínovými motormi;

6. dodatočného paliva/energie, ak si to vyžaduje daný druh prevádzky; ide o také množstvo paliva/energie, aby letún mohol vykonať bezpečné pristátie na náhradnom letisku na trati pre palivo/energiu (kritický scenár letiska ERA pre palivo/energiu) v prípade poruchy motora alebo poklesu pretlaku, podľa toho, čo si vyžaduje viac paliva/energie, na základe pred-pokladu, že takáto porucha nastane v najkritickejšom bode trate; toto dodatočné palivo/energia sa vyžaduje len vtedy, ak minimálne množstvo paliva/energie, ktoré sa vypočíta podľa písmena c) bodov 2 až 5, na takúto udalosť nepostačuje;

7. mimoriadneho paliva/energie s cieľom zohľadniť predpokladané meškania alebo osobitné prevádzkové obmedzenia a

8. paliva/energie podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

d) V prípade vrtuľníkov prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného množstva paliva/energie, ktoré sa vyžaduje pre let, zahŕňal všetky tieto prvky:

1. palivo/energiu na let na letisko alebo miesto prevádzky plánovaného pristátia;

2. ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, palivo/energiu na cieľové náhradné letisko, čo je množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na vykonanie nevydareného priblíženia na letisku alebo mieste prevádzky plánovaného pristátia, a potom na let na určené náhradné cieľové letisko, priblíženie a pristátie a

3. konečnú zálohu paliva/energie, ktorá nesmie byť menšia ako:

i) množstvo paliva/energie na aspoň 20 minút letu pri rýchlosti maximál-neho doletu, a to v prípade letov podľa VFR; alebo

▼M20

ii) množstvo paliva/energie na aspoň 30 minút letu pri udržiavanej rýchlosti vo výške 450 m (1 500 ft) nad letiskom alebo miestom prevádzky plánovaného pristátia alebo náhradného cieľového letiska za štandardných teplotných podmienok.

e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby v prípade, že let musí pokračovať na iné cieľové letisko, než bolo pôvodne plánované, boli k dispozícii postupy zmeny plánu počas letu na výpočet požadovaného použiteľného paliva/energie a aby boli v prípade letúnov v súlade s písmenom c) bodmi 2 až 7 a v prípade vrtuľníkov v súlade s písmenom d).

f) Veliaci pilot môže začať let alebo v ňom pokračovať v prípade zmeny plánu počas letu, iba ak sa presvedčil, že na palube lietadla je aspoň plánované množstvo použiteľného paliva/energie a oleja, ktoré umožňuje bezpečne dokončiť let.

▼M1

NCC.OP.135 Uloženie batožiny a nákladu

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

a) sa do kabíny cestujúcich brala len taká príručná batožina, ktorú možno primerane a bezpečne uložiť a

b) všetka batožina a náklad na palube, ktoré by mohli spôsobiť zranenie alebo škodu, zatarasiť uličky alebo východy pri zmene svojej polohy, boli uložené tak, aby sa zabránilo ich pohybu.

NCC.OP.140 Inštruktáž cestujúcich

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

a) cestujúci boli pred vzletom poučení o umiestnení a použití tohto vybavenia:

1. bezpečnostné pásy;

2. núdzové východy a

3. karty s bezpečnostnými pokynmi pre cestujúcich v núdzovej situácii

a ak je to použiteľné:

4. záchranné vesty;

5. kyslíkové zariadenie;

6. záchranné člny a

7. iné núdzové vybavenie určené na použitie jednotlivými cestujúcimi

a

b) v prípade núdzovej situácie za letu boli cestujúci poučení o núdzových postupoch primeraných okolnostiam.

NCC.OP.145 Príprava na let

▼M9

a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, či vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.

▼M21

b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebieha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:

1. štúdium dostupných aktuálnych meteorologických správ a predpovedí a

▼M21

2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu meteorologických podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.

NCC.OP.147 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – letúny

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

a) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH menšou ako 250 ft,

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a

2. viditeľnosť bude aspoň vyššia z hodnôt 1 500 m a 800 m nad minimami RVR/VIS na priblíženie podľa prístrojov alebo

b) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH alebo MDH 250 ft alebo viac,

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 400 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a

2. viditeľnosť bude aspoň 3 000 m alebo

c) v prípade náhradného letiska bez postupu priblíženia podľa prístrojov

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a

2. viditeľnosť bude aspoň 5 000 m.

NCC.OP.148 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – vrtuľníky

Prevádzkovateľ zvolí letisko ako náhradné cieľové letisko, iba ak z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – vyplýva, že:

a) v prípade náhradného letiska s postupom priblíženia podľa prístrojov (IAP):

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na IAP a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci alebo

b) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 2 000 ft alebo minimálna bezpečná výška IFR – podľa toho, ktorá hodnota je väčšia a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci.

▼M1

NCC.OP.150 Náhradné letiská pri vzlete – letúny

▼M21

a) Pri letoch podľa IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak meteorologické podmienky na letisku odletu nevyhovujú príslušným letiskovým prevádzkovým minimám, alebo ak by z iných dôvodov nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.

▼M1

b) Náhradné letisko pri vzlete sa musí nachádzať v nasledujúcej vzdialenosti od letiska odletu:

1. pre dvojmotorové letúny, vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom za štandardných podmienok v bezvetrí a

2. pre trojmotorové a viacmotorové letúny, vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) stanovenou podľa letovej príručky lietadla (AFM) pre let za štandardných podmienok v bezvetrí.

c) V dostupných informáciách o letisku, ktoré má byť vybrané ako náhradné letisko pri vzlete, sa musí uvádzať, že v predpokladanom čase použitia budú podmienky na danú prevádzku zodpovedať úrovni prevádzkových miním letiska alebo budú lepšie.

NCC.OP.151 Náhradné cieľové letiská – letúny

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

a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že po dobu od jednej hodiny pred až po jednu hodinu po predpokladanom čase príletu, alebo od skutočného času odletu po jednu hodinu po predpokladanom čase príletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo

▼M20

b) je miesto plánovaného pristátia určené ako osamotené letisko a:

1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a

2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom príletu až dvoch hodín po predpokladanom čase príletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a

ii) dohľadnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

▼M1

NCC.OP.152 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky

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

a) je pre letisko plánovaného pristátia predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom príletu až dvoch hodín po predpokladanom čase príletu, alebo od skutočného času odletu až dvoch hodín po predpokladanom čase príletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

1. základňa oblačnosti aspoň 120 m (400 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a

2. viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup, alebo

▼M1

b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:

1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov;

2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom príletu až dvoch hodín po predpokladanom čase príletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

i) základňa oblačnosti je aspoň 120 m (400 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov;

ii) viditeľnosť je aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Cieľové letiská — postupy priblíženia podľa prístrojov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.

▼M1

NCC.OP.155 Plnenie paliva ak cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú

a) Do lietadla sa nesmie plniť letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt, ani zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú.

▼M20

b) Pri všetkých ostatných druhoch paliva/energie sa vykonajú nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť kvalifikovaný personál pripravený začať s riadením evakuácie lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

NCC.OP.157 Plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi – vrtuľníky

a) Plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi sa môže vykonávať len:

1. keď cestujúci nenastupujú do lietadla ani z neho nevystupujú;

2. ak prevádzkovateľ letiska/miesta prevádzky umožňuje takéto činnosti;

3. v súlade so všetkými osobitnými postupmi a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke lietadla (AFM);

4. s typmi paliva JET A alebo JET A-1 a

5. za prítomnosti náležitých záchranných a hasičských (RFF) zariadení alebo vybavenia.

b) Prevádzkovateľ posúdi riziká spojené s plnením paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi.

c) Prevádzkovateľ zavedie vhodné postupy, ktoré musia dodržiavať všetci zainteresovaní pracovníci, ako sú členovia posádky a personál pozemnej prevádzky.

▼M20

d) Prevádzkovateľ musí vyškoliť svojich členov posádok a zabezpečiť, aby boli náležite vyškolení zainteresovaní pracovníci pozemnej prevádzky.

e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby postupy plnenia paliva vrtuľníka s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi boli špecifikované v prevádzkovej príručke. Tento postup a akúkoľvek jeho zmenu musí vopred schváliť príslušný orgán.

▼M1

NCC.OP.160 Používanie náhlavnej súpravy

a) Každý člen letovej posádky počas služby v pilotnom priestore používa náhlavnú súpravu s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom. Náhlavná súprava sa používa ako hlavné zariadenie na hlasovú komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS):

1. na zemi:

i) pri prijímaní povolenia na odlet od riadenia letovej prevádzky (ATC) prostredníctvom hlasovej komunikácie a

ii) keď sú motory v chode;

2. počas letu:

i) pod prevodnou výškou, alebo

ii) vo výške 10 000 ft, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia

a

3. kedykoľvek to považuje za potrebné veliteľ lietadla.

b) Ramienkový mikrofón alebo iný rovnocenný mikrofón musí byť za podmienok uvedených v písmene a) v polohe, ktorá umožňuje jeho použitie na obojsmerné rádiové spojenie.

NCC.OP.165 Preprava cestujúcich

Prevádzkovateľ zavedie postupy na zabezpečenie toho, aby:

a) cestujúci boli rozsadení tak, aby v prípade potreby núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie spolupracovať a nezdržiavali evakuáciu lietadla;

b) pred rolovaním, pred vzletom a pred pristávaním a počas týchto činností a kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sa každý cestujúci na palube nachádzal na svojom sedadle alebo lôžku a bol riadne pripútaný bezpečnostným pásom alebo postrojom a

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

▼M1

NCC.OP.170 Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:

a) pred rolovaním, vzletom a pristátím boli všetky východy a únikové cesty bez prekážok a

b) pred vzletom a pristátím a kedykoľvek sa to v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, bolo všetko vybavenie a batožina správne zabezpečené.

NCC.OP.175 Fajčenie na palube

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti;

b) počas plnenia paliva do lietadla;

c) v čase, keď je lietadlo na zemi, pokiaľ prevádzkovateľ nestanovil postupy na zníženie rizika počas prevádzky na zemi;

d) mimo označených priestorov pre fajčiarov, v uličke(-ách) a na toalete(-ách);

e) v batožinových priestoroch a/alebo v iných priestoroch, kde sa prepravuje náklad, ktorý nie je uložený v ohňovzdorných kontajneroch alebo zakrytý ohňovzdornou plachtou a

f) v tých priestoroch kabíny pre cestujúcich, v ktorých sa dodáva kyslík.

NCC.OP.180 Meteorologické podmienky

▼M21

a) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.

b) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase príletu budú meteorologické podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.

▼M1

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

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

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odmrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.

▼M1

b) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem postupov povolených podľa písmena a) a v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM).

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

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach tvorby námrazy.

b) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v bode 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

c) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bezodkladne opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trasy a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).

▼M21

NCC.OP.195 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému vzletu a odletu a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼M1

NCC.OP.200 Simulované mimoriadne situácie počas letu

a) Veliteľ lietadla počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonáva:

1. simulácie mimoriadnych alebo núdzových situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo

2. simulácie meteorologických podmienok letu podľa prístrojov (IMC) umelými prostriedkami.

▼M14

b) Bez ohľadu na písmeno a) v prípade cvičných letov, ktoré vykonávajú výcvikové organizácie uvedené v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011, takéto situácie možno simulovať so žiakmi-pilotmi na palube.

▼M20

NCC.OP.205 Schéma pre palivo/energiu – zásady riadenia paliva/energie počas letu

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na vykonávanie kontroly paliva/energie a riadenia paliva/energie počas letu.

▼M20

b) Veliaci pilot monitoruje množstvo použiteľného paliva/energie zostávajúce na palube s cieľom zabezpečiť, aby bolo chránené a aby nebolo menšie ako množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo miesto prevádzky, na ktorom sa môže uskutočniť bezpečné pristátie.

c) Veliaci pilot informuje riadenie letovej prevádzky (ATC) o stave „minimálneho paliva/energie“ vyhlásením „MINIMUM FUEL“, keď veliaci pilot:

1. je zaviazaný pristáť na konkrétnom letisku alebo mieste prevádzky a

2. vypočítal, že akákoľvek zmena existujúceho povolenia pre dané letisko alebo miesto prevádzky, alebo iné meškania v leteckej prevádzke môžu mať za následok pristátie s menším množstvom paliva/energie, než je plánovaná konečná záloha paliva/energie.

d) Veliaci pilot vyhlási „núdzový stav paliva/energie“ vysielaním signálu „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, keď množstvo použiteľného paliva/energie, ktoré má byť podľa odhadu k dispozícii pri pristátí na najbližšom letisku alebo mieste prevádzky, na ktorom možno uskutočniť bezpečné pristátie, je menšie ako plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M1

NCC.OP.210 Použitie prídavného kyslíka

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

NCC.OP.215 Zistenie blízkosti zeme

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

▼M9

NCC.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

Ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, aby mala letová posádka primeraný protizrážkový výcvik a aby vedela používať vybavenie systému ACAS II.

▼M21

NCC.OP.225 Podmienky priblíženia a pristátia – letúny a vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia presvedčiť o tom, že:

a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo opakovaniu okruhu vzhľadom na výkonnostné informácie uvedené v prevádzkovej príručke a

▼M21

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla; a

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼M16

NCC.OP.226 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.

▼M21

NCC.OP.230 Začatie a pokračovanie priblíženia

a) V prípade letúnov, ak je hlásená viditeľnosť (VIS) alebo rozhodujúca dráhová dohľadnosť (RVR) na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:

1. za bod, v ktorom je letún 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do úseku konečného priblíženia (FAS), ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

b) V prípade vrtuľníkov, ak je hlásená RVR menej ako 550 m a rozhodujúca RVR na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, je menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:

1. za bod, v ktorom je vrtuľník 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do FAS, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

c) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.

d) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.

e) Bez ohľadu na písmeno a) ak nie je hlásená žiadna RVR a hlásená VIS je menšia než platné minimum, ale prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV) je rovnaká alebo vyššia ako platné minimum, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH.

f) Bez ohľadu na písmená a) a b), ak nie je cieľom pristáť, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH. Nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.

▼M21

NCC.OP.235 Prevádzka s EFVS 200

a) Prevádzkovateľ, ktorý má v úmysle vykonávať prevádzku s EFVS 200 s prevádzkovými zápočtami a bez osobitného schválenia, zabezpečí, aby:

1. bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;

2. sa používali iba vzletové a pristávacie dráhy, FATO a postupy IAP vhodné na prevádzku s EFVS;

3. boli členovia letovej posádky spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a aby sa vypracoval program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu;

4. sa zaviedli prevádzkové postupy;

5. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v zozname minimálneho vybavenia (MEL);

6. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v programe údržby;

7. prebehli vyhodnotenia bezpečnosti a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti prevádzky a

8. letiskové prevádzkové minimá zohľadňovali možnosti použitého systému.

b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku s EFVS 200 pri vykonávaní LVO.

c) Bez ohľadu na písmeno a) bod 1 môže prevádzkovateľ používať EVS, ktoré spĺňajú minimálne kritériá na vykonávanie prevádzky s EFVS 200 za predpokladu, že to schváli príslušný orgán.

▼M1

PODČASŤ C

VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA

NCC.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá

a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) letúna vyhovovať obmedzeniam stanoveným v letovej príručke lietadla alebo v prevádzkovej príručke, ak kladie prísnejšie požiadavky.

b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú tieto prevádzkové obmedzenia predpísané letovou príručkou lietadla (AFM) na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v lietadle zobrazené.

▼M1

NCC.POL.105 Hmotnosť a vyváženie, nakladanie

a) Prevádzkovateľ určí hmotnosť a polohu ťažiska každého letúna skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa okrem toho lietadlá opäť zvážiť.

b) Váženie musí vykonať buď výrobca letúna, alebo organizácia schválená na údržbu.

c) Prevádzkovateľ určí hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrnutých do prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva skutočným vážením vrátane batožiny posádky, alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí sa stanoviť vplyv ich umiestnenia na ťažisko letúna. Pri používaní normalizovaných hmotností sa na určenie prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva pre členov posádky použijú tieto hmotnostné hodnoty:

1. 85 kg vrátane príručnej batožiny pre členov letovej/technickej posádky a

2. 75 kg pre palubných sprievodcov.

d) Prevádzkovateľ určí postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla stanoviť hmotnosť prevádzkového nákladu vrátane každej záťaže:

1. skutočným zvážením;

2. stanovením hmotnosti prevádzkového nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny, alebo

3. vypočítaním hmotnosti cestujúcich na základe vyhlásenia jednotlivých cestujúcich, alebo vyhlásenia v ich mene, a pripočítaním tejto hmotnosti k vopred určenej hmotnosti s cieľom zohľadniť príručnú batožinu a šatstvo, ak je počet dostupných miest pre cestujúcich v lietadle:

i) menej ako 10 v prípade letúnov, alebo

ii) menej ako 6 v prípade vrtuľníkov.

e) Pri uplatňovaní normalizovaných hmotností sa používajú tieto hodnoty:

1. pre cestujúcich, hodnoty v tabuľke 1 a 2, ktoré zahŕňajú hmotnosť príručnej batožiny a hmotnosť každého malého dieťaťa, ktoré sedí s dospelým na jednom sedadle:

Tabuľka 1

Normalizované hmotnosti pre cestujúcich – lietadlá s celkovým počtom sedadiel pre 20 alebo viac cestujúcich

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

▼M1

Tabuľka 2

Normalizované hmotnosti pre cestujúcich – lietadlá s celkovým počtom sedadiel pre 19 alebo menej cestujúcich

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

2. pre batožinu:

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

Tabuľka 3

Normalizované hmotnosti pre batožinu – letúny s celkovým počtom sedadiel pre 20 alebo viac cestujúcich

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

ii) pre vrtuľníky, ak celkový počet dostupných sedadiel pre cestujúcich vo vrtuľníku je 20 alebo viac, hodnota normalizovanej hmotnosti zapísanej batožiny je 13 kg;

f) Pre lietadlá s miestami na sedenie pre 19 alebo menej cestujúcich sa skutočná hmotnosť zapísanej batožiny určí:

1. zvážením, alebo

2. výpočtom na základe vyhlásenia jednotlivých cestujúcich alebo vyhlásenia v ich mene. Ak to nie je uskutočniteľné, použije sa minimálna normalizovaná hmotnosť 13 kg.

g) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo, ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.

h) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby nakladanie:

1. lietadiel bolo vykonávané pod dozorom kvalifikovaného personálu a

2. dopravného nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.

i) Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie bežného metra, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich.

▼M1

j) Prevádzkovateľ presne vymedzí v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až i). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

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

a) Prevádzkovateľ pred každým letom stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:

1. poznávaciu značku a typ lietadla;

2. identifikáciu letu, číslo a dátum, podľa potreby;

3. meno veliteľa lietadla;

4. meno osoby, ktorá vypracovala dokument;

5. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska;

▼M20

6. hmotnosť paliva/energie pri vzlete a hmotnosť traťového paliva/energie;

7. hmotnosť iných prevádzkových látok než palivo/energia, podľa potreby;

8. zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, nákladu a záťaže;

9. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva/energie;

▼M1

10. použiteľné polohy ťažiska lietadla a

11. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.

b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť úplnosť výstupných údajov.

c) Ak na nakladanie lietadla nedohliada veliteľ lietadla, osoba, ktorá dohliada na nakladanie lietadla, musí svojím podpisom alebo rovnocenným spôsobom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie sú v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení, ktoré stanovil veliteľ lietadla. Veliteľ lietadla potvrdí svoj súhlas podpisom alebo rovnocenným spôsobom.

d) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre zmeny nákladu v poslednej chvíli, aby zabezpečil, že:

1. akákoľvek zmena v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení sa doplní do dokumentov o plánovaní letu, ktorých súčasťou je dokumentácia o hmotnosti a vyvážení;

2. určí sa najväčšia prípustná zmena na poslednú chvíľu v počte cestujúcich alebo v náklade v nákladových priestoroch a

3. ak by bola zmena väčšia, vypracuje sa nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.

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

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

▼M1

NCC.POL.115 Výkonnosť – všeobecne

Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo prevádzkové miesta, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

NCC.POL.120 Obmedzenia hmotnosti pri vzlete – letúny

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

a) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nepresiahla obmedzenia hmotnosti:

1. pri vzlete, ako sa to vyžaduje v NCC.POL.125;

2. na trati s jedným nepracujúcim motorom (OEI), ako sa to vyžaduje v NCC.POL.130 a

3. pri pristávaní, ako sa to vyžaduje v NCC.POL.135;

pričom berie do úvahy očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva;

b) hmotnosť na počiatku vzletu nikdy nepresiahne maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku letiska alebo prevádzkového miesta a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky a

c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na letisku alebo prevádzkovom mieste plánovaného pristátia a na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku nikdy nepresiahne maximálnu pristávaciu hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku týchto letísk alebo prevádzkových miest a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

NCC.POL.125 Vzlet – letúny

a) Veliteľ lietadla pri stanovovaní maximálnej vzletovej hmotnosti berie do úvahy nasledujúce skutočnosti:

1. vypočítaná dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd;

2. vypočítaná dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd;

3. pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V_1, pričom hodnota V_1 sa stanovuje v letovej príručke lietadla a

4. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.

▼M4

b) Okrem letúnov vybavených turbovrtuľovým motorom a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg a menej musí veliteľ lietadla v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby bol letún schopný:

1. prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet alebo použiteľnej vzletovej a pristávacej dráhy, alebo

▼M4

2. pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere dráhy letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Let na trati s jedným nepracujúcim motorom – letúny

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

NCC.POL.135 Pristátie – letúny

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

PODČASŤ D

PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE

ODDIEL 1

Letúny

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

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu, v súlade s požiadavkami NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250;

2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.245;

3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.250, alebo

4. sú v letúne nainštalované.

b) Pri nasledujúcich položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:

1. náhradné poistky;

2. elektrické prenosné lampáše;

3. presné hodiny;

4. držiak máp;

5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;

6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

7. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a

8. detské pripútacie zariadenie.

▼M15

c) Prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCC.IDE.A.245 a NCC.IDE.A.250 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼M1

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.

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

NCC.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

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

a) prevádzka letúna neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL) prevádzkovateľa;

▼M15

b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III, alebo

▼M1

c) letún nepodlieha povoleniu na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

NCC.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

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

NCC.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím reflektorom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;

e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;

f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a

g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na predchádzanie zrážkam na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

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

a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

▼M1

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti;

5. sklzu a

6. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom.

b) Letúny prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) nad vodnou plochou a mimo dohľadu pevniny, alebo za podmienok VMC v noci, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

i) zatáčania a sklzu;

ii) letovej polohy;

iii) vertikálnej rýchlosti a

iv) stabilizovaného kurzu;

2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a

3. prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

c) Keď sú na let potrební dvaja piloti, letúny musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M1

2. indikovanej rýchlosti;

3. sklzu alebo zatáčania a sklzu, podľa potreby;

4. letovej polohy, ak je to použiteľné;

5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné;

6. stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné a

7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

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

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

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti;

5. vertikálnej rýchlosti;

6. zatáčania a sklzu;

▼M1

7. letovej polohy;

8. stabilizovaného kurzu;

9. teploty vonkajšieho vzduchu a

10. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M1

2. indikovanej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti;

4. zatáčania a sklzu;

5. letovej polohy;

6. stabilizovaného kurzu a

7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;

e) náhradným zdrojom statického tlaku;

f) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená;

g) inými nezávislými prostriedkami na meranie a zobrazovanie nadmorskej výšky a

▼M15

h) núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj alebo prístrojová doska musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.

▼M1

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

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

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

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

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

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

▼M1

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

Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 1332/2011 neustanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Palubné vybavenie na zisťovanie poveternostných podmienok

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

a) s pretlakovou kabínou;

b) bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg a

c) bez pretlakovej kabíny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich.

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

a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

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

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

NCC.IDE.A.160 Zapisovač zvuku v kabíne

a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:

1. letúny s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, a

2. letúny s MCTOM väčšou ako 2 250 kg:

i) osvedčené na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z dvoch pilotov;

ii) vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom a

iii) ktorým bola prvý raz typová kvalifikácia vydaná 1. januára 2016 alebo neskôr.

▼M8

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň počas:

▼M18

1. predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov, ktorých MCTOM je vyššia ako 27 000 kg a ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2022 alebo neskôr; alebo

▼M8

2. predchádzajúcich 2 hodín vo všetkých ostatných prípadoch.

▼M1

c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;

2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;

3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu náhlavnej súpravy alebo z mikrofónu zabudovaného v maske a

4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.

d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od disponibility elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.

▼M8

f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Zapisovač letových údajov

a) Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.

b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky letúna a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín.

c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

▼M8

e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Zaznamenávanie dátového spojenia

a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vzťahujúcich sa na:

i) začiatok dátového spojenia;

ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;

iii) adresné sledovanie;

iv) letové informácie;

v) prehľadový systém – vysielanie lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému a

vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo letúna a

3. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.

b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, ako je stanovené pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v NCC.IDE.A.160.

▼M8

d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M1

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

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

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

a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie len zapisovačom zvuku v kabíne alebo len zapisovačom letových údajov, alebo

b) dvoma kombinovanými zapisovačmi zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia

a) Letúny musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a staršiu;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a postrojom na každom lôžku;

3. detským pripútacím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;

4. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí telo používateľa v prípade veľkého spomalenia:

   i) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa sedadla pilota a

   ii) na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne;

   a

5. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 1980.

▼M15

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;

2. na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

3. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla aspoň jednu z týchto možností:

   i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

   ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

      A. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

      B. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 25. augustom 2016.

▼M1

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

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

▼M1

NCC.IDE.A.190 Súprava prvej pomoci

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

Tabuľka 1

Počet požadovaných súprav prvej pomoci

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

b) Súpravy prvej pomoci musia byť:

1. ľahko dostupné na použitie a

2. pravidelne doplňované.

NCC.IDE.A.195 Doplnková dodávka kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky a:

i) 100 % cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút;

ii) najmenej 30 % cestujúcich po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 14 000 až 15 000 ft a

iii) najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 14 000 ft;

2. všetky osoby nachádzajúce sa v priestoroch pre cestujúcich aspoň počas 10 minút v prípade letúnov s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft.

c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft musia byť okrem toho vybavené:

1. zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku a

2. kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Doplnková dodávka kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

a) Letúny bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Letúny bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

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

2. všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ručné hasiace prístroje

a) Letúny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

NCC.IDE.A.206 Havarijné sekery a sochory

a) Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené najmenej jednou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore.

b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 200 cestujúcich musí byť na palube ďalšia sekera alebo sochor v priestore palubného bufetu umiestneného najviac v zadnej časti lietadla alebo blízko neho.

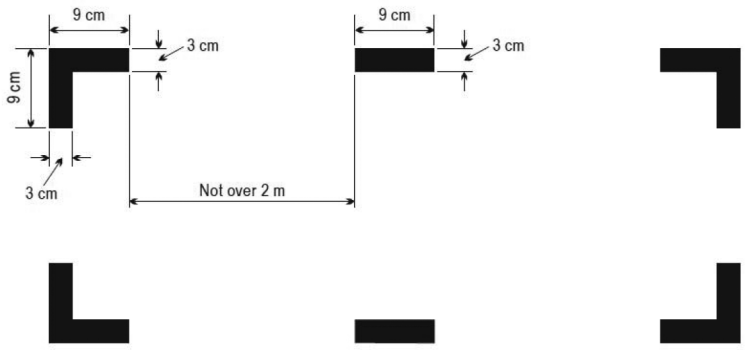
c) Sekery a sochory umiestnené v priestoroch pre cestujúcich nesmú byť viditeľné cestujúcimi.

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

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

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



▼M1

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

▼M8

a) Letúny musia byť vybavené:

1. núdzovým vysielačom polohy akéhokoľvek typu alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;

2. automatickým núdzovým vysielačom polohy alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008.

▼M1

b) Núdzový vysielač polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Lety nad vodnou plochou

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby na palube mladšie ako 24 mesiacov uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:

1. pozemné letúny letiace nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od pevniny, alebo vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode a

2. vodné letúny letiace nad vodou.

b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na uľahčenie určenia polohy osôb.

c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a obsluhe a

2. zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v medzinárodných predpisoch na zabránenie zrážkam na mori.

d) Veliteľ lietadla letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 námorným míľam, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Vybavenie na prežitie

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

1. signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

2. najmenej jedným núdzovým vysielačom polohy (ELTS) na prežitie a

3. doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť na palube, ak:

1. letún zostáva vo vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:

i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom pre letúny schopné pokračovať v lete na letisko, ak vysadia kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo

ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny,

alebo

2. letún s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajvýš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

NCC.IDE.A.240 Náhlavná súprava

a) Letúny musia byť vybavené náhlavnou súpravou s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku.

b) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečneho náklonu) pre každého predpísaného člena letovej posádky.

NCC.IDE.A.245 Rádiové komunikačné vybavenie

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

1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;

2. prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu;

3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán a

4. umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Navigačné vybavenie

a) Letúny musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a

2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

▼M9

d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼M15

e) Letúny musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Odpovedač

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

▼M9

NCC.IDE.A.260 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.

▼M1

ODDIEL 2

Vrtuľníky

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

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na riadenie dráhy letu, v súlade s požiadavkami NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250,

▼M1

2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.245;

3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.250, alebo

4. sú vo vrtuľníku nainštalované.

b) Tieto položky, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. elektrická baterka;

2. presné hodiny;

3. držiak máp;

4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

5. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

6. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a

7. detské pripútacie zariadenie.

▼M15

c) Prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCC.IDE.H.245 a NCC.IDE.H.250 tejto prílohy;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼M1

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.

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

NCC.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

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

a) prevádzka vrtuľníka neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL) prevádzkovateľa;

▼M15

b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III, alebo

▼M1

c) vrtuľník nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím reflektorom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;

e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;

f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a

g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

NCC.IDE.H.120 Lety VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Vrtuľníky prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti a

5. sklzu.

b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) nad vodnou plochou a mimo dohľadu pevniny, alebo za podmienok VMC v noci, alebo pri viditeľnosti menšej ako 1 500 m, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

i) letovej polohy;

ii) vertikálnej rýchlosti a

iii) stabilizovaného kurzu;

2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a

3. prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

c) Keď sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľníky musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M1

2. indikovanej rýchlosti;

3. sklzu;

4. letovej polohy, ak je to použiteľné,

5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné a

6. stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné.

NCC.IDE.H.125 Lety IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti;

5. vertikálnej rýchlosti;

6. sklzu;

7. letovej polohy;

8. stabilizovaného kurzu a

9. teploty vonkajšieho vzduchu;

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) keď sú na let potrební dvaja piloti, doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M1

2. indikovanej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti;

4. sklzu;

5. letovej polohy a

6. stabilizovaného kurzu;

d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;

e) náhradným zdrojom statického tlaku;

f) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená a

g) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje.

▼M1

NCC.IDE.H.130 Doplnkové vybavenie pre jednopilotné lety IFR

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

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

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

NCC.IDE.H.150 Doplnkové vybavenie pre lety v podmienkach námrazy v noci

a) Vrtuľník prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

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

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

NCC.IDE.H.160 Zapisovač zvuku v kabíne

a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR).

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.

c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku,

2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný,

3. zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky a

4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.

d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od disponibility elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.

▼M8

f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Zapisovač letových údajov

a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.

b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a má byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín.

c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

▼M8

e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Zaznamenávanie dátového spojenia

a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vťahujúcich sa na:

i) začiatok dátového spojenia;

ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;

iii) adresné sledovanie;

iv) letové informácie;

v) prehľadový systém – vysielanie, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje konštrukcia systému a

vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje konštrukcia systému;

2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo vrtuľníka a

▼M1

3. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení konštrukcie systému.

b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, ako je stanovené pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v NCC.IDE.H.160.

▼M8

d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M1

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

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

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

NCC.IDE.H.180 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia

a) Vrtuľníky musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov alebo staršiu;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a postrojom na každom lôžku;

3. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu pre každého cestujúceho vo veku 2 rokov alebo staršieho v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2012;

4. detským pripútacím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov;

5. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky a

6. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. decembri 1980.

b) Bezpečnostný pás s postrojom hornej časti trupu:

1. musí mať jednobodové rozopínanie a

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

▼M1

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

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

NCC.IDE.H.190 Súprava prvej pomoci

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jednou súpravou prvej pomoci.

b) Súpravy prvej pomoci musia byť:

1. ľahko dostupné na použitie a

2. pravidelne dopĺňané.

NCC.IDE.H.200 Doplnková dodávka kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

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

2. všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Ručné hasiace prístroje

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od pilotného priestoru, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

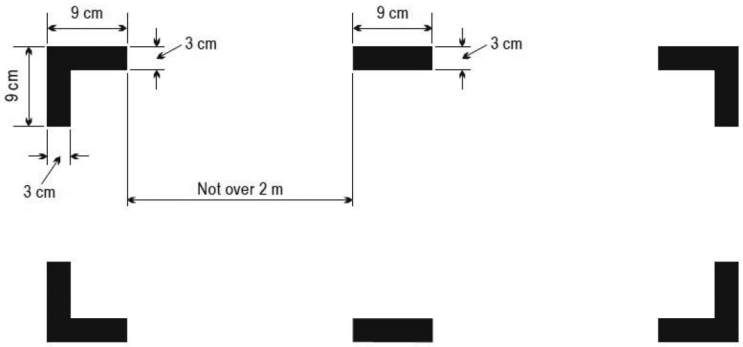
NCC.IDE.H.210 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla

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

▼M1

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



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

a) Vrtuľníky musia byť vybavené aspoň jedným automatickým núdzovým vysielačom polohy (ELT).

▼M9

_____

▼M1

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

NCC.IDE.H.225 Záchranné vesty

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky malé deti do dvoch rokov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené vrtuľníky:

1. používané na prevádzku na lety nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu;

2. používané na prevádzku na lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na uľahčenie určenia polohy osôb.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Odevy na prežitie posádky

Každý člen posádky musí mať oblečený odev na prežitie, keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:

a) lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a

b) v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka/veliacemu pilotovi sa uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C.

▼M1

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

Vrtuľníky prevádzkované:

a) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

b) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, a keď tak rozhodne veliteľ lietadla na základe posúdenia rizika, musia byť vybavené:

1. v prípade, že je na palube vrtuľníka menej ako 12 osôb, aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách;

2. v prípade, že je na palube vrtuľníka viac ako 11 osôb, najmenej dvomi záchrannými člnmi, ktoré sú uložené tak, aby boli ľahko použiteľné v núdzových situáciách, schopnými spoločne pojať všetky osoby, ktoré vrtuľník dokáže vziať na palubu, pričom v prípade straty jedného záchranného člna musí(-ia) mať zostávajúci(-e) záchranný(-é) čln(-y) dostatočnú kapacitu prípustného preťaženia, aby pojali všetky osoby na palube vrtuľníka;

3. aspoň jedným núdzovým vysielačom polohy ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a

4. záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

NCC.IDE.H.230 Vybavenie na prežitie

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

a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

b) najmenej jedným núdzovým vysielačom polohy ELT(S) na prežitie a

c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trasu, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

▼M9

———————

▼M1

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

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

a) vlečnou kotvou a ostatným vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a ovládateľnosti a

b) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori, ak je použiteľné.

▼M15

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

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

▼M1

NCC.IDE.H.240 Náhlavná súprava

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

NCC.IDE.H.245 Rádiové komunikačné vybavenie

a) Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné vybavenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:

   1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;

   2. prijímať meteorologické informácie;

   3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán a

   4. umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

c) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa NCC.IDE.H.155 vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota a člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

NCC.IDE.H.250 Navigačné vybavenie

a) Vrtuľníky musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

   1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a

   2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

▼M9

d) Ak sa vyžaduje PBN, musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼M15

e) Vrtuľníky musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Odpovedač

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

▼M9

NCC.IDE.H.260 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

   V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.

▼M1

PRÍLOHA VII

PREVÁDZKA NEOBCHODNEJ LETECKEJ DOPRAVY S INÝMI AKO ZLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LIETADLAMI

[ČASŤ NCO]

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

NCO.GEN.100 Príslušný orgán

a) Príslušný orgán je orgán poverený členským štátom, v ktorom je lietadlo zaregistrované.

▼M15

b) Ak je lietadlo zaregistrované v tretej krajine, príslušným orgánom je orgán poverený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania, je usadený alebo má sídlo.

▼M1

NCO.GEN.101 Spôsoby plnenia požiadaviek

Prevádzkovateľ môže na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi použiť spôsoby plnenia požiadaviek alternatívne k spôsobom, ktoré prijala agentúra.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Ukážkové lety

▼M9

Ak sa ukážkové lety uvedené v článku 6 ods. 4a písm. c) tohto nariadenia vykonávajú v súlade s touto prílohou, musia:

▼M14

a) sa začínať a končiť na tom istom letisku alebo mieste prevádzky;

▼M9

b) byť prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR);

c) byť pod dohľadom určenej osoby zodpovednej za ich bezpečnosť a

d) spĺňať akékoľvek iné podmienky stanovené príslušným orgánom.

▼M15

NCO.GEN.104 Používanie lietadiel uvedených v AOC prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy

a) Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy môže na vykonávanie neobchodnej leteckej dopravy v súlade s touto prílohou použiť iné ako zložité motorové lietadlo uvedené v AOC prevádzkovateľa.

b) Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí stanoviť postup, ktorý:

1. jasne opisuje, ako sa odovzdáva prevádzkové riadenie lietadla medzi držiteľom AOC a prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy, ako je uvedené v ustanovení ORO.GEN.310 prílohy III;

▼M15

2. opisuje postup odovzdania lietadla po jeho návrate držiteľovi AOC.

Tento postup je súčasťou zmluvy medzi držiteľom AOC a prevádzkovateľom neobchodnej leteckej dopravy.

Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy zabezpečí, aby bol príslušný personál s daným postupom oboznámený.

c) Zachovanie letovej spôsobilosti lietadla použitého podľa písmena a) riadi organizácia zodpovedná za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla uvedeného v AOC v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014.

d) Prevádzkovateľ neobchodnej leteckej dopravy používajúci lietadlo v súlade s písmenom a) musí zabezpečiť:

1. aby každý let vykonávaný pod jeho prevádzkovým riadením bol zaznamenaný v systéme technického denníka lietadla;

2. aby sa nevykonali žiadne zmeny systémov alebo konfigurácie lietadla;

3. aby sa všetky chyby alebo technické nedostatky, ktoré sa vyskytli počas jeho prevádzkového riadenia, nahlásili organizácii uvedenej v písmene c) bezodkladne po lete;

4. aby držiteľ AOC dostal kópiu hlásenia každej udalosti týkajúcej sa letov vykonávaných lietadlom, ktorá sa vyplní v súlade s nariadením (EÚ) č. 376/2014 a nariadením (EÚ) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:

1. bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, cestujúcich a nákladu na palube počas prevádzky lietadla, ako je uvedené v bode 1.c prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;

2. začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti;

3. zabezpečenie toho, aby sa dodržali všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy v súlade s ustanoveniami bodu 1.b prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;

4. začatie letu až potom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2 a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené, pričom platí, že:

i) lietadlo je spôsobilé na let;

ii) lietadlo je riadne zaregistrované;

▼**M14**

iii) prístroje a vybavenie potrebné na uskutočnenie daného letu sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v bodoch NCO.IDE.A.105 alebo NCO.IDE.H.105;

▼**M11**

iv) hmotnosť lietadla a umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;

▼**M1**

v) všetko vybavenie, batožina a náklad sú riadne naložené a zabezpečené, pričom je možná núdzová evakuácia ; ►**M9** ——————— ◄

vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené ►**M9** a ◄

▼**M9**

vii) všetky navigačné databázy prípadne potrebné pre PBN sú vhodné a aktuálne;

▼**M1**

5. nezačatie letu, ak je nespôsobilý na výkon povinností z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;

6. pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon povinností z dôvodov, ako je únava, choroba alebo nedostatok kyslíka;

7. rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa príslušného zoznamu odchýlok v konfigurácii (CDL) prípadne zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) a

8. zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla.

b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedel každý člen posádky na určenom pracovnom mieste a nevykonával žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.

c) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, batožinu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.

d) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

e) Veliteľ lietadla v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, vykonať opatrenia, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.

▼M1

f) Veliteľ lietadla je počas letu povinný:

▼M11

1. byť na svojom pracovnom mieste pripútaný bezpečnostnými pásmi a

▼M1

2. zdržiavať sa pri riadiacich prvkoch lietadla po celý čas letu, pokiaľ pri nich nezotrváva druhý pilot.

g) Veliteľ lietadla podá bezodkladne hlásenie o čine protiprávneho zasahovania príslušnému orgánu a informuje príslušný miestny úrad.

h) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby alebo značné poškodenie lietadla alebo majetku.

▼M11

_____

▼M1

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

a) Veliteľ lietadla dodržiava zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

b) Veliteľ lietadla sa oboznámi so zákonmi, právnymi predpismi a postupmi týkajúcimi sa plnenia jeho povinností predpísanými pre oblasti, nad ktorými bude prebiehať let, pre letiská alebo prevádzkové miesta, ktoré sa použijú, a pre príslušné navigačné zariadenia, ako je to uvedené v bode 1.a prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

NCO.GEN.115 Rolovanie letúnov

Rolovanie letúna po pohybových plochách letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri riadení lietadla:

a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo

b) bola určená prevádzkovateľom a:

1. je vycvičená na rolovanie letúnov;

2. je vycvičená na používanie rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;

3. dostala inštrukcie týkajúce sa usporiadania letiska, tratí, značiek, značenia, svetelných návestidiel, signálov riadenia letovej prevádzky (ATC) a pokynov, frazeológie a postupov a

4. je schopná podriadiť sa prevádzkovým štandardom požadovaným pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

NCO.GEN.120 Zapojenie rotora – vrtuľníky

Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri riadení lietadla.

▼M14

NCO.GEN.125 Prenosné elektronické zariadenia

Veliteľ lietadla nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenia (PED) vrátane elektronickej letovej dokumentácie (EFB), ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť systémov a vybavenia lietadla alebo schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

▼M1

NCO.GEN.130 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby s výnimkou prípadov, keď lietadlo vzlieta aj pristáva na tom istom letisku/prevádzkovom mieste, boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol okamžite oznámiť záchranným koordinačným strediskám (RCC).

NCO.GEN.135 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

a) Pri každom lete musia byť na palube nasledujúce dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);
2. originál osvedčenia o zápise do registra;
3. originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA);
4. osvedčenie hlukovej spôsobilosti, ak sa vyžaduje;
5. zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje;
6. povolenie palubnej rádiostanice, ak sa vyžaduje;
7. doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla;
8. palubný denník lietadla alebo dokument, ktorý ho nahrádza;
9. podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;
10. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej ►M4 oblasti ◄ trate letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;
11. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá alebo lietadlá, proti ktorým sa zakročuje;
12. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok v konfigurácii (CDL), ak sa vyžaduje a
13. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.

b) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch, pri ktorých:

1. sa plánuje vzlet a pristátie na tom istom letisku/prevádzkovom mieste, alebo
2. lietadlo zotrváva vo vzdialenosti alebo oblasti stanovej príslušným orgánom;

dokumenty a informácie uvedené v písmene a) bodoch 2 až 8 môžu zostať uložené na letisku alebo prevádzkovom mieste.

▼M14

_____

▼M1

d) Veliteľ lietadla v primeranom čase od požiadania poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube.

▼M1

NCO.GEN.140 Preprava nebezpečného nákladu

a) Letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskému dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou technickými pokynmi pre bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu (ICAO Dok. 9284-AN/905), vrátane jej doplnkov a všetkých ďalších dodatkov alebo korigend.

b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časť SPA, podčasť G) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, s výnimkou prípadu, keď:

1. náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov, alebo

2. náklad prepravujú cestujúci alebo veliteľ lietadla, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 technických pokynov;

3. náklad prepravujú prevádzkovatelia lietadiel ELA2.

c) Veliteľ lietadla prijme všetky primerané opatrenia, aby sa zabránilo neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.

e) Veliteľ lietadla v súlade s technickými pokynmi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti bezodkladne oznámi každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom.

e) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s technickými pokynmi.

▼M9

f) Primerané množstvá predmetov a látok, ktoré by inak spadali pod nebezpečný náklad a používajú sa na zaistenie bezpečnosti letu, ak sa ich držanie na palube lietadla odporúča na zaistenie ich včasnej dostupnosti na prevádzkové účely, sa považujú za povolené podľa oddielu 2.2.1 ods. 1 písm. a) technických pokynov. Platí to bez ohľadu na to, či sa držanie takýchto predmetov a látok na palube vyžaduje, alebo sa ich použitie plánuje v spojení s konkrétnym letom.

Uvedené predmety a látky sa zabalia a naložia na palubu v zodpovednosti veliteľa lietadla tak, aby sa počas prevádzky lietadla minimalizovalo riziko pre členov posádky, pasažierov, náklad či lietadlo.

▼M1

NCO.GEN.145 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém

Prevádzkovateľ zavedie:

a) všetky bezpečnostné opatrenia nariadené príslušným orgánom v súlade s ARO.GEN.135 písm. c) a

b) všetky príslušné povinné bezpečnostné informácie vydané agentúrou vrátane príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti.

NCO.GEN.150 Palubný denník

Pre každý let alebo sériu letov sa uchovávajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo dokumentu, ktorý ho nahrádza.

▼M1

NCO.GEN.155 Zoznam minimálneho vybavenia

a) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) môže byť zostavený so zohľadnením týchto požiadaviek:

1. dokument musí umožniť prevádzku lietadla za stanovených podmienok, za ktorých pri začatí letu konkrétne nástroje, prvky vybavenia alebo funkcie nefungujú;

2. dokument musí byť vypracovaný pre každé jednotlivé lietadlo so zohľadnením príslušných podmienok prevádzkovateľa na prevádzku a údržbu a

3. zoznam MEL sa musí opierať o príslušný základný zoznam minimálneho vybavenia (MMEL), tak ako je vymedzený v údajoch stanovených v súlade s nariadením Komisie č. 748/2012 ([1]), pričom nesmie byť menej prísny ako MMEL.

b) Zoznam MEL a všetky jeho zmeny a doplnenia sa musia oznámiť príslušnému orgánu.

PODČASŤ B

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

NCO.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest

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

▼M21

NCO.OP.101 Kontrola a nastavenia výškomera

a) Veliaci pilot pred každým odletom skontroluje správne fungovanie výškomera.

b) Veliaci pilot použije správne nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, pričom zohľadní všetky postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.

———————

NCO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky

a) Pri letoch s priblížením podľa prístrojov (IFR) veliaci pilot stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.

b) V letiskových prevádzkových minimách sa musia podľa potreby zohľadniť tieto prvky:

1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;

2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;

3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);

4. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;

([1]) Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1.

▼**M21**

5. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;

6. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP), ak sú stanovené;

7. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a bezpečnostné odstupy od nich;

8. spôsobilosť a príslušné prevádzkové skúsenosti veliaceho pilota;

9. IAP, ak je stanovený;

10. charakteristiky letiska a typ prípadne dostupných leteckých navigačných služieb (ANS);

11. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;

12. podmienky predpísané v akýchkoľvek osobitných schváleniach pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami.

NCO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – 2D a 3D priblíženia

a) Výška rozhodnutia (DH), ktorá sa má použiť pri 3D priblížení alebo 2D priblížení pomocou techniky konečného priblíženia stálym klesaním (CDFA), nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;

2. DH alebo minimálna výška zostupu (MDH) pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;

3. systémové minimum uvedené v tabuľke 1;

4. minimálna výška rozhodnutia podľa letovej príručky lietadla alebo rovnocenného dokumentu, ak je uvedená.

b) MDH pre 2D priblíženie bez použitia techniky CDFA nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;

2. minimálna výška zostupu (MDH) pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;

3. systémové minimum uvedené v tabuľke 1; alebo

4. minimálna výška zostupu (MDH) podľa letovej príručky lietadla, ak je uvedená.

▼**M21**

Tabuľka 1

Systémové minimá

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Presný približovací radar (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Priblíženie vrtuľníka s využitím bodu v priestore	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250
SRA (končiace vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu

a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre priblíženie letúnov okruhom nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;

2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo

3. DH/MDH predchádzajúceho postupu IAP.

▼M21

b) Minimálna dohľadnosť pre priblíženie letúnov okruhom musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:

1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená alebo

2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 1.

Tabuľka 1

MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou ◄

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

NCO.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia – letúny a vrtuľníky

a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.

b) Veliteľ lietadla sa môže odchýliť od uverejnenej trate odletu, príletu alebo od postupu priblíženia:

1. za predpokladu, že je možné dodržať kritériá bezpečných výšok nad prekážkami, v plnej miere sa budú brať do úvahy prevádzkové podmienky a dodržia sa povolenia riadenia letovej prevádzky (ATC), alebo

2. ak ho stanovište riadenia letovej prevádzky (ATC) navádza radarom.

▼M9

NCO.OP.116 Výkonnostná navigácia – letúny a vrtuľníky

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje PBN, veliteľ lietadla zaistí:

a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná navigačná špecifikácia PBN a

b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.

▼M14

NCO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku – letúny a vrtuľníky

▼M1

Veliteľ lietadla zohľadní uverejnené postupy na obmedzenie hluku s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, aby bezpečnosť mala prednosť pred obmedzením hluku.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Zásoba paliva/energie a oleja – letúny a vrtuľníky

a) Veliaci pilot zabezpečí, aby na palube bolo dostatočné množstvo paliva/energie a oleja, berúc do úvahy meteorologické podmienky, akúkoľvek skutočnosť ovplyvňujúcu výkon lietadla, akékoľvek meškania, ktoré sa očakávajú počas letu, a akékoľvek nepredvídané udalosti, pri ktorých možno odôvodnene predpokladať, že ovplyvnia let.

b) Veliaci pilot naplánuje množstvo paliva/energie, ktoré má byť chránené ako konečná záloha paliva/energie, aby sa zabezpečilo bezpečné pristátie. Veliaci pilot pri určovaní množstva konečnej zálohy paliva/energie zohľadní v tomto poradí všetky tieto skutočnosti:

   1. závažnosť nebezpečenstva pre osoby alebo majetok, ktoré môže vyplynúť z núdzového pristátia po spotrebovaní paliva/energie a

   2. pravdepodobnosť neočakávaných okolností, keď konečná zásoba paliva/energie už nemusí byť chránená.

c) Veliaci pilot začne let, len ak má lietadlo dostatočné množstvo paliva/energie a oleja:

   1. na let na letisko alebo miesto prevádzky plánovaného pristátia a k tomu konečnú zálohu paliva/energie, ak sa náhradné cieľové letisko nepožaduje; alebo

   2. na let na letisko alebo miesto prevádzky plánovaného pristátia a k tomu konečnú zálohu paliva/energie, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Inštruktáž cestujúcich

Veliaci pilot zabezpečí, aby boli cestujúci pred letom alebo v prípade potreby počas letu poučení o núdzovom vybavení a postupoch.

NCO.OP.135 Príprava na let

▼M9

a) Pred začatím letu sa veliaci pilot musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, či vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.

▼M21

b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebieha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:

1. štúdium dostupných aktuálnych meteorologických správ a predpovedí a

2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu meteorologických podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.

NCO.OP.140 Náhradné cieľové letiská – letúny

V prípade letov IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií v cieli na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti aspoň 1 000 ft nad DH/MDH pre dostupný postup priblíženia podľa prístrojov (IAP) a viditeľnosť najmenej 5 000 m.

NCO.OP.141 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky

V prípade letov IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií v cieli na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti aspoň 1 000 ft nad DH/MDH pre dostupný postup IAP a viditeľnosť najmenej 3 000 m.

NCO.OP.142 Náhradné cieľové letiská – postupy priblíženia podľa prístrojov

Veliaci pilot vyberie letisko ako náhradné cieľové letisko, iba ak:

a) je na cieľovom letisku alebo náhradnom cieľovom letisku k dispozícii IAP, ktorý nevyužíva GNSS, alebo

b) sú splnené všetky tieto podmienky:

1. palubné zariadenie GNSS má funkciu SBAS;

2. cieľové letisko, každé náhradné cieľové letisko a trať medzi nimi sa nachádzajú v oblasti s pokrytím SBAS;

3. predpokladá sa, že pri neočakávanej nedostupnosti SBAS bude k dispozícii ABAS;

4. je vybraný IAP (buď na cieľovom alebo náhradnom cieľovom letisku), ktorý nezávisí od dostupnosti SBAS;

5. vhodný postup pre nepredvídané okolnosti umožňuje bezpečné vykonanie letu v prípade nedostupnosti GNSS.

NCO.OP.143 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – letúny

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

a) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH menšou ako 250 ft,

▼M21

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad výškou rozhodnutia (DH) alebo minimálnou výškou zostupu (MDH) na priblíženie podľa prístrojov a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m alebo

b) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH alebo MDH 250 ft alebo viac,

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 400 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a

2. viditeľnosť bude aspoň 3 000 m alebo

c) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP,

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a

2. viditeľnosť bude aspoň 5 000 m.

NCO.OP.144 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – vrtuľníky

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

a) v prípade náhradného letiska s postupom IAP:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na IAP a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci alebo

b) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci.

▼M1

NCO.OP.145 Plnenie paliva, ak cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú

a) Do lietadla sa nesmie plniť letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt, ani zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú.

▼M20

b) Všetky ostatné druhy paliva/energie sa nesmú do lietadla plniť, keď cestujúci nastupujú do lietadla, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú, pokiaľ nie je prítomný veliaci pilot alebo iný kvalifikovaný personál pripravený začať a riadiť evakuáciu lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

NCO.OP.147 Plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi – vrtuľníky

Plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi sa môže vykonávať len pri súčasnom splnení všetkých týchto podmienok:

a) ak nie je praktické motor vypnúť alebo ho znovu naštartovať;

b) v súlade so všetkými osobitnými postupmi a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke lietadla (AFM);

▼M20

c) s typmi paliva JET A alebo JET A-1;

d) cestujúci alebo špecialisti na úlohy nie sú na palube lietadla, nenastupujú do lietadla ani z neho nevystupujú;

e) ak prevádzkovateľ letiska alebo miesta prevádzky umožňuje takéto činnosti;

f) za prítomnosti náležitých záchranných a hasičských (RFF) zariadení alebo vybavenia a

g) v súlade s kontrolným zoznamom, ktorý obsahuje:

1. bežné postupy a postupy pre nepredvídané okolnosti;

2. požadované vybavenie;

3. akékoľvek obmedzenia a

4. zodpovednosti a služobné povinnosti veliaceho pilota a v náležitom prípade členov posádky a špecialistov na úlohy.

▼M11

NCO.OP.150 Preprava cestujúcich

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby sa pred rolovaním, vzletom a pristávaním a počas týchto činností a kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, každý cestujúci na palube nachádzal na svojom sedadle alebo lôžku a bol riadne pripútaný bezpečnostným pásom alebo postrojom.

▼M1

NCO.OP.155 Fajčenie na palube – letúny a vrtuľníky

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti a

b) počas plnenia paliva do lietadla.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Meteorologické podmienky

▼M21

a) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.

b) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase príletu budú meteorologické podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.

▼M1

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

NCO.OP.165 Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi

Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla s výnimkou postupov povolených letovou príručkou lietadla (AFM).

▼M1

NCO.OP.170 Ľad a iné znečistenia – postupy za letu

a) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v bode 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

b) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bez meškania opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trasy a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).

▼M21

NCO.OP.175 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

a) podľa dostupných informácií nebudú meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, brániť bezpečnému vzletu a odletu a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Simulované mimoriadne situácie počas letu

a) Veliteľ lietadla počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonáva simulácie:

1. situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ani

2. letu za meteorologických podmienok pre let podľa prístrojov (IMC).

▼M14

b) Bez ohľadu na písmeno a) v prípade cvičných letov, ktoré vykonávajú výcvikové organizácie uvedené v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011, takéto situácie možno simulovať so žiakmi-pilotmi na palube.

▼M20

NCO.OP.185 Riadenie paliva/energie počas letu

a) Veliaci pilot monitoruje množstvo použiteľného paliva/energie zostávajúce na palube s cieľom zabezpečiť, aby bolo chránené a aby nebolo menšie ako množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo miesto prevádzky, na ktorom sa môže uskutočniť bezpečné pristátie.

▼M20

b) Veliaci pilot riadeného letu informuje riadenie letovej prevádzky (ATC) o stave „minimálneho paliva/energie“ vyhlásením „MINIMUM FUEL“, keď veliaci pilot:

1. je zaviazaný pristáť na konkrétnom letisku alebo mieste prevádzky a

2. vypočítal, že akákoľvek zmena existujúceho povolenia pre dané letisko alebo miesto prevádzky, alebo iné meškania v leteckej prevádzke môžu mať za následok pristátie s menším množstvom paliva/energie, než je plánovaná konečná záloha paliva/energie.

c) Veliaci pilot riadeného letu vyhlási „núdzový stav paliva/energie“ vysielaním signálu „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, keď množstvo použiteľného paliva/energie, ktoré má byť podľa odhadu k dispozícii pri pristátí na najbližšom letisku alebo mieste prevádzky, na ktorom možno uskutočniť bezpečné pristátie, je menšie ako plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M9

NCO.OP.190 Použitie prídavného kyslíka

a) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby všetci členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú úlohy potrebné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, nepretržite dýchali prídavný kyslík vždy, keď usúdi, že by nedostatok kyslíka v plánovanej letovej výške mohol oslabiť schopnosti členov posádky, a zaistí dostupnosť prídavného kyslíka pasažierom, ak by im nedostatok kyslíka mohol uškodiť.

b) V akomkoľvek inom prípade, keď veliteľ lietadla nedokáže usúdiť, ako by nedostatok kyslíka mohol ovplyvniť všetky osoby na palube, zaistí:

1. aby všetci členovia posádky vykonávajúci úlohy potrebné na bezpečnú prevádzku letiaceho lietadla dýchali prídavný kyslík po akýkoľvek čas presahujúci 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich medzi 10 000 a 13 000 ft a

2. aby všetky osoby na palube dýchali prídavný kyslík po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich nad 13 000 ft.

▼M1

NCO.OP.195 Zistenie blízkosti zeme

Veliteľ lietadla prijme okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď on sám alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.

NCO.OP.200 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

Pri používaní systému ACAS II sa musia dodržiavať prevádzkové postupy a výcvik musí prebiehať v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.

▼M21

NCO.OP.205 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť o tom, že:

a) podľa dostupných informácií nebudú meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá sa má použiť, brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla a

4. kvalifikácia letovej posádky.

NCO.OP.206 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť o tom, že:

a) podľa dostupných informácií nebudú meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

NCO.OP.210 Začatie a pokračovanie priblíženia – letúny a vrtuľníky

a) Ak je rozhodujúca RVR vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia ako 550 m (alebo ako akákoľvek nižšia hodnota stanovená v súlade so schválením podľa SPA.LVO), potom sa nesmie pokračovať v priblížení podľa prístrojov:

1. za bod, v ktorom je lietadlo 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do úseku konečného priblíženia, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

b) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.

c) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

Ak sa používa systém ACAS II, veliteľ lietadla musí uplatniť vhodné prevádzkové postupy a musí mať náležitý výcvik.

▼M1

PODČASŤ C

VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA

NCO.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá

▼M11

a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v letovej príručke lietadla alebo v rovnocennom dokumente.

▼M1

b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia predpísané v letovej príručke lietadla (AFM) na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v lietadle zobrazené.

▼M11

NCO.POL.105 Váženie

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa hmotnosť a ťažisko lietadla určili skutočným zvážením pred prvým uvedením lietadla do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie musí mať k dispozícii veliteľ lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa lietadlá opäť zvážiť.

▼M14

b) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.

▼M1

NCO.POL.110 Výkonnosť – všeobecne

Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo prevádzkové miesta, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

PODČASŤ D

PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE

ODDIEL 1

Letúny

NCO.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;

▼M1

2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.190;

3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.A.195, alebo

4. sú v letúne nainštalované.

▼M15

b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. náhradné poistky;

2. elektrické baterky;

3. presné hodiny;

4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

5. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

6. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

7. zariadenie na pripútanie detí;

8. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v prílohe VII (časť NCO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov alebo vybavenia nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCO.IDE.A.190 a NCO.IDE.A.195 prílohy VII;

2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼M1

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

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

NCO.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

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

a) prevádzka letúna neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo

b) letún nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

NCO.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

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

NCO.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

▼M1

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím reflektorom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;

e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;

f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a

g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na predchádzanie zrážkam na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

NCO.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti a

5. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom.

b) Letúny prevádzkované za podmienok na let za viditeľnosti (VMC) v noci alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

i) zatáčania a sklzu;

ii) letovej polohy;

iii) vertikálnej rýchlosti a

iv) stabilizovaného kurzu

a

2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.

c) Letúny prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti;

5. vertikálnej rýchlosti;

6. zatáčania a sklzu;

7. letovej polohy;

8. stabilizovaného kurzu;

9. teploty vonkajšieho vzduchu a

10. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a

c) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovaných v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

NCO.IDE.A.130 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)

Letúny s turbínovým pohonom s maximálnou konfiguráciou sedadiel pre viac ako deväť cestujúcich musia byť vybavené výstražným systémom signalizácie blízkosti zeme (TAWS), ktorý spĺňa požiadavky na:

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

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

NCO.IDE.A.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

NCO.IDE.A.140 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia

a) Letúny musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu;

▼M15

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom lôžku;

▼M1

3. detským pripútacím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov a

▼M9

4. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na všetkých sedadlách členov letovej posádky v prípade lietadiel, ktorým bolo osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 25. augusta 2016 alebo neskôr.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Súprava prvej pomoci

a) Letúny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a

2. pravidelne obnovovaná/doplňaná.

NCO.IDE.A.150 Doplnková dodávka kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky a:

i) 100 % cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút;

ii) najmenej 30 % cestujúcich po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 14 000 až 15 000 ft a

iii) najmenej 10 % cestujúcich po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre cestujúcich v rozmedzí 10 000 až 14 000 ft

a

2. všetky osoby nachádzajúce sa v priestoroch pre cestujúcich aspoň počas 10 minút v prípade letúnov s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft.

c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach nad 25 000 ft musia byť okrem toho vybavené zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Prídavný kyslík – letúny bez pretlakovej kabíny

Letúny bez pretlakovej kabíny prevádzkované v podmienkach, kde sa vyžaduje dodávka kyslíka podľa článku NCO.OP.190, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Ručné hasiace prístroje

▼M14

a) Letúny, s výnimkou letúnov ELA1, musia byť vybavené minimálne jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

▼M1

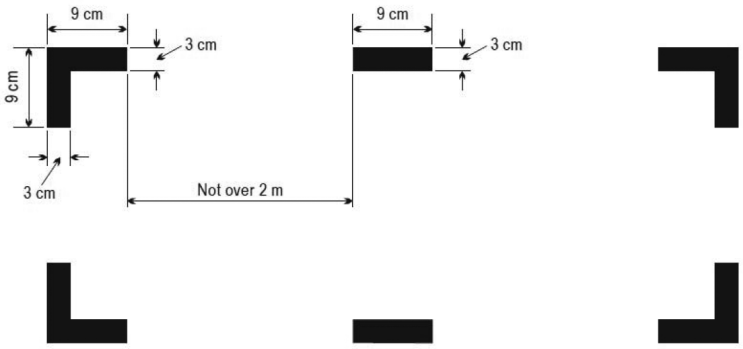
b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

NCO.IDE.A.165 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla

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

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



NCO.IDE.A.170 Núdzový vysielač polohy (ELT)

a) Letúny musia byť vybavené:

1. núdzovým vysielačom polohy (ELT) akéhokoľvek typu, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;

2. automatickým ELT, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo

3. núdzovým vysielačom polohy na prežitie ELT(S) alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci, ak je letún osvedčený pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre šesť alebo menej cestujúcich.

b) Núdzové vysielače polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Lety nad vodnou plochou

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:

1. jednomotorové pozemné letúny:

▼M1

i) letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť kĺzavým letom, alebo

ii) vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode;

2. vodné letúny letiace nad vodou a

3. letúny letiace vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.

b) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. jednou kotvou;

2. jednou vlečnou kotvou, ak je potrebná pri manévrovaní a

3. zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v medzinárodných predpisoch na zabránenie zrážkam na mori.

c) Veliteľ letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny, s možnosťou núdzového pristátia, väčšej ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

NCO.IDE.A.180 Vybavenie na prežitie

Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením vrátane prostriedkov na prežitie, aké sú vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

NCO.IDE.A.190 Rádiové komunikačné vybavenie

a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať letúny rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.

b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

c) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

NCO.IDE.A.195 Navigačné vybavenie

a) Letúny letiace po tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia mať potrebné navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade:

▼M1

1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a

2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

▼M9

d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼M15

e) Letúny musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť letúny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Veliteľ lietadla zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadla, ktoré si to vyžaduje.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 veliteľ lietadla nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takýchto prípadoch veliteľ lietadla dotknuté údaje nepoužije.

▼M1

ODDIEL 2

Vrtuľníky

NCO.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;

2. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.190;

3. sú používané na dosiahnutie súladu s NCC.IDE.H.195, alebo

4. sú vo vrtuľníku nainštalované.

▼M15

b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. elektrické baterky;

2. presné hodiny;

3. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

5. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

6. zariadenie na pripútanie detí;

7. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v prílohe VII (časť NCO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami NCO.IDE.H.190 a NCO.IDE.H.195 prílohy VII;

2. prístroje a vybavenie alebo príslušenstvo nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼M1

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

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

NCO.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

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

a) prevádzka vrtuľníka neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo

b) vrtuľník nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

NCO.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím reflektorom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;

e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich;

f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a

▼M1

g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na zabránenie zrážkam na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

NCO.IDE.H.120 Lety VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Vrtuľníky prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti a

5. sklzu.

b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci, pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

i) letovej polohy;

ii) vertikálnej rýchlosti a

iii) stabilizovaného kurzu; a

2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.

c) Vrtuľníky prevádzkované pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

NCO.IDE.H.125 Lety IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M1

4. indikovanej rýchlosti;

5. vertikálnej rýchlosti;

6. sklzu;

7. letovej polohy;

8. stabilizovaného kurzu a

9. teploty vonkajšieho vzduchu;

▼M1

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy a

d) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje.

NCO.IDE.H.126 Doplnkové vybavenie pre jednopilotné lety IFR

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

NCO.IDE.H.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

NCO.IDE.H.140 Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia

a) Vrtuľníky musia byť vybavené:

▼M15

1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu na palube vo veku 24 mesiacov a staršiu, alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo špecialistu na úlohy na palube;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku a záchytnými zariadeniami na každom pracovnom mieste;

▼M1

3. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu pre každého cestujúceho vo veku 2 rokov a staršieho v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2012;

4. detským pripútacím zariadením pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov a

5. bezpečnostným pásom s postrojom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky.

b) Bezpečnostný pás s postrojom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

NCO.IDE.H.145 Súprava prvej pomoci

a) Vrtuľníky musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a

2. pravidelne obnovovaná/dopĺňaná.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Prídavný kyslík – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny prevádzkované v podmienkach, kde sa vyžaduje dodávka kyslíka podľa článku NCO.OP.190, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Ručné hasiace prístroje

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

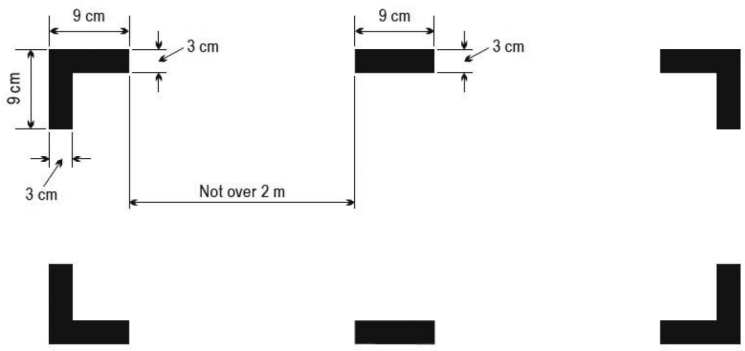
b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

NCO.IDE.H.165 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

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

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



NCO.IDE.H.170 Núdzový vysielač polohy (ELT)

a) Vrtuľníky certifikované pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre viac ako šesť cestujúcich musia byť vybavené:

1. automatickým ELT a

2. jedným núdzovým vysielačom polohy na prežitie [ELT(S)] v záchrannom člne alebo záchrannej veste, ak vrtuľník letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou.

b) Vrtuľníky certifikované pre maximálnu konfiguráciu sedadiel pre šesť alebo menej cestujúcich musia byť vybavené núdzovým vysielačom polohy na prežitie [ELT(S)] alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci.

c) Núdzové vysielače polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Lety nad vodnou plochou

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky osoby mladšie ako 24 mesiacov na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené vrtuľníky:

▼M1

1. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, ak v prípade poruchy kritického motora vrtuľník nie je schopný udržať horizontálny let, alebo

2. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 10 minútam letu pri normálnej cestovnej rýchlosti, ak v prípade poruchy kritického motora vrtuľník je schopný udržať horizontálny let, alebo

3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku/prevádzkovom mieste, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Všetky záchranné vesty alebo rovnocenné plávacie zariadenia pre jednotlivca musia byť vybavené elektrickým svetlom na uľahčenie určenia polohy osôb.

c) Veliaci pilot vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

d) Veliaci pilot vrtuľníka pri rozhodovaní o tom, či záchranné vesty požadované podľa písmena a) musia mať na sebe všetky osoby na palube, určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode.

NCO.IDE.H.180 Vybavenie na prežitie

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením vrátane prostriedkov na prežitie, aké sú vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode

Vrtuľníky letiace nad vodou v nehostinnom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pevniny musia spĺňať aspoň jednu z týchto podmienok:

a) byť projektované na pristátie na vodu v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami;

b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými certifikačnými špecifikáciami;

c) byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Rádiové komunikačné vybavenie

a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať vrtuľníky rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.

b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

▼M1

c) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

d) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa NCO.IDE.H.135 vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota a/alebo člena posádky na jeho pracovnom mieste.

NCO.IDE.H.195 Navigačné vybavenie

a) Vrtuľníky letiace na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade:

1. s letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to vhodné a

2. s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

▼M9

d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼M15

e) Vrtuľníky musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť vrtuľníky vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými funkciami.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takýchto prípadoch veliteľ vrtuľníka dotknuté údaje nepoužije.

▼**M14**

_____

▼**M11**

_____

▼**M4**

PODČASŤ E

OSOBITNÉ POŽIADAVKY

ODDIEL 1

Všeobecné ustanovenia

NCO.SPEC.100 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa stanovujú osobitné požiadavky, ktoré musí dodržiavať veliteľ lietadla, ktorý vykonáva neobchodnú špeciálnu prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel.

NCO.SPEC.105 Kontrolný zoznam

a) Pred začatím špeciálnej prevádzky musí veliteľ lietadla uskutočniť posúdenie rizika, pričom prehodnotí zložitosť činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z prevádzky a stanoviť opatrenia na zmiernenie rizika.

b) Špeciálna prevádzka sa vykonáva v súlade s kontrolným zoznamom. Na základe posúdenia rizika veliteľ lietadla stanovuje takýto kontrolný zoznam v závislosti od špeciálnej činnosti a použitého lietadla, pričom zohľadňuje všetky oddiely tejto podčasti.

c) Kontrolný zoznam, ktorý sa týka služobných povinností veliteľa lietadla, členov posádky a špecialistov na úlohy, musí byť ľahko dostupný pri každom lete.

d) Kontrolný zoznam sa podľa potreby pravidelne prehodnocuje a aktualizuje.

NCO.GEN.110 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

Kedykoľvek sú členovia posádky alebo špecialisti na úlohy zapojení do prevádzky, veliaci pilot musí:

a) zabezpečiť, aby členovia posádky a špecialisti na úlohy dodržiavali požiadavky uvedené v podčastiach NCO.SPEC.115 a NCO.SPEC.120;

b) nezačať let, ak je ktorýkoľvek člen posádky alebo špecialista na úlohy nespôsobilý na výkon služobných povinností z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;

c) pokračovať v lete iba po najbližšie letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená spôsobilosť na výkon služobných povinností ktoréhokoľvek člena posádky alebo špecialistu na úlohy z dôvodu únavy, choroby alebo nedostatku kyslíka;

d) zabezpečiť, aby členovia posádky a špecialisti na úlohy dodržiavali zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka;

e) zabezpečiť, aby sa všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy mohli navzájom dohovoriť spoločným jazykom, a

▼M9

f) zabezpečiť, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky nepretržite dýchali prídavný kyslík vždy, keď usúdi, že by nedostatok kyslíka v plánovanej letovej výške mohol oslabiť schopnosti členov posádky alebo uškodiť špecialistom na úlohy. Ak veliaci pilot nedokáže usúdiť, ako by nedostatok kyslíka mohol ovplyvniť všetky osoby na palube, zaistí, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky nepretržite dýchali prídavný kyslík vždy, keď kabínová nadmorská výška presiahne 10 000 ft na čas dlhší ako 30 minút, a vždy, keď kabínová nadmorská výška presiahne 13 000 ft.

▼M4

NCO.SPEC.115 Zodpovednosť posádky

a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti posádky sa uvádzajú v kontrolnom zozname.

▼M11

b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí člen posádky pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v kontrolnom zozname neuvádza inak.

▼M4

c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, musí byť počas letu pripútaný bezpečnostnými pásmi.

d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden člen letovej posádky s príslušnou kvalifikáciou zdržiavať pri ovládacích zariadeniach lietadla.

e) Člen posádky nevykonáva služobné povinnosti v lietadle:

1. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich služobných povinností, alebo

▼M12

2. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

▼M4

f) Člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:

1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v podčasti FTL prílohy III (časti ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, ak je to použiteľné, a

2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činností v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).

g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:

1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a

2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

▼M4

NCO.SPEC.120 Zodpovednosť špecialistov na úlohy

a) Špecialista na úlohy zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti špecialistov na úlohy sa uvádzajú v kontrolnom zozname.

▼M11

b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí špecialista na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v kontrolnom zozname neuvádza inak.

▼M4

c) Špecialista na úlohy sa uistí, že je pri výkone špecializovaných úloh pripútaný, ak sú vonkajšie dvere otvorené alebo odstránené.

d) Špecialista na úlohy hlási veliteľovi lietadla:

1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a

2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

NCO.SPEC.125 Bezpečnostné pokyny

a) Veliteľ lietadla musí pred začatím vzletu poučiť špecialistov na úlohy o:

1. núdzovom vybavení a postupoch;

2. prevádzkových postupoch súvisiacich so špecializovanou úlohou pred každým letom alebo sériou letov.

b) Poučenie uvedené v písmene a) bode 2 sa nemusí vyžadovať, ak špecialisti na úlohy dostali inštruktáž týkajúcu sa prevádzkových postupov pred začatím prevádzkovej sezóny v uvedenom kalendárnom roku.

NCO.SPEC.130 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR

Veliteľ lietadla stanovuje minimálne letové nadmorské výšky pre všetky úseky tratí, na ktorých sa má vykonať let IFR, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Pokiaľ špecialista na úlohy nie je na palube lietadla na účely výcviku, veliteľ lietadla pri preprave špecialistov na úlohy nevykonáva simulácie:

▼M4

a) situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo

b) letu v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC).

NCO.SPEC.150 Zistenie blízkosti zeme

Pokiaľ je nainštalovaný systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme, môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme.

NCO.SPEC.155 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

Bez ohľadu na NCO.OP.200 môže byť systém ACAS II vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej, ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém ACAS.

NCO.SPEC.160 Vypúšťanie nebezpečného tovaru

Veliteľ lietadla nesmie prevádzkovať lietadlo nad osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak z lietadla vypúšťa nebezpečný tovar.

NCO.SPEC.165 Preprava a použitie zbraní

a) Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby pri preprave zbraní na palube lietadla na účely špecializovanej úlohy boli tieto zbrane, ak sa práve nepoužívajú, zaistené.

b) Špecialista na úlohy, ktorý zbraň používa, musí vykonať všetky potrebné opatrenia, aby zabránil ohrozeniu lietadla, ľudí na palube alebo na zemi.

NCO.SPEC.170 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – letúny

Pri prevádzke letúnov vo výške pod 150 m (500 ft) mimo husto osídlenej oblasti, ktoré v prípade kritickej poruchy motora nie sú schopné udržať letovú hladinu, musí veliteľ lietadla:

a) stanoviť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora a

b) poučiť všetkých členov posádky a špecialistov na úlohy na palube o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

NCO.SPEC.175 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – vrtuľníky

a) Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo nad husto osídlenými oblasťami, ak:

1. má vrtuľník osvedčenie kategórie A alebo B a

2. sú stanovené bezpečnostné opatrenia, aby osoby ani majetok na zemi neboli vystavené neprimeranému ohrozeniu.

▼M4

b) Veliteľ lietadla musí:

1. stanoviť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora a

2. poučiť všetkých členov posádky a špecialistov na úlohy na palube o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

c) Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby hmotnosť pri vzlete, pristávaní alebo visení nepresiahla maximálnu hmotnosť stanovenú pre:

1. visenie bez vplyvu prízemného efektu (HOGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu alebo

2. v podmienkach, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie visenia bez vplyvu prízemného efektu, hmotnosť vrtuľníka nesmie presiahnuť maximálnu hmotnosť stanovenú pre visenie s vplyvom prízemného efektu (HIGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu, ak dané podmienky umožňujú visenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti.

ODDIEL 2

Lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolný zoznam

Kontrolný zoznam v prípade HESLO musí obsahovať:

a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;

b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;

c) požadované vybavenie;

d) akékoľvek obmedzenia a

e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.HESLO.105 Osobitné vybavenie pre lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu

Vrtuľník musí byť vybavený aspoň:

a) jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku(-ov)/nákladu a

b) jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

NCO.SPEC.HESLO.110 Preprava nebezpečného nákladu

Prevádzkovateľ, ktorý prepravuje nebezpečný náklad z neosídlených miest/miest bez posádky alebo vzdialených miest na neosídlené miesta/miesta bez posádky a vzdialené miesta, požiada príslušný orgán o výnimku z ustanovení technických pokynov, pokiaľ má zámer nedodržiavať požiadavky uvedených pokynov.

ODDIEL 3

Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolný zoznam

Kontrolný zoznam v prípade HEC musí obsahovať:

a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;

▼M4

b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;

c) požadované vybavenie;

d) akékoľvek obmedzenia a

e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.HEC.105 Osobitné vybavenie pre lety s vonkajším ľudským nákladom

a) Vrtuľník musí byť vybavený:

1. zdvíhacím zariadením alebo ťažným hákom;

2. jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku a

3. jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

▼M15

b) Inštalácia zdvíhacích zariadení a ťažného háku okrem jednoduchého PCDS a všetky následné zmeny musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti.

▼M4

ODDIEL 4

Zoskoky s padákom (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolný zoznam

Kontrolný zoznam v prípade PAR musí obsahovať:

a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;

b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;

c) požadované vybavenie;

d) akékoľvek obmedzenia a

e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.PAR.105 Preprava členov posádky a špecialistov na úlohy

Požiadavka stanovená v podčasti NCO.SPEC.120 písm. c) sa nevzťahuje na špecialistov na úlohy, ktorí zoskakujú s padákom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sedadlá

Bez ohľadu na NCO.IDE.A.140 písm. a) bod 1 a NCO.IDE.H.140 písm. a) bod 1 sa môže podlaha lietadla použiť ako sedadlo, ak sú k dispozícii prostriedky, ktorých sa špecialista na úlohy môže držať alebo ktorými sa môže pripútať.

NCO.SPEC.PAR.115 Prídavný kyslík

Bez ohľadu na NCO.SPEC.110 písm. f) sa požiadavka na použitie prídavného kyslíka nevzťahuje na členov posádky iných ako veliteľ lietadla a na špecialistov na úlohy vykonávajúcich služobné povinnosti nevyhnutné pri špecializovaných úlohách, vždy keď nadmorská výška kabíny:

a) presiahne 13 000 ft najviac na 6 minút alebo

b) presiahne 15 000 ft najviac na 3 minúty.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Preprava a vypúšťanie nebezpečného nákladu

Bez ohľadu na ustanovenie NCO.SPEC.160 môžu mať parašutisti dymové vlečné zariadenia a opustiť lietadlo na účely parašutistickej prehliadky, ktorú vykonávajú nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.

▼M4

ODDIEL 5

Akrobatické lety (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolný zoznam

Kontrolný zoznam v prípade ABF musí obsahovať:

a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;

b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;

c) požadované vybavenie;

d) akékoľvek obmedzenia a

e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenty a informácie

Na palube lietadla sa počas akrobatických letov nemusia nachádzať tieto dokumenty a informácie uvedené v NCO.GEN.135 písm. a):

a) podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné;

b) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate/oblasti letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate a

c) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá alebo lietadlá, proti ktorým sa zakročuje.

NCO.SPEC.ABF.110 Vybavenie

Na akrobatické lety sa nemusia uplatňovať tieto požiadavky na vybavenie:

a) súprava prvej pomoci, ako sa stanovuje v podčastiach NCO.IDE.A.145 a NCO.IDE.H.145;

b) ručný hasiaci prístroj, ako sa stanovuje v podčastiach NCO.IDE.A.160 a NCO.IDE.H.180, a

c) núdzový vysielač polohy alebo osobný rádiomaják, ako sa stanovuje v podčastiach NCO.IDE.A.170 a NCO.IDE.H.170.

▼M15

ODDIEL 6

Kontrolné lety na účely údržby (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Úrovne kontrolných letov na účely údržby

Pred vykonaním kontrolného letu na účely údržby musí prevádzkovateľ určiť príslušnú úroveň kontrolného letu na účely údržby, a to takto:

a) kontrolný let na účely údržby úrovne A je let, pri ktorom sa očakáva použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ako sú vymedzené v letovej príručke lietadla, alebo pri ktorom sa vyžaduje preukázanie fungovania záložného systému alebo iných bezpečnostných zariadení;

▼M15

b) kontrolný let na účely údržby úrovne B je akýkoľvek kontrolný let na účely údržby okrem kontrolného letu na účely údržby úrovne A.

NCO.SPEC.MCF.105 Prevádzkové obmedzenia

a) Odchylne od ustanovenia NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 tejto prílohy kontrolný let na účely údržby môže vykonávať lietadlo, ktoré bolo uvoľnené do prevádzky s nedokončenou údržbou v súlade s ustanovením M.A.801 písm. g) alebo ustanovením 145.A.50 písm. e) prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014.

▼M16

b) Odchylne od ustanovenia NCO.GEN.105 písm. a) bodu 4 tejto prílohy kontrolný let na účely údržby môže vykonávať lietadlo, ktoré bolo uvoľnené do prevádzky s nedokončenou údržbou v súlade s ustanovením M.A.801 písm. f) prílohy I (časť M), ustanovením 145.A.50 písm. e) prílohy II (časť 145) alebo ustanovením ML.A.801 písm. f) prílohy Vb (časť ML) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolný zoznam a bezpečnostné pokyny

a) Kontrolný zoznam uvedený v ustanovení NCO.SPEC.105 sa musí podľa potreby aktualizovať pred každým kontrolným letom na účely údržby a musia sa v ňom zohľadňovať prevádzkové postupy, ktoré sa majú dodržiavať počas daného kontrolného letu na účely údržby.

b) Bez ohľadu na ustanovenie NCO.SPEC.125 písm. b) sa pred každým kontrolným letom na účely údržby vyžaduje, aby bol špecialista na úlohy poučený o bezpečnosti.

NCO.SPEC.MCF.120 Požiadavky na letovú posádku

Prevádzkovateľ pri výbere člena letovej posádky pre kontrolný let na účely údržby prihliada na zložitosť lietadla a úroveň kontrolného letu na účely údržby vymedzenú v ustanovení NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Zloženie posádky a osoby na palube

a) Pred každým zamýšľaným kontrolným letom na účely údržby veliaci pilot určí, či sú potrební ďalší členovia posádky alebo špecialisti na úlohy, alebo obaja, pričom prihliada na očakávanú pracovnú záťaž člena letovej posádky alebo špecialistu na úlohy a na posúdenie rizika.

b) Počas kontrolného letu na účely údržby úrovne A veliaci pilot neumožní prítomnosť osôb na palube s výnimkou tých, ktoré sa vyžadujú podľa písmena a).

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Simulované mimoriadne alebo núdzové postupy počas letu

Odchylne od ustanovenia NCO.SPEC.145 môže veliaci pilot simulovať situácie, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov so špecialistom na úlohy na palube, ak je simulácia potrebná na splnenie zámeru letu a ak bola uvedená v kontrolnom zozname podľa ustanovenia NCO.SPEC.MCF.110 alebo v prevádzkových postupoch.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavenie

Ak je zámerom kontrolného letu na účely údržby kontrola riadneho fungovania systému alebo vybavenia, tento systém alebo vybavenie musia byť označené ako potenciálne nespoľahlivé a pred letom sa musia odsúhlasiť vhodné opatrenia na zmiernenie s cieľom minimalizovať riziká pre bezpečnosť letu.

▼M4

PRÍLOHA VIII

ŠPECIÁLNA PREVÁDZKA

[ČASŤ SPO]

SPO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti

▼M15

a) Táto príloha sa uplatňuje na akúkoľvek špeciálnu prevádzku, pri ktorej sa lietadlo používa na špeciálne činnosti ako napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama alebo kontrolné lety na účely údržby.

▼M4

b) Bez ohľadu na písmeno a) sa pri neobchodnej špeciálnej prevádzke iných ako zložitých motorových lietadiel musia dodržiavať ustanovenia prílohy VII (časť NCO).

c) Bez ohľadu na písmeno a) sa táto prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel môže vykonávať v súlade s prílohou VII (časť NCO):

1. súťažné lety alebo letecké prehliadky pod podmienkou, že odplata alebo iná primeraná protihodnota poskytnutá za takéto lety sa obmedzuje na pokrytie priamych nákladov a primeraný príspevok na ročné náklady, ako aj ceny, ktoré nepresahujú hodnotu stanovenú príslušným orgánom;

▼M14

2. výsadky, ťahanie vetroňov letúnmi alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je uvedená v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania pod podmienkou, že lietadlo prevádzkuje organizácia na základe vlastníctva alebo prenájmu lietadla bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že kedykoľvek sa nečlenovia organizácie podieľajú na takýchto letoch, tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie.

▼M4

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

▼M15

SPO.GEN.100 Príslušný orgán

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

▼M4

SPO.GEN.101 Spôsoby plnenia požiadaviek

Prevádzkovateľ môže na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi použiť náhradné spôsoby dosiahnutia súladu alternatívne k spôsobom, ktoré prijala agentúra.

▼M14

_____

▼M4

SPO.GEN.105 Zodpovednosť posádky

a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti posádky sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch a v prípade potreby v prevádzkovej príručke.

▼M11

b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí člen posádky pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v štandardných prevádzkových postupoch neuvádza inak.

▼M4

c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, musí byť počas letu pripútaný bezpečnostnými pásmi.

d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden člen letovej posádky s príslušnou kvalifikáciou zdržiavať pri ovládacích zariadeniach lietadla.

e) Člen posádky nevykonáva služobné povinnosti v lietadle:

1. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich služobných povinností, alebo

▼M12

2. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

▼M4

f) Člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:

1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v podčasti FTL prílohy III (časti ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, ak je to použiteľné, a

2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).

g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:

1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a

2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

SPO.GEN.106 Zodpovednosť špecialistov na úlohy

a) Špecialista na úlohy zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti špecialistov na úlohy sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch.

▼M11

b) Počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí špecialista na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v štandardných prevádzkových postupoch neuvádza inak.

▼M4

c) Špecialista na úlohy sa uistí, že je pri výkone špecializovaných úloh pripútaný, ak sú vonkajšie dvere otvorené alebo odstránené.

d) Špecialista na úlohy hlási veliteľovi lietadla:

1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a

2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

SPO.GEN.107 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:

1. bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, špecialistov na úlohy a náklad na palube počas prevádzky lietadla;

2. začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti;

3. zabezpečenie, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s príslušnou príručkou;

4. začatie letu až po tom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2.a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené:

i) lietadlo je spôsobilé na let;

ii) lietadlo je riadne zaregistrované;

▼M14

iii) prístroje a vybavenie, ktoré sú potrebné na uskutočnenie daného letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v bodoch SPO.IDE.A.105 alebo SPO.IDE.H.105;

▼M11

iv) hmotnosť lietadla a umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;

▼M4

v) všetko vybavenie a batožina sú riadne naložené a zabezpečené ; ►M9 ——————— ◄

vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené ►M9 a ◄

▼M9

vii) všetky navigačné databázy prípadne potrebné pre PBN sú vhodné a aktuálne;

▼M4

5. nezačatie letu, ak je on sám alebo iný člen posádky, alebo špecialista na úlohy nespôsobilý na výkon služobných povinností z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;

6. pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon služobných povinností alebo spôsobilosť na výkon služobných povinností iného člena posádky alebo špecialistu na úlohy z dôvodu únavy, choroby alebo nedostatku kyslíka;

7. rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa zoznamu odchýlok usporiadania (CDL) alebo zoznamu MEL, ak je to vhodné;

8. zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla a

▼M8

9. zabezpečenie, že:

i) letové zapisovače sa počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú;

ii) v prípade udalosti inej než nehody alebo vážneho incidentu, ktorá sa nahlasuje podľa ORO.GEN.160 písm. a), sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú; a

iii) v prípade nehody alebo vážneho incidentu, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov riadi vyšetrovací orgán:

A) sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú;

B) sa letové zapisovače deaktivujú okamžite po ukončení letu; a

C) preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov sa prijmú pred opustením priestoru pre letovú posádku.

▼M4

b) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.

c) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

d) Bez ohľadu na ustanovenie písmena a) bodu 6 môže veliteľ lietadla pri prevádzke s viacčlennou posádkou pokračovať v lete ďalej, ako je najbližšie letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sa prijmú vhodné opatrenia na zmiernenie rizík.

e) Veliteľ lietadla musí v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, prijať opatrenia, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od prepisov, prevádzkových postupov a metód.

▼M4

f) Veliteľ lietadla podá bezodkladne príslušnému orgánu hlásenie o čine protiprávneho zasahovania a informuje o tom príslušný miestny úrad.

g) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby alebo značné poškodenie lietadla alebo majetku.

▼M11

_____

▼M4

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

Veliteľ lietadla, členovia posádky a špecialisti na úlohy dodržiavajú zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

SPO.GEN.115 Spoločný jazyk

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy mohli navzájom dohovoriť spoločným jazykom.

▼M5

SPO.GEN.119 Rolovanie lietadiel

Prevádzkovateľ stanoví postupy rolovania lietadiel s cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku a zvýšiť bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy.

▼M4

SPO.GEN.120 Rolovanie letúnov

Prevádzkovateľ zabezpečuje, že rolovanie letúna v pohybovom priestore letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri ovládacích zariadeniach:

a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou alebo

b) bola určená prevádzkovateľom a:

1. absolvovala výcvik na rolovanie letúnov;

2. absolvovala výcvik na používanie rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;

3. dostala inštruktáž o pôdoryse letiska, trasách, značkách, označeniach, svetlách, signáloch a pokynoch služby riadenia letovej prevádzky (ATC), používanom jazyku a postupoch a

4. je schopná splniť prevádzkové normy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

SPO.GEN.125 Zapojenie rotora

Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri ovládacích zariadeniach lietadla.

SPO.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia

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

▼M14

SPO.GEN.131 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB)

a) Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia (EFB), prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby to nemalo negatívny vplyv na výkonnosť systémov alebo vybavenia lietadla, ani na schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

b) Prevádzkovateľ pred začiatkom používania aplikácie EFB typu B musí:

1. vykonať posúdenie rizika spojeného s používaním zariadenia EFB, ktoré je hostiteľskou platformou pre danú aplikáciu, a s predmetnou aplikáciou EFB a jej funkciami, v rámci ktorého určí súvisiace riziká a zabezpečí ich správne zmiernenie; pričom posúdenie rizika musí byť zamerané na riziká súvisiace s rozhraním človek – stroj zariadenia EFB a danou aplikáciou EFB a

2. zriadiť systém správy EFB vrátane zavedenia postupov správy a používania zariadenia EFB a aplikácie EFB, ako aj súvisiacich požiadaviek na školenie.

▼M4

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

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

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

a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ ďalej nie je stanovené inak:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);

2. originál osvedčenia o zápise do registra;

3. originál osvedčenia letovej spôsobilosti (CofA);

4. hlukové osvedčenie, ak sa vyžaduje;

5. kópia vyhlásenia, ako sa stanovuje v ORO.DEC.100, a v prípade potreby kópia oprávnenia, ako sa stanovuje v ORO.SPO.110;

6. zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje;

7. povolenie palubnej rádiovej stanice, ak sa vyžaduje;

8. doklad(-y) o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla tretej strane;

9. palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument;

▼M16

10. technický denník lietadla v súlade s nariadením (EÚ) č. 1321/2014, ak sa vyžaduje;

▼M4

11. podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;

12. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate/oblasti letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;

▼M4

13. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;

14. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu;

15. platné časti prevádzkovej príručky a/alebo štandardných prevádzkových postupov alebo letovej príručky lietadla dôležité pri plnení služobných povinností členov posádky a odborníkov na úlohy, ktoré im musia byť ľahko dostupné;

16. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok usporiadania (CDL), ak sa vyžaduje;

17. príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú leteckou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;

18. príslušné meteorologické informácie, ak sa vyžadujú;

19. zoznamy nákladu, ak sa vyžadujú, a

20. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.

b) Bez ohľadu na písmeno a) môžu dokumenty a informácie uvedené v písmene a) bodoch 2 až 11 a v písmene a) bodoch 14, 17, 18 a 19 zostať uložené na letisku alebo mieste prevádzky pri letoch:

1. pri ktorých sa plánuje vzlet a pristátie na tom istom letisku alebo mieste prevádzky alebo

2. pri ktorých lietadlo zotrváva vo vzdialenosti alebo oblasti stanovej príslušným orgánom v súlade s ustanoveniami podčasti ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

d) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) bodoch 2 až 8 pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde možno poskytnúť náhradné dokumenty.

e) Prevádzkovateľ v primeranom čase od požiadania poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube.

▼M16

SPO.GEN.145 Manipulácia so záznamami letového zapisovača: uchovávanie, predloženie, ochrana a používanie

a) Po nehode, vážnom incidente alebo udalosti, ktoré určil vyšetrovací orgán, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné zaznamenané údaje letového zapisovača počas obdobia 60 dní, alebo do iného dátumu, ktorý stanovil vyšetrovací orgán.

b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzkyschopnosti letových zapisovačov, ktorých preprava sa vyžaduje.

▼**M16**

c) Prevádzkovateľ zabezpečí uchovanie záznamov letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa majú zaznamenávať do letových zapisovačov. Na účely skúšania a údržby uvedených letových zapisovačov však možno počas skúšania vymazať najviac 1 hodinu najstarších zaznamenaných údajov.

d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.

e) Prevádzkovateľ sprístupní akékoľvek uchované záznamy letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.

f) Bez toho, aby boli dotknuté nariadenia (EÚ) č. 996/2010 a (EÚ) 2016/679 a s výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača:

1. sa nesmú zverejniť alebo použiť zvukové záznamy z letového zapisovača, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:

i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito zvukovými záznamami a s ich prepisom;

ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;

iii) takéto zvukové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.

1a. Keď sa vykonáva kontrola zvukových záznamov z letového zapisovača na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača, prevádzkovateľ chráni dôvernosť týchto zvukových záznamov a zabezpečuje, aby sa nezverejňovali alebo nepoužívali na iné účely než na zabezpečenie prevádzkyschopnosti letového zapisovača.

2. Letové parametre alebo správy dátového spojenia zaznamenané letovým zapisovačom sa nesmú použiť na iné účely než na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré podliehajú povinnému hláseniu. Toto obmedzenie sa neuplatňuje, ak takéto záznamy spĺňajú ktorúkoľvek z týchto podmienok:

i) sú použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;

ii) sú anonymizované;

iii) sú zverejnené v zmysle bezpečnostných postupov.

3. S výnimkou zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača sa nesmú zverejniť alebo použiť obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, ak nie sú splnené všetky tieto podmienky:

▼M16

i) je zavedený postup týkajúci sa manipulácie s takýmito obrazovými záznamami;

ii) všetci dotknutí členovia posádky a pracovníci údržby poskytli vopred súhlas;

iii) takéto obrazové záznamy sa používajú iba na zachovanie alebo zvýšenie bezpečnosti.

3a. Keď sa obrazové materiály z priestoru pre letovú posádku, ktoré zaznamenal letový zapisovač, kontrolujú na účely zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača, potom:

i) sa uvedené obrazové materiály nesmú zverejniť alebo použiť na iné účely než na zabezpečenia prevádzkyschopnosti letového zapisovača;

ii) ak na týchto obrazových materiáloch môžu byť viditeľné časti tela členov posádky, prevádzkovateľ zabezpečí utajenie týchto obrazových materiálov.

▼M4

SPO.GEN.150 Preprava nebezpečného nákladu

a) Letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskemu dohovoru naposledy zmenenou a rozšírenou technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu (ICAO Dok. 9284-AN/905) vrátane jej dodatkov, doplnkov a všetkých ďalších doplnení alebo korigend.

b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s podčasťou G prílohy V (časťou SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 s výnimkou prípadov, keď:

1. náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov;

2. náklad prepravujú špecialisti na úlohy alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine oddelenej od svojho vlastníka v súlade s časťou 8 technických pokynov;

3. sa náklad musí nachádzať na palube lietadla na špecializované účely v súlade s technickými pokynmi;

4. sa náklad používa na účely zlepšenia bezpečnosti letu, pričom jeho preprava na palube lietadla je opodstatnená s cieľom zabezpečiť včasnú dostupnosť nákladu na prevádzkové účely bez ohľadu na to, či sa dané predmety a látky musia nachádzať na palube, alebo je plánované ich použitie v súvislosti s konkrétnym letom.

▼M4

c) Prevádzkovateľ stanovuje postupy na zabezpečenie toho, že sa prijmú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.

d) Prevádzkovateľ poskytuje pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami technických pokynov.

e) Prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi bezodkladne oznámi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti:

1. každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom;

2. nájdenie nebezpečného tovaru prepravovaného špecialistami na úlohy alebo posádkou, alebo v ich batožine, ak náklad nie je v súlade s časťou 8 technických pokynov.

f) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby špecialisti na úlohy dostali informácie o nebezpečnom náklade.

g) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste príjmu nákladu, ako sa vyžaduje v technických pokynoch.

SPO.GEN.155 Vypúšťanie nebezpečného nákladu

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lietadlo nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak z lietadla vypúšťa nebezpečný náklad.

SPO.GEN.160 Preprava a použitie zbraní

a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby pri preprave zbraní na palube lietadla na účely špecializovanej úlohy boli tieto zbrane, ak sa práve nepoužívajú, zaistené.

b) Špecialista na úlohy, ktorý zbraň používa, musí vykonať všetky potrebné opatrenia, aby zabránil ohrozeniu lietadla, ľudí na palube alebo na zemi.

SPO.GEN.165 Prístup do priestoru pre letovú posádku

Konečné rozhodnutie o prístupe do priestoru pre letovú posádku prijíma veliteľ lietadla a zabezpečuje, aby:

a) prístup do priestoru pre letovú posádku nespôsobil odvedenie pozornosti alebo narušenie vykonávania letu a

b) všetky osoby prepravované v priestore pre letovú posádku boli oboznámené s postupmi týkajúcimi sa bezpečnosti.

PODČASŤ B

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

SPO.OP.100 Použitie letísk a miest prevádzky

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

▼M21

SPO.OP.101 Kontrola a nastavenia výškomera

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na kontrolu výškomera pred každým odletom.

b) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre nastavenia výškomera vo všetkých fázach letu, v ktorých sa v náležitých prípadoch zohľadnia postupy stanovené štátom letiska alebo štátom vzdušného priestoru.

▼M20

SPO.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny

Prevádzkovateľ pri výbere náhradných letísk a zásad plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu považuje letisko za osamotené len vtedy, ak je čas letu do najbližšieho náhradného cieľového letiska s prijateľnými poveternostnými podmienkami dlhší ako:

a) 60 minút v prípade letúnov s piestovými motormi alebo

b) 90 minút v prípade letúnov s turbínovými motormi.

▼M21

SPO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ stanoví letiskové prevádzkové minimá pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktoré sa plánuje použiť, s cieľom zabezpečiť separáciu lietadla od terénu a prekážok a zmierniť riziko straty vizuálnej orientácie počas vizuálneho úseku priblížení podľa prístrojov.

b) Metóda použitá na stanovenie letiskových prevádzkových miním musí zohľadňovať všetky tieto prvky:

1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;

2. vybavenie, ktoré je na palube lietadla k dispozícii na navigáciu, nadviazanie vizuálnej orientácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, pristátí a pri nevydarenom priblížení;

3. všetky podmienky alebo obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla (AFM);

4. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;

5. primeranosť a výkonnosť prostriedkov a infraštruktúry, ktoré sú k dispozícii na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;

6. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami (OCA/OCH) pre postupy priblíženia podľa prístrojov (IAP);

7. prekážky v oblastiach počiatočného stúpania a potrebné bezpečnostné odstupy od nich;

8. akékoľvek neštandardné charakteristiky letiska, IAP alebo miestneho prostredia;

9. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;

10. IAP;

11. charakteristiky letiska a dostupné letecké navigačné služby (ANS);

12. všetky prípadné minimá vyhlásené štátom letiska;

13. podmienky predpísané v akýchkoľvek osobitných schváleniach pre prevádzku za nízkej viditeľnosti (LVO) alebo prevádzku s prevádzkovými zápočtami a

14. príslušné prevádzkové skúsenosti prevádzkovateľa.

c) Prevádzkovateľ určí spôsob stanovenia letiskových prevádzkových miním v prevádzkovej príručke.

▼M21

_____

SPO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu

a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre priblíženie letúnov okruhom nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;

2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo

3. výška rozhodnutia (DH)/MDH predchádzajúceho postupu IAP.

b) Minimálna dohľadnosť pre priblíženie letúnov okruhom musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:

1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená alebo

2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 1.

Tabuľka 1

MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou

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

SPO.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia – letúny a vrtuľníky

a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.

b) Veliteľ lietadla sa môže odchýliť od uverejnenej trate odletu, príletu alebo od postupu priblíženia:

1. za predpokladu, že je možné dodržať kritériá bezpečných výšok nad prekážkami, v plnej miere sa budú brať do úvahy prevádzkové podmienky a dodržia sa povolenia riadenia letovej prevádzky (ATC), alebo

2. ak ho stanovište riadenia letovej prevádzky (ATC) navádza radarom.

c) Konečné priblíženie sa v prípade letov zložitých motorových lietadiel musí vykonať vizuálne alebo v súlade s uverejnenými postupmi priblíženia.

▼M9

SPO.OP.116 Výkonnostná navigácia – letúny a vrtuľníky

Ak sa na plánovanú trasu alebo letový postup vyžaduje PBN, prevádzkovateľ zaistí:

a) aby bola v letovej príručke lietadla alebo inom dokumente schválenom certifikačným orgánom v rámci vyhodnocovania letovej spôsobilosti (resp. dokumente založenom na takomto schválení) uvedená príslušná špecifikácia PBN a

b) aby bolo lietadlo prevádzkované v súlade s príslušnou navigačnou špecifikáciou a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke alebo inom vyššie spomenutom dokumente.

▼M4

SPO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku

Veliteľ lietadla zohľadňuje uverejnené postupy na obmedzenie hluku s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, aby mala bezpečnosť prioritu pred obmedzením hluku.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR

a) Prevádzkovateľ pre všetky úseky tratí, na ktorých sa má vykonať let IFR, stanoví metódu určenia minimálnych letových nadmorských výšok, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom.

b) Veliteľ lietadla na základe tejto metódy stanoví pre každý let minimálne letové nadmorské výšky. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

▼M20

SPO.OP.130 Schéma pre palivo/energiu – letúny a vrtuľníky

a) Prevádzkovateľ vypracuje, zavedie a udržiava schému pre palivo/energiu, ktorá obsahuje:

1. zásady plánovania paliva/energie a zmien plánu počas letu a

2. zásady riadenia paliva/energie počas letu.

b) Schéma pre palivo/energiu musí:

1. byť vhodná pre vykonávané druhy prevádzky a

2. zodpovedať spôsobilosti prevádzkovateľa podporovať jej zavedenie.

SPO.OP.131 Schéma pre palivo/energiu – zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu – letúny a vrtuľníky

a) Ako súčasť schémy pre palivo/energiu prevádzkovateľ stanoví zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu s cieľom zabezpečiť, aby lietadlo malo dostatočné množstvo použiteľného paliva/energie na bezpečné dokončenie plánovaného letu a na možné odchýlky od plánovaného letu.

b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie paliva/energie pre lety bolo založené aspoň na týchto prvkoch:

▼**M20**

1. na postupoch, ktoré sú zahrnuté v prevádzkovej príručke, ako aj:

   i) aktuálnych informáciách pre konkrétne lietadlo odvodených zo systému sledovania spotreby paliva/energie alebo, ak nie sú k dispozícii,

   ii) údajoch poskytnutých výrobcom lietadla a

2. na prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný, vrátane:

   i) údajov o spotrebe paliva/energie lietadla;

   ii) predpokladaných hmotností;

   iii) predpokladaných meteorologických podmienok;

   iv) účinkov odložených položiek údržby a/alebo odchýlok v konfigurácii a

   v) predpokladaných meškaní.

c) V prípade letúnov prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného množstva paliva/energie, ktoré sa vyžaduje pre let, zahŕňal množstvo:

1. paliva/energie na rolovanie, ktoré nemôže byť menšie ako množstvo, ktoré sa podľa predpokladov spotrebuje pred vzletom;

2. traťového paliva/energie, pričom musí ísť o také množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na to, aby letún mohol letieť od vzletu alebo z miesta zmeny plánu počas letu až po pristátie na cieľovom letisku;

3. paliva/energie na nepredvídané prípady, pričom musí ísť o také množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na kompenzáciu nepredvídaných faktorov;

4. paliva/energie na let na náhradné cieľové letisko

   i) ak sa let prevádzkuje aspoň s jedným náhradným cieľovým letiskom, musí ísť o množstvo paliva/energie potrebné na let z cieľového letiska na náhradné cieľové letisko; alebo

   ii) ak sa let neprevádzkuje so žiadnym náhradným cieľovým letiskom, musí ísť o množstvo paliva/energie potrebné na vyčkávanie na cieľovom letisku s cieľom vykompenzovať chýbajúce náhradné cieľové letisko;

5. konečnej zálohy paliva/energie, ktoré musí byť chránené, aby sa zabezpečilo bezpečné pristátie; prevádzkovateľ pri určovaní množstva konečnej zálohy paliva/energie zohľadní v tomto poradí všetky tieto skutočnosti:

   i) závažnosť nebezpečenstva pre osoby alebo majetok, ktoré môže vyplynúť z núdzového pristátia po spotrebovaní paliva/energie;

   ii) pravdepodobnosť neočakávaných okolností, keď konečná zásoba paliva/energie už nemusí byť chránená;

▼**M20**

6. dodatočného paliva/energie, ak si to vyžaduje daný druh prevádzky; ide o také množstvo paliva/energie, aby letún mohol vykonať bezpečné pristátie na náhradnom letisku na trati pre palivo/energiu (kritický scenár letiska ERA pre palivo/energiu) v prípade poruchy motora alebo poklesu pretlaku, podľa toho, čo si vyžaduje viac paliva/energie, na základe predpokladu, že takáto porucha nastane v najkritickejšom bode trate; toto dodatočné palivo/energia sa vyžaduje len vtedy, ak minimálne množstvo paliva/energie, ktoré sa vypočíta podľa písmena c) bodov 2 až 5, na takúto udalosť nepostačuje;

7. mimoriadneho paliva/energie s cieľom zohľadniť predpokladané meškania alebo osobitné prevádzkové obmedzenia a

8. paliva/energie podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliaci pilot.

d) V prípade vrtuľníkov prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného množstva paliva/energie, ktoré sa vyžaduje pre let, zahŕňal všetky tieto prvky:

1. palivo/energiu na let na letisko alebo miesto prevádzky plánovaného pristátia;

2. ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, palivo/energiu na cieľové náhradné letisko, čo je množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na vykonanie nevydareného priblíženia na letisku alebo mieste prevádzky plánovaného pristátia, a potom na let na určené náhradné cieľové letisko, priblíženie a pristátie a

3. konečnú zálohu paliva/energie, ktorá musí byť chránená, aby sa zabezpečilo bezpečné pristátie; prevádzkovateľ pri určovaní množstva konečnej zálohy paliva/energie zohľadní v tomto poradí všetky tieto skutočnosti:

   i) závažnosť nebezpečenstva pre osoby alebo majetok, ktoré môže vyplynúť z núdzového pristátia po spotrebovaní paliva/energie; a

   ii) pravdepodobnosť takýchto neočakávaných okolností, keď konečná zásoba paliva/energie už nemusí byť chránená;

4. mimoriadne palivo/energiu s cieľom zohľadniť predpokladané meškania alebo osobitné prevádzkové obmedzenia a

5. palivo/energiu podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliaci pilot.

e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby v prípade, že let musí pokračovať na iné cieľové letisko, než bolo pôvodne plánované, boli k dispozícii postupy zmeny plánu počas letu na výpočet požadovaného použiteľného paliva/energie a aby boli v prípade letúnov v súlade s písmenom c) bodmi 2 až 7 a v prípade vrtuľníkov v súlade s písmenom d).

f) Veliaci pilot môže začať let alebo v ňom pokračovať v prípade zmeny plánu počas letu, iba ak sa presvedčil, že na palube lietadla je aspoň plánované množstvo použiteľného paliva/energie a oleja, ktoré umožňuje bezpečne dokončiť let.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Bezpečnostné pokyny

a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa pred vzletom poskytla odborníkom na úlohy inštruktáž o:

1. núdzovom vybavení a postupoch;

2. prevádzkových postupoch súvisiacich so špecializovanou úlohou pred každým letom alebo sériou letov.

b) Inštruktáž uvedenú v písmene a) bode 2 možno nahradiť úvodným a udržiavacím výcvikovým programom. V takom prípade vymedzuje prevádzkovateľ aj požiadavky na rozlietanosť.

SPO.OP.140 Príprava na let

▼M9

a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla musí všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečiť, že vesmírne zariadenia, pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.

▼M21

b) Pred začatím letu sa veliaci pilot oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebieha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:

1. štúdium dostupných aktuálnych meteorologických správ a predpovedí a

2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu meteorologických podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.

SPO.OP.143 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – letúny

Letisko sa neuvedie ako náhradné cieľové letisko, pokiaľ z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – nevyplýva, že:

a) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH menšou ako 250 ft,

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a

2. viditeľnosť bude aspoň vyššia z hodnôt 1 500 m a 800 m nad minimami RVR/VIS na priblíženie podľa prístrojov alebo

b) v prípade náhradného letiska, ktoré umožňuje priblíženie podľa prístrojov s DH alebo MDH 250 ft alebo viac,

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 400 ft nad DH alebo MDH na priblíženie podľa prístrojov a

2. viditeľnosť bude aspoň 3 000 m alebo

▼M21

c) v prípade náhradného letiska bez postupu priblíženia podľa prístrojov

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň vyššia z hodnôt 2 000 ft/minimálna bezpečná výška IFR a

2. viditeľnosť bude aspoň 5 000 m.

SPO.OP.144 Plánovacie minimá náhradných cieľových letísk – vrtuľníky

Prevádzkovateľ zvolí letisko ako náhradné cieľové letisko, iba ak z dostupných aktuálnych meteorologických informácií na obdobie od 1 hodiny pred predpokladaným časom príletu do 1 hodiny po ňom, resp. od skutočného času odletu do 1 hodiny po predpokladanom čase príletu – podľa toho, ktoré obdobie je kratšie – vyplýva, že:

a) v prípade náhradného letiska s postupom IAP:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 200 ft nad DH alebo MDH na IAP a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci alebo

b) v prípade náhradného letiska bez postupu IAP:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti bude aspoň 2 000 ft alebo minimálna bezpečná výška IFR – podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, a

2. viditeľnosť bude aspoň 1 500 m cez deň alebo 3 000 m v noci.

▼M4

SPO.OP.145 Náhradné letiská pri vzlete – zložité motorové letúny

▼M21

a) Pri letoch podľa IFR veliaci pilot v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak meteorologické podmienky na letisku odletu nevyhovujú príslušným letiskovým prevádzkovým minimám, alebo ak by z iných dôvodov nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.

▼M4

b) Náhradné letisko pri vzlete sa musí nachádzať v nasledujúcej vzdialenosti od letiska odletu:

1. pre dvojmotorové letúny vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom za štandardných podmienok v bezvetrí, a

2. pre trojmotorové a viacmotorové letúny vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) stanovenou podľa letovej príručky lietadla (AFM) pre let za štandardných podmienok v bezvetrí.

c) V dostupných informáciách o letisku, ktoré má byť vybrané ako náhradné letisko pri vzlete, sa musí uvádzať, že v predpokladanom čase použitia budú podmienky na danú prevádzku zodpovedať úrovni prevádzkových miním letiska alebo budú lepšie.

▼M4

SPO.OP.150 Náhradné cieľové letiská – letúny

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

a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že počas jednej hodiny pred predpokladaným časom príletu až po jednu hodinu po predpokladanom čase príletu alebo od skutočného času odletu po jednu hodinu po predpokladanom čase príletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo

▼M20

b) je miesto plánovaného pristátia určené ako osamotené letisko a:

1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a

2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom príletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase príletu alebo od skutočného času odletu až po dve hodiny po predpokladanom čase príletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať obidve tieto meteorologické podmienky:

i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov

ii) dohľadnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

▼M4

SPO.OP.151 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky

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

a) je pre letisko plánovaného pristátia predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom príletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase príletu alebo od skutočného času odletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase príletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

1. základňa oblačnosti aspoň 120 m (400 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a

2. viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup alebo

b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:

1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov;

2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom príletu až dvoch hodín po predpokladanom čase príletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

i) základňa oblačnosti je aspoň 120 m (400 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov;

ii) viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Cieľové letiská — postupy priblíženia podľa prístrojov

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli k dispozícii dostatočné prostriedky na navigáciu a pristátie na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku, ak sa stratí schopnosť vykonať zamýšľaný postup priblíženia a pristátia.

▼M4

SPO.OP.155 Plnenie paliva s osobami nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi

a) Do lietadla sa nesmie plniť letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt ani zmes týchto druhov paliva, keď osoby nastupujú na palubu, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú.

▼M20

b) Pri všetkých ostatných druhoch paliva/energie sa vykonajú nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť kvalifikovaný personál pripravený začať s riadením evakuácie lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

SPO.OP.157 Plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi – vrtuľníky

a) Plnenie paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi sa môže vykonávať len:

1. ak špecialisti na úlohy nenastupujú do lietadla ani z neho nevystupujú;

2. ak prevádzkovateľ letiska alebo miesta prevádzky umožňuje takéto činnosti;

3. v súlade so všetkými osobitnými postupmi a obmedzeniami uvedenými v letovej príručke lietadla (AFM);

4. s typmi paliva JET A alebo JET A-1 a

5. za prítomnosti náležitých záchranných a hasičských (RFF) zariadení alebo vybavenia.

b) Prevádzkovateľ posúdi riziká spojené s plnením paliva s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi.

c) Prevádzkovateľ zavedie vhodné postupy, ktoré musia dodržiavať všetci zúčastnení pracovníci, ako sú členovia posádky, špecialisti na úlohy a personál pozemnej prevádzky.

d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby jeho členovia posádok, pracovníci pozemnej prevádzky, ako aj všetci špecialisti na úlohy, ktorí sa zúčastňujú na týchto postupoch, boli náležite vyškolení.

e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby postupy plnenia paliva vrtuľníka s motorom (motormi) v chode a/alebo otáčajúcimi sa rotormi boli špecifikované v prevádzkovej príručke.

▼M11

SPO.OP.160 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom

Každý člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom a používa ju ako hlavné zariadenie na komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS), ostatnými členmi posádky a špecialistami na úlohy.

▼M4

SPO.OP.165 Fajčenie

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube ani počas plnenia paliva či odčerpávania paliva z lietadla.

▼M4

SPO.OP.170 Meteorologické podmienky

▼M21

a) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.

b) Veliaci pilot začne alebo bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase príletu budú meteorologické podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.

▼M4

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

SPO.OP.175 Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi

a) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla okrem postupov povolených letovou príručkou lietadla (AFM).

b) V prípade prevádzky zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odnámrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.

SPO.OP.176 Ľad a iné znečistenia – postupy za letu

a) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v bode 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

b) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bezodkladne opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trate a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).

c) V prípade prevádzky zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach námrazy.

▼M21

SPO.OP.180 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému vzletu a odletu a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Pokiaľ špecialista na úlohy nie je na palube lietadla na účely výcviku, veliteľ lietadla pri preprave špecialistov na úlohy nevykonáva simulácie:

a) situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo

b) letu v podmienkach IMC umelými prostriedkami.

▼M20

SPO.OP.190 Schéma pre palivo/energiu – zásady riadenia paliva/energie počas letu

a) Prevádzkovateľ zložitých motorových lietadiel zavedie postupy na vykonávanie kontroly paliva/energie a riadenia paliva/energie počas letu.

b) Veliaci pilot monitoruje množstvo použiteľného paliva/energie zostávajúce na palube s cieľom zabezpečiť, aby bolo chránené a aby nebolo menšie ako množstvo paliva/energie, ktoré je potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo miesto prevádzky, na ktorom sa môže uskutočniť bezpečné pristátie.

c) Veliaci pilot informuje riadenie letovej prevádzky (ATC) o stave „minimálneho paliva/energie“ vyhlásením „MINIMUM FUEL“, keď veliaci pilot:

1. je zaviazaný pristáť na konkrétnom letisku alebo mieste prevádzky a

2. vypočítal, že akákoľvek zmena existujúceho povolenia pre dané letisko alebo miesto prevádzky, alebo iné meškania v leteckej prevádzke môžu mať za následok pristátie s menším množstvom paliva/energie, než je plánovaná konečná záloha paliva/energie.

d) Veliaci pilot vyhlási „núdzový stav paliva/energie“ vysielaním signálu „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“, keď množstvo použiteľného paliva/energie, ktoré má byť podľa odhadu k dispozícii pri pristátí na najbližšom letisku alebo mieste prevádzky, na ktorom možno uskutočniť bezpečné pristátie, je menšie ako plánovaná konečná záloha paliva/energie.

▼M4

SPO.OP.195 Použitie prídavného kyslíka

a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky používali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft, pokiaľ príslušný orgán nepovolí inak pri súčasnom zachovaní štandardných prevádzkových postupov.

b) Bez ohľadu na písmeno a) a s výnimkou zoskokov s padákom sa krátke exkurzie iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov v určenom trvaní vo výške nad 13 000 ft bez použitia prídavného kyslíka môžu uskutočniť bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu po zvážení týchto skutočností:

1. trvanie exkurzie vo výške nad 13 000 ft nepresiahne 10 minút alebo ak je potrebný dlhší čas, presne určený čas potrebný na splnenie špecializovanej úlohy;

2. let nepresiahne nadmorskú výšku 16 000 ft;

3. v rámci bezpečnostných pokynov podľa SPO.OP.135 sa členom posádky a špecialistom na úlohy poskytnú primerané informácie o dôsledkoch nedostatku kyslíka v tkanivách;

4. štandardné prevádzkové postupy pre prevádzku týkajúcu sa bodov 1, 2 a 3;

▼M4

5. predchádzajúce skúsenosti prevádzkovateľa pri uskutočňovaní letov vo výškach nad 13 000 ft bez použitia prídavného kyslíka;

6. individuálne skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy a ich fyziologická adaptácia na vysoké nadmorské výšky a

7. nadmorská výška základne, na ktorej sa nachádza prevádzkovateľ, alebo z ktorej sa uskutočňujú lety.

SPO.OP.200 Zistenie blízkosti zeme

a) Pilot poverený vykonaním letu urobí okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď člen letovej posádky alebo systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme zistí neprípustnú blízkosť zeme.

b) Systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme.

SPO.OP.205 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

▼M9

a) Ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, aby mala letová posádka primeraný protizrážkový výcvik a aby vedela používať vybavenie systému ACAS II.

▼M4

b) Systém ACAS II môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej, ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém ACAS.

▼M21

SPO.OP.210 Podmienky priblíženia a pristátia – letúny a vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia presvedčiť o tom, že:

a) meteorologické podmienky na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy/FATO, ktorá sa má použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo opakovaniu okruhu vzhľadom na výkonnostné informácie uvedené v prevádzkovej príručke a

b) prevádzkové minimá vybraného letiska sú v súlade so všetkými týmito aspektmi:

1. prevádzkové pozemné zariadenia;

2. prevádzkové palubné systémy;

3. výkonnosť lietadla;

4. kvalifikácia letovej posádky.

▼M16

SPO.OP.211 Podmienky na priblíženie a pristátie – vrtuľníky

Veliaci pilot sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.

▼M21

SPO.OP.215 Začatie a pokračovanie priblíženia

a) V prípade letúnov, ak je hlásená viditeľnosť (VIS) alebo rozhodujúca dráhová dohľadnosť (RVR) na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:

1. za bod, v ktorom je letún 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do úseku konečného priblíženia (FAS), ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

b) V prípade vrtuľníkov, ak je hlásená RVR menej ako 550 m a rozhodujúca RVR na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá sa má použiť na pristátie, je menšia než platné minimum, v priblížení podľa prístrojov sa nesmie pokračovať:

1. za bod, v ktorom je vrtuľník 1 000 ft nad nadmorskou výškou letiska alebo

2. do FAS, ak je DH alebo MDH viac ako 1 000 ft.

c) Ak sa nenadviaže požadovaná vizuálna orientácia, nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.

d) Ak sa požadovaná vizuálna orientácia neudrží po DA/DH alebo MDA/MDH, potom sa urýchlene vykoná opakovanie okruhu.

e) Bez ohľadu na písmeno a) ak nie je hlásená žiadna RVR a hlásená VIS je nižšia, ale prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV) je vyššia ako platné minimum, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH.

f) Bez ohľadu na písmená a) a b), ak nie je cieľom pristáť, v priblížení podľa prístrojov možno pokračovať až na DA/DH alebo MDA/MDH. Nevydarené priblíženie sa vykoná pri DA/DH alebo MDA/MDH alebo pred ňou.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Štandardné prevádzkové postupy

a) Pred začatím špeciálnej prevádzky prevádzkovateľ uskutoční posúdenie rizika, pričom prehodnotí zložitosť činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z prevádzky a stanoviť opatrenia na zmiernenie rizika.

b) Na základe posúdenia rizika prevádzkovateľ stanovuje štandardné prevádzkové postupy v závislosti od špeciálnej činnosti a použitého lietadla, pričom zohľadňuje požiadavky podčasti E. Štandardné prevádzkové postupy (SOP) sú súčasťou prevádzkovej príručky alebo samostatným dokumentom. SOP sa podľa potreby pravidelne prehodnocujú a aktualizujú.

c) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa špeciálna prevádzka vykonávala v súlade so SOP.

▼M21

SPO.OP.235 Prevádzka s EFVS 200

a) Prevádzkovateľ, ktorý má v úmysle vykonávať prevádzku s EFVS 200 s prevádzkovými zápočtami a bez osobitného schválenia, zabezpečí, aby:

1. bolo lietadlo osvedčené na plánovanú prevádzku;

▼M21

2. sa používali iba vzletové a pristávacie dráhy, FATO a postupy IAP vhodné na prevádzku s EFVS;

3. boli členovia letovej posádky spôsobilí vykonávať plánovanú prevádzku a aby sa vypracoval program výcviku a preskúšavania členov letovej posádky a príslušných pracovníkov zapojených do prípravy letu;

4. sa zaviedli prevádzkové postupy;

5. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v zozname minimálneho vybavenia (MEL);

6. sa všetky relevantné informácie zdokumentovali v programe údržby;

7. prebehli vyhodnotenia bezpečnosti a stanovili sa ukazovatele výkonnosti na monitorovanie úrovne bezpečnosti prevádzky a

8. letiskové prevádzkové minimá zohľadňovali možnosti použitého systému.

b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku s EFVS 200 pri vykonávaní LVO.

c) Bez ohľadu na písmeno a) bod 1 môže prevádzkovateľ používať EVS, ktoré spĺňajú minimálne kritériá na vykonávanie prevádzky s EFVS 200 za predpokladu, že to schváli príslušný orgán.

▼M4

PODČASŤ C

VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA

SPO.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá

▼M11

a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v príslušnej príručke.

▼M4

b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia predpísané v letovej príručke lietadla na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v lietadle zobrazené.

▼M11

SPO.POL.105 Hmotnosť a vyváženie

a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa hmotnosť a ťažisko lietadla určili skutočným zvážením pred prvým uvedením lietadla do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie sa musia poskytnúť veliteľovi lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa lietadlá opäť zvážiť.

▼M14

b) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.

▼M20

SPO.POL.110 Systém hmotnosti a vyváženia – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel

a) Prevádzkovateľ zavedie systém hmotnosti a vyváženia, aby pre každý let alebo sériu letov určil tieto hodnoty:

1. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva;

2. hmotnosť dopravného nákladu;

3. hmotnosť paliva/energie na palube;

4. náklad lietadla a rozdelenie nákladu;

5. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva/energie a

6. použiteľné polohy ťažiska (CG) lietadla.

b) Letová posádka musí byť vybavená prostriedkami na zopakovanie a overenie akýchkoľvek výpočtov hmotnosti a vyváženia na základe elektronických výpočtov.

c) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla určiť hmotnosť paliva/energie na palube s použitím jeho skutočnej hustoty, alebo ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.

▼M26

d) Veliaci pilot zabezpečí, aby:

1. sa nakladanie lietadla vykonávalo pod dozorom kvalifikovaného personálu;

2. dopravný náklad zodpovedal údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia lietadla.

e) Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke špecifikuje zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré sú v súlade s požiadavkami stanovenými v písmenách a) až d). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

▼M4

SPO.POL.115 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel

a) Prevádzkovateľ pred každým letom alebo sériou letov stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:

1. poznávaciu značku a typ lietadla;

2. identifikáciu letu, číslo a dátum podľa potreby;

3. meno veliteľa lietadla;

4. meno osoby, ktorá vypracovala dokument;

5. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska;

▼M20

6. hmotnosť paliva/energie pri vzlete a hmotnosť traťového paliva/energie;

7. hmotnosť iných prevádzkových látok než palivo/energia, podľa potreby;

8. zložky nákladu;

9. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva/energie;

▼M4

10. použiteľné polohy ťažiska lietadla a

11. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.

▼M4

b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť pravdivosť výstupných údajov.

SPO.POL.116 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – úľavy

Bez ohľadu na SPO.POL.115 písm. a) bod 5 sa poloha ťažiska nemusí v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení uvádzať, ak je rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia alebo ak sa dá preukázať, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie.

SPO.POL.120 Výkonnosť – všeobecné ustanovenia

Veliteľ lietadla môže prevádzkuje lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo miesta prevádzky, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

SPO.POL.125 Obmedzenia hmotnosti pri vzlete – zložité motorové letúny

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby:

a) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nepresiahla obmedzenia hmotnosti:

1. pri vzlete, ako sa to vyžaduje v SPO.POL.130;

2. na trati s jedným nepracujúcim motorom (OEI), ako sa to vyžaduje v SPO.POL.135, a

3. pri pristávaní, ako sa to vyžaduje v SPO.POL.140,

pričom zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva;

b) hmotnosť na začiatku vzletu nikdy nepresiahla maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku letiska alebo miesta prevádzky a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky, a

c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na letisku alebo mieste prevádzky plánovaného pristátia a na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku nikdy nepresiahla maximálnu pristávaciu hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku týchto letísk alebo miest prevádzky a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

SPO.POL.130 Vzlet – zložité motorové letúny

a) Veliteľ lietadla pri stanovovaní maximálnej vzletovej hmotnosti zohľadňuje tieto skutočnosti:

1. vypočítaná dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd;

2. vypočítaná dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd;

3. pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V1, pričom hodnota V1 sa stanovuje v letovej príručke lietadla, a

▼M4

4. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe.

b) Okrem letúnov vybavených turbovrtuľovým motorom a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg a menej musí veliteľ lietadla v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby bol letún schopný:

1. prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet alebo použiteľnej vzletovej a pristávacej dráhy alebo

2. pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Let na trati s jedným nepracujúcim motorom – zložité motorové letúny

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

SPO.POL.140 Pristátie – zložité motorové letúny

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

SPO.POL.145 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – letúny

Pri prevádzke letúnov vo výške pod 150 m (500 ft) mimo husto osídlenej oblasti, ktoré v prípade kritickej poruchy motora nie sú schopné udržať letovú hladinu, prevádzkovateľ:

a) stanoví prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora;

b) stanoví pre členov posádky výcvikový program a

c) zabezpečí, aby všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy na palube dostali inštruktáž o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

SPO.POL.146 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – vrtuľníky

a) Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo nad husto osídlenými oblasťami, ak:

1. má vrtuľník osvedčenie kategórie A alebo B a

2. sú stanovené bezpečnostné opatrenia, aby osoby ani majetok na zemi neboli vystavené neprimeranému ohrozeniu a aby bola prevádzka schválená spolu so štandardnými prevádzkovými postupmi.

b) Prevádzkovateľ:

1. stanoví prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora;

2. stanoví pre členov posádky výcvikový program a

3. zabezpečí, aby všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy na palube dostali inštruktáž o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

▼M4

c) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby hmotnosť pri vzlete, pristávaní alebo visení nepresiahla maximálnu hmotnosť stanovenú pre:

1. visenie bez vplyvu prízemného efektu (HOGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu alebo

2. v podmienkach, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie visenia bez vplyvu prízemného efektu, hmotnosť vrtuľníka nesmie presiahnuť maximálnu hmotnosť stanovenú pre visenie s vplyvom prízemného efektu (HIGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu, ak dané podmienky umožňujú visenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti.

PODČASŤ D

PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE

ODDIEL 1

Letúny

SPO.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;

2. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.A.215;

3. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.A.220 alebo

4. sú v letúne nainštalované.

▼M15

b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. náhradné poistky;

2. elektrické baterky;

3. presné hodiny;

4. držiak máp;

5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;

6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

7. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

8. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť SPO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje sa počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220 tejto prílohy;

2. prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼M4

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

▼M4

e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.

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

▼M15

SPO.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií letúna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ nie je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

a) letún sa prevádzkuje v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL);

b) v prípade zložitých motorových letúnov a všetkých letúnov používaných v obchodnej prevádzke príslušný orgán povolí prevádzkovateľovi prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III;

c) letún podlieha letovému povoleniu vydanému v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

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

SPO.IDE.A.110 Prevádzkové svetlá

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím reflektorom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;

e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny;

f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a

g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na predchádzanie zrážkam na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

SPO.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M4

4. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

5. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, a

6. sklzu v prípade zložitých motorových letúnov.

▼M4

b) Letúny prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

i) zatáčania a sklzu;

ii) letovej polohy;

iii) vertikálnej rýchlosti a

iv) ustáleného kurzu;

2. prostriedkami na zobrazovanie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.

c) Zložité motorové letúny prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) bez dohľadnosti zemského povrchu nad vodou musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

d) Letúny prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

e) Keď sú na let potrební dvaja piloti, letúny musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M4

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. sklzu alebo zatáčania a sklzu, podľa potreby;

4. letovej polohy, ak je to použiteľné;

5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné;

6. ustáleného kurzu, ak je to použiteľné, a

7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

SPO.IDE.A.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

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

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M4

4. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

5. vertikálnej rýchlosti;

6. zatáčania a sklzu;

7. letovej polohy;

▼M4

8. ustáleného kurzu;

9. teploty vonkajšieho vzduchu a

10. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

b) prostriedkami na zobrazovanie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M4

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti;

4. zatáčania a sklzu;

5. letovej polohy;

6. ustáleného kurzu a

7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné;

d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy a

e) zložité motorové letúny pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť popri ustanoveniach písmen a), b), c) a d) navyše vybavené:

1. náhradným zdrojom statického tlaku;

2. držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená;

3. inými nezávislými prostriedkami na meranie a zobrazovanie nadmorskej výšky, pokiaľ už takéto prostriedky neboli nainštalované na dosiahnutie súladu s písmenom e) bodom 1, a

▼M15

4. núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj alebo prístrojová doska musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Ďalšie vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

Zložité motorové letúny v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom prinajmenšom s režimom automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

▼M12

SPO.IDE.A.130 **Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)**

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

▼M12

1. vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. januári 2011, alebo

2. vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2011 alebo skôr.

b) Ak sa letúny s turbínovým pohonom, pre ktoré bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvý raz vydané po 1. januári 2019, s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre šesť až deväť cestujúcich, používajú v obchodnej prevádzke, musia byť vybavené systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

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

SPO.IDE.A.132 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložité motorové letúny

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

a) s pretlakovou kabínou;

b) bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložité motorové letúny

a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie ani odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

SPO.IDE.A.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

SPO.IDE.A.140 Zapisovač zvuku v kabíne

a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:

1. letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, a

2. letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 2 250 kg:

i) osvedčené na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z dvoch pilotov;

ii) vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom a

▼M4

iii) ktorým bola prvý raz typová kvalifikácia vydaná 1. januára 2016 alebo neskôr.

▼M8

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň počas:

▼M18

1. predchádzajúcich 25 hodín v prípade letúnov, ktorých MCTOM je vyššia ako 27 000 kg a ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2022 alebo neskôr; alebo

▼M8

2. predchádzajúcich 2 hodín vo všetkých ostatných prípadoch.

▼M4

c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;

2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;

3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku alebo z mikrofónu zabudovaného v maske a

4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.

d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od disponibility elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.

▼M8

f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajov

a) Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.

b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky letúna a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín.

c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

▼M4

d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

▼M8

e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Ľahký letový zapisovač

a) Letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou a letúny s MOPSC pre viac než 9 cestujúcich musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

1. nespadajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia SPO.IDE.A.145 písm. a);

2. používajú sa na prevádzku obchodnej dopravy;

3. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.

b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.

c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.

d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliaci pilot a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Zaznamenávanie dátového spojenia

a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne, na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vzťahujúcich sa na:

i) začiatok dátového spojenia;

ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;

iii) adresné sledovanie;

iv) letové informácie;

v) prehľadový systém – vysielanie lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a

vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

▼M4

2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo letúna, a

3. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.

b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v SPO.IDE.A.140.

▼M8

d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M4

e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v SPO.IDE.A.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

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

a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne alebo zapisovačom letových údajov, alebo

b) dvoma kombinovanými zapisovačmi zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.

SPO.IDE.A.160 Sedadlá, bezpečnostné pásy a systémy pripútania

Letúny musia byť vybavené:

a) sedadlom alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo špecialistu na úlohy na palube;

b) bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste;

▼M9

c) v prípade iných ako zložitých motorových letúnov: bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na všetkých sedadlách členov letovej posádky v prípade lietadiel, ktorým bolo osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 25. augusta 2016 alebo neskôr;

d) v prípade zložitých motorových letúnov: bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade prudkého spomalenia:

1. na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a

2. na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne;

▼M15

e) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu podľa písmena d) musí mať:

1. jednobodové rozopínanie;

2. na sedadlách členov letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla aspoň jednu z týchto možností:

▼M15

i) dva ramenné popruhy a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle;

ii) priečny ramenný popruh a bezpečnostný pás, ktoré sa dajú používať nezávisle v týchto letúnoch:

A. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré spĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii;

B. letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menšou a s MOPSC pre deväť cestujúcich alebo menej, ktoré nespĺňajú dynamické podmienky núdzového pristátia stanovené v príslušnej certifikačnej špecifikácii a ktorým bolo individuálne osvedčenie CofA prvýkrát vydané pred 25. augustom 2016.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Súprava prvej pomoci

a) Letúny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a

2. pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.A.170 Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre všetkých členov posádky a špecialistov na úlohy prinajmenšom:

1. po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút;

2. po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne v rozmedzí 14 000 ft až 15 000 ft;

3. po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne v rozmedzí 10 000 ft až 14 000 ft, a

4. aspoň počas 10 minút v prípade letúnov prevádzkovaných v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft.

c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft musia byť okrem toho vybavené:

1. zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku, a

2. v prípade zložitých motorových letúnov kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky.

SPO.IDE.A.175 Prídavný prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

a) Letúny bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

▼M4

b) Letúny bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny v rozmedzí 10 000 ft až 13 000 ft, a

2. všetky osoby na palube po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 ft.

c) Bez ohľadu na písmeno b) sa v nadmorskej výške v rozmedzí 13 000 ft až 16 000 ft môžu uskutočniť exkurzie v určenom trvaní bez prívodu kyslíka v súlade so SPO.OP.195 písmenom b).

SPO.IDE.A.180 Ručné hasiace prístroje

▼M14

a) Letúny, s výnimkou letúnov ELA1, musia byť vybavené minimálne jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

▼M4

b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.

SPO.IDE.A.181 Núdzová sekera a sochor

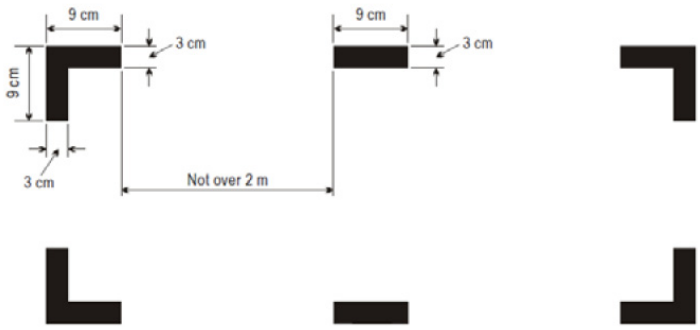
Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené najmenej jednou núdzovou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore.

SPO.IDE.A.185 Označenie miest na vniknutie do trupu letúna

Ak sú na trupe letúna označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, tieto miesta musia byť označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu letúna



SPO.IDE.A.190 Núdzový vysielač polohy (ELT)

▼M8

a) Letúny musia byť vybavené:

1. núdzovým vysielačom polohy akéhokoľvek typu alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;

▼M8

2. automatickým núdzovým vysielačom polohy alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla, ktorý spĺňa požiadavku podľa CAT.GEN.MPA.210 v prílohe IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, v prípade prvého vydania individuálneho osvedčenia o letovej spôsobilosti po 1. júli 2008; alebo

3. záchranným vysielačom polohy [ELT(S)] alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy, keď je ich maximálna schválená konfigurácia sedadiel pre 6 alebo menej osôb.

▼M4

b) Núdzové vysielače polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Lety nad vodou

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:

1. jednomotorové pozemné letúny:

i) letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť kĺzavým letom, alebo

ii) vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo mieste prevádzky, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode;

2. vodné letúny letiace nad vodou a

3. letúny letiace vo vzdialenosti od pevniny – s možnosťou núdzového pristátia – väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.

b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy a

2. podľa potreby zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v medzinárodných predpisoch na zabránenie zrážkam na mori.

d) Veliteľ letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny – s možnosťou núdzového pristátia – väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube, uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

SPO.IDE.A.200 Vybavenie na prežitie

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

1. signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

2. najmenej jedným záchranným ELT(S) a

▼M4

3. doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť na palube, ak:

1. letún zostáva vo vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:

i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom, a to v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak sa kritický motor(-y) stane(-ú) neschopným(-i) prevádzky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo

ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny, alebo

2. letún s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajvýš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

SPO.IDE.A.205 Individuálne ochranné vybavenie

Každá osoba na palube musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie, ktoré je primerané pre vykonávaný typ prevádzky.

SPO.IDE.A.210 Súprava slúchadiel s mikrofónom

a) Letúny musia byť vybavené súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku.

b) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečneho náklonu) pre každého požadovaného člena letovej posádky.

SPO.IDE.A.215 Rádiové komunikačné zariadenie

a) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:

1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;

2. prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu;

3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a

4. umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

SPO.IDE.A.220 Navigačné zariadenie

a) Letúny musia mať navigačné zariadenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

1. letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a

2. príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M4

b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

▼M9

d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼M15

e) Letúny musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, letúny musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.

▼M4

ODDIEL 2

Vrtuľníky

SPO.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:

1. ich letová posádka používa na riadenie dráhy letu;

2. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.H.215;

3. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.H.220 alebo

4. sú vo vrtuľníku nainštalované.

▼M15

b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:

1. elektrické baterky;

▼M15

2. presné hodiny;

3. súprava na poskytnutie prvej pomoci;

4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;

5. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie;

6. zariadenie na pripútanie detí;

7. jednoduchý PCDS, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

c) Prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo, ktoré sa nepožadujú v tejto prílohe (časť SPO), ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v tomto nariadení, ale prepravuje počas letu, musí spĺňať tieto požiadavky:

1. informácie získané z uvedených prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmú členovia letovej posádky použiť na dosiahnutie súladu s prílohou II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 alebo s ustanoveniami SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 tejto prílohy;

2. prístroje, vybavenie alebo príslušenstvo nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

▼M4

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.

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

▼M15

SPO.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ nie je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:

a) vrtuľník sa prevádzkuje v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL);

b) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov a akýchkoľvek vrtuľníkov používaných v obchodnej prevádzke príslušný orgán povolí prevádzkovateľovi prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v súlade s písmenom j) ustanovenia ORO.MLR.105 prílohy III;

c) vrtuľník podlieha letovému povoleniu vydanému v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím reflektorom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;

▼M4

e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny;

f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a

g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na zabránenie zrážkam na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

SPO.IDE.H.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

a) Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M4

4. indikovanej rýchlosti a

5. sklzu.

b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) nad vodou a mimo dohľadu pevniny alebo za podmienok VMC v noci musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:

1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

i) letovej polohy;

ii) vertikálnej rýchlosti a

iii) ustáleného kurzu;

2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a

3. v prípade zložitých motorových vrtuľníkov prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

c) Vrtuľníky prevádzkované pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

d) Keď sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľníky musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M4

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. sklzu;

4. letovej polohy, ak je to použiteľné;

5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné, a

6. ustáleného kurzu, ak je to použiteľné.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Vrtuľníky prevádzkované podľa IFR musia byť vybavené:

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;

2. času v hodinách, minútach a sekundách;

▼M15

3. barometrickej výšky;

▼M4

4. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

5. vertikálnej rýchlosti,

6. sklzu;

7. letovej polohy;

8. ustáleného kurzu a

9. teploty vonkajšieho vzduchu;

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) keď sú na let potrební dvaja piloti, doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

▼M15

1. barometrickej výšky;

▼M4

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

3. vertikálnej rýchlosti,

4. sklzu;

5. letovej polohy a

6. ustáleného kurzu;

d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systému zobrazenia vzdušnej rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;

e) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje a

f) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov:

1. náhradným zdrojom statického tlaku a

2. držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

SPO.IDE.H.126 Doplnkové vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

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

▼M4

SPO.IDE.H.132 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložité motorové vrtuľníky

Vrtuľníky prevádzkované podľa IFR alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trati možno očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok.

SPO.IDE.H.133 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložité motorové vrtuľníky

a) Vrtuľník prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.

b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

SPO.IDE.H.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

SPO.IDE.H.140 Zapisovač zvuku v kabíne

a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR).

b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.

c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:

1. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;

2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;

3. zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky a

4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.

d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od disponibility elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.

▼M8

f) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Zapisovač letových údajov

a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.

b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie dráhy letu, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín.

c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

▼M8

e) Ak letový zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Ľahký letový zapisovač

a) Vrtuľníky s turbínovým pohonom s MCTOM 2 250 kg alebo väčšou musia byť vybavené letovým zapisovačom, ak sú splnené všetky tieto podmienky:

▼M20

1. nespadajú do rozsahu pôsobnosti ustanovenia SPO.IDE.H.145 písm. a);

▼M16

2. používajú sa na prevádzku obchodnej dopravy;

3. individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti im bolo prvý raz vydané 5. septembra 2022 alebo neskôr.

b) Letový zapisovač zaznamenáva prostredníctvom letových údajov alebo obrazov informácie dostatočné na určenie dráhy letu a rýchlosti lietadla.

c) Letový zapisovač musí byť schopný uchovávať letové údaje a obrazové záznamy zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín.

d) Letový zapisovač musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

e) Ak letový zapisovač zaznamenáva obrazové záznamy alebo zvuk v priestore pre letovú posádku, musí byť k dispozícii funkcia, ktorú môže ovládať veliaci pilot a ktorá upravuje obrazové a zvukové záznamy vykonané pred spustením uvedenej funkcie, aby sa tieto záznamy nedali získať použitím bežných techník prehrávania alebo kopírovania.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Zaznamenávanie dátového spojenia

a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

1. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vzťahujúcich sa na:

i) začiatok dátového spojenia;

ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;

▼M4

iii) adresné sledovanie;

iv) letové informácie;

v) prehľadový systém – vysielanie lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a

vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;

2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo vrtuľníka, a

3. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.

b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v SPO.IDE.H.140.

▼M8

d) Ak zapisovač nie je samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou. Najneskôr do 1. januára 2020 musí byť toto zariadenie schopné vysielať signál pod vodou minimálne 90 dní. Ak je zapisovač samočinne oddeliteľný od lietadla pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.

▼M4

e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v SPO.IDE.H.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.H.155 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

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

SPO.IDE.H.160 Sedadlá, bezpečnostné pásy a systémy pripútania

a) Vrtuľníky musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo špecialistu na úlohy na palube;

2. bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste;

3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2012, a

4. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade prudkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky.

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Súprava prvej pomoci

a) Vrtuľníky musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a

2. pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.H.175 Prídavný prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny v rozmedzí 10 000 ft až 13 000 ft, a

2. všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 ft.

c) Bez ohľadu na písmeno b) sa v nadmorskej výške v rozmedzí 13 000 ft až 16 000 ft môžu uskutočniť exkurzie v určenom trvaní bez prívodu kyslíka v súlade s podčasťou SPO.OP.195 písmenom b).

SPO.IDE.H.180 Ručné hasiace prístroje

a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

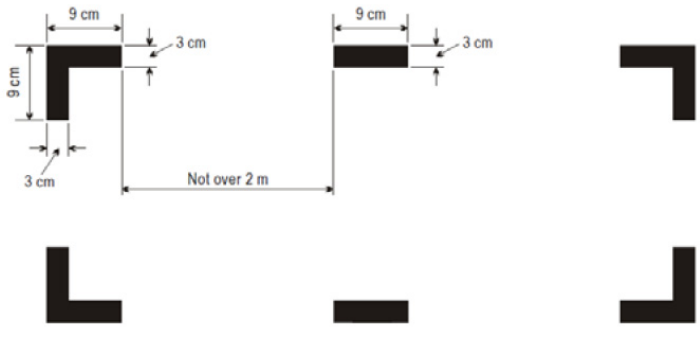
b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.

SPO.IDE.H.185 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, tieto miesta musia byť označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka



▼M4

SPO.IDE.H.190 Núdzový vysielač polohy (ELT)

a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 6 osôb musia byť vybavené:

1. automatickým núdzovým vysielačom polohy (ELT) a

2. jedným záchranným vysielačom polohy [ELT(S)] v záchrannom člne alebo záchrannej veste, ak vrtuľník letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou.

b) Vrtuľníky s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre 6 alebo menej osôb musia byť vybavené záchranným [ELT(S)] alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy.

c) Núdzové vysielače polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodou– iné ako zložité motorové vrtuľníky

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:

1. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

2. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 10 minútam letu pri normálnej cestovnej rýchlosti, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku/mieste prevádzky, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

c) Veliteľ vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko prežitia osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube, uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

d) Veliteľ vrtuľníka pri rozhodovaní o tom, či záchranné vesty požadované podľa písmena a) musia mať na sebe všetky osoby na palube, určí riziko prežitia osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode.

SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – zložité motorové vrtuľníky

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:

▼M4

1. letiace nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu;

2. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu alebo

3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku/mieste prevádzky, ak dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.

b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Odevy na prežitie – zložité motorové vrtuľníky

Každá osoba na palube musí mať oblečený odev na prežitie, keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:

a) lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a

b) v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka sa uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Záchranné člny, núdzové vysielače polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou – zložité motorové vrtuľníky

Vrtuľníky prevádzkované:

a) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

b) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a keď tak rozhodne veliteľ lietadla na základe posúdenia rizika, musia byť vybavené:

1. aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách;

2. aspoň jedným záchranným ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a

3. záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

SPO.IDE.H.200 Vybavenie na prežitie

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

a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

b) najmenej jedným záchranným ELT(S) a

c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

a) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy, a

b) prípadne zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.

SPO.IDE.H.203 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode

Zložité motorové vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, a iné ako zložité motorové vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od pevniny musia:

a) byť konštruované na pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti;

b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti alebo

c) byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.

SPO.IDE.H.205 Individuálne ochranné vybavenie

Každá osoba na palube musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie, ktoré je primerané pre vykonávaný typ prevádzky.

SPO.IDE.H.210 Súprava slúchadiel s mikrofónom

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

SPO.IDE.H.215 Rádiové komunikačné zariadenie

a) Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci alebo ak si to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:

   1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;

   2. prijímať meteorologické informácie;

   3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a

   4. umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných zariadení, každé zariadenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného zariadenia nemala za následok poruchu druhého.

▼M4

c) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa SPO.IDE.H.135 vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého požadovaného pilota a člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

SPO.IDE.H.220 Navigačné zariadenie

a) Vrtuľníky musia mať navigačné zariadenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

1. letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a

2. príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné zariadenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

▼M9

d) V prípade prevádzky s PBN musí lietadlo spĺňať požiadavky osvedčenia letovej spôsobilosti pre príslušnú navigačnú špecifikáciu.

▼M15

e) Vrtuľníky musia byť vybavené prehľadovým zariadením v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, vrtuľníky musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Správa leteckých databáz

a) Letecké databázy používané v osvedčených systémových aplikáciách lietadla musia spĺňať požiadavky na kvalitu údajov zodpovedajúce zamýšľanému použitiu takýchto údajov.

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

c) Bez ohľadu na akékoľvek iné požiadavky na ohlasovanie udalostí podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 prevádzkovateľ nahlási poskytovateľovi databázy prípady chybných, nekonzistentných alebo chýbajúcich údajov, ktoré možno odôvodnene považovať za riziko pre let.

V takých prípadoch prevádzkovateľ informuje letovú posádku a ďalší zainteresovaný personál a zaistí, aby sa dotknuté údaje nepoužívali.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODČASŤ E

OSOBITNÉ POŽIADAVKY

ODDIEL 1

Lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety HESLO sa uvádza:

a) prepravované vybavenie vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), podľa potreby;

b) zloženie posádky a požiadavky na prax členov posádky a špecialistov na úlohy;

c) príslušný teoretický a praktický výcvik členov posádky potrebný na výkon ich úloh, príslušný výcvik špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úloh a odborná spôsobilosť a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;

d) povinnosti a úlohy členov posádky a špecialistov na úlohy;

e) výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na uskutočnenie letov vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu;

f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Osobitné vybavenie pre lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu

Vrtuľník musí byť vybavený aspoň:

a) jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku(-ov)/nákladu a

b) jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

SPO.SPEC.HESLO.110 Preprava nebezpečného nákladu

Prevádzkovateľ, ktorý prepravuje nebezpečný náklad z neosídlených miest/miest bez posádky alebo vzdialených miest na neosídlené miesta/miesta bez posádky a vzdialené miesta, požiada príslušný orgán o výnimku z ustanovení technických pokynov v prípade, že nebudú v súlade s ostatnými požiadavkami týchto pokynov.

ODDIEL 2

Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety HEC sa uvádza:

a) prepravované vybavenie vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), podľa potreby;

b) zloženie posádky a požiadavky na prax členov posádky a špecialistov na úlohy;

▼M15

c) príslušný teoretický a praktický výcvik členov posádky potrebný na výkon ich úloh, príslušný výcvik špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úloh a odborná spôsobilosť a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;

d) povinnosti a úlohy členov posádky a špecialistov na úlohy;

e) výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na uskutočnenie letov s vonkajším ľudským nákladom;

f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Osobitné vybavenie pre lety s vonkajším ľudským nákladom

a) Vrtuľník musí byť vybavený:

1. zdvíhacím zariadením alebo ťažným hákom;

2. jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku a

3. jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

▼M15

b) Inštalácia zdvíhacích zariadení a ťažného háku okrem jednoduchého PCDS a všetky následné zmeny musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti.

▼M4

ODDIEL 3

Zoskoky s padákom (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre PAR sa uvádza:

a) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) podľa potreby;

b) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy;

c) príslušný výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikácia a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;

d) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a špecialistov na úlohy;

e) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie zoskokov s padákom;

f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

SPO.SPEC.PAR.105 Preprava členov posádky a špecialistov na úlohy

Požiadavka na zodpovednosti špecialistov na úlohy stanovená v písmene c) podčasti SPO.GEN.106 sa nevzťahuje na špecialistov na úlohy, ktorí zoskakujú s padákom.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Sedadlá

Bez ohľadu na SPO.IDE.A.160 písm. a) a SPO.IDE.H.160 písm. a) bod 1 sa môže podlaha lietadla použiť ako sedadlo, ak sú k dispozícii prostriedky, ktorých sa špecialista na úlohy môže držať alebo ktorými sa môže pripútať.

SPO.SPEC.PAR.115 Prídavný prívod kyslíka

Bez ohľadu na SPO.OP.195 písm. a) sa požiadavka na použitie prídavného kyslíka nevzťahuje na iných členov posádky, ako je veliteľ lietadla, a na špecialistov na úlohy vykonávajúcich služobné povinnosti nevyhnutné pri špecializovaných úlohách, pri ktorých nadmorská výška kabíny:

a) prekračuje 13 000 ft maximálne na 6 minút;

b) prekračuje 15 000 ft maximálne na 3 minúty.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Vypúšťanie nebezpečného nákladu

Bez ohľadu na ustanovenie SPO.GEN.155 môžu parašutisti opustiť lietadlo na účely parašutistickej prehliadky, ktorú vykonávajú nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, s pripevnenými dymovými vlečnými zariadeniami, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.

▼M4

ODDIEL 4

Akrobatické lety (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety ABF sa uvádza:

a) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), podľa potreby;

b) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a špecialistov na úlohy;

c) príslušný výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikácia a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;

d) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a špecialistov na úlohy;

e) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie akrobatických letov;

f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

SPO.SPEC.ABF.105 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

Na palube lietadla sa počas akrobatických letov nemusia nachádzať tieto dokumenty uvedené v SPO.GEN.140 písm. a):

a) podrobnosti podaného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;

▼M4

b) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate/oblasti letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;

c) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje a

d) informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu.

SPO.SPEC.ABF.115 Vybavenie

Na akrobatické lety sa nemusia uplatňovať tieto požiadavky na vybavenie:

a) súprava prvej pomoci, ako sa stanovuje v podčastiach SPO.IDE.A.165 a SPO.IDE.H.165;

b) ručný hasiaci prístroj, ako sa stanovuje v podčastiach SPO.IDE.A.180 a SPO.IDE.H.180 a

c) núdzový vysielač polohy alebo osobný rádiomaják, ako sa stanovuje v podčastiach SPO.IDE.A.190 a SPO.IDE.H.190.

▼M15

ODDIEL 5

Kontrolné lety na účely údržby (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Úrovne kontrolných letov na účely údržby

Pred vykonaním kontrolného letu na účely údržby musí prevádzkovateľ určiť príslušnú úroveň kontrolného letu na účely údržby, a to takto:

▼M16

a) kontrolný let na účely údržby úrovne A je let, pri ktorom sa očakáva použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, ako sú vymedzené v letovej príručke lietadla, alebo pri ktorom sa vyžaduje preukázanie fungovania záložného systému alebo iných bezpečnostných zariadení;

▼M15

b) kontrolný let na účely údržby úrovne B je akýkoľvek kontrolný let na účely údržby okrem kontrolného letu na účely údržby úrovne A.

SPO.SPEC.MCF.105 Letový program pre kontrolný let na účely údržby úrovne A

Skôr než zložité motorové lietadlo vykoná kontrolný let na účely údržby úrovne A, prevádzkovateľ vypracuje a zdokumentuje letový program.

SPO.SPEC.MCF.110 Príručka pre kontrolný let na účely údržby úrovne A

Prevádzkovateľ, ktorý vykonáva kontrolný let na účely údržby úrovne A, musí:

a) opísať danú prevádzku a súvisiace postupy v prevádzkovej príručke uvedenej v ustanovení ORO.MLR.100 prílohy III alebo v osobitnej príručke pre kontrolný let na účely údržby;

b) v prípade potreby túto príručku aktualizovať;

c) oboznámiť všetok dotknutý personál s príručkou a jej zmenami, ktoré sa týkajú príslušných povinností personálu;

d) poskytnúť príslušnému orgánu príručku a jej aktualizácie.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Požiadavky na letovú posádku pre kontrolný let na účely údržby úrovne A

a) Prevádzkovateľ vyberie vhodných členov letovej posádky s ohľadom na zložitosť lietadla a úroveň kontrolného letu na účely údržby. Prevádzkovateľ pri výbere členov letovej posádky pre kontrolný let zložitého motorového lietadla na účely údržby úrovne A zabezpečí všetky tieto podmienky:

1. aby veliaci pilot absolvoval výcvikový kurz v súlade s ustanovením SPO.SPEC.MCF.120; ak bol výcvik vykonaný na simulátore, aby pilot pred kontrolným letom na účely údržby úrovne A vo funkcii veliaceho pilota vykonal aspoň jeden kontrolný let na účely údržby úrovne A vo funkcii monitorujúceho pilota alebo pozorovateľa;

2. aby veliaci pilot absolvoval minimálne 1 000 hodín letu s lietadlom tej istej kategórie, ako lietadlo, s ktorým má letieť, z toho aspoň 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota zložitého motorového lietadla a aspoň 50 hodín s príslušným typom lietadla.

Bez ohľadu na bod 2 prvého odseku, ak prevádzkovateľ zavedie do svojej prevádzky nový typ lietadla a posúdil odbornú spôsobilosť pilota v súlade so zavedeným postupom hodnotenia, prevádzkovateľ môže vybrať pilota s praxou menej ako 50 hodín letu s konkrétnym typom lietadla.

b) Piloti, ktorí sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011, získajú plný zápočet za výcvikový kurz stanovený v písmene a) bode 1 tohto ustanovenia za predpokladu, že piloti, ktorí sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky, získali požadovaný úvodný a udržiavací výcvik v optimalizácii činnosti posádky v súlade s ustanoveniami ORO.FC.115 a ORO.FC.215 prílohy III.

c) Veliaci pilot nesmie vykonávať kontrolný let na účely údržby úrovne A so zložitým motorovým lietadlom, pokiaľ počas predchádzajúcich 36 mesiacov nevykonal kontrolný let na účely údržby úrovne A.

d) Rozlietanosť vo funkcii veliaceho pilota pre kontrolný let na účely údržby úrovne A sa znovu získava po vykonaní kontrolného letu na účely údržby úrovne A vo funkcii pozorovateľa alebo monitorujúceho pilota alebo po vykonaní kontrolného letu na účely údržby úrovne A na simulátore vo funkcii veliaceho pilota.

SPO.SPEC.MCF.120 Výcvikový kurz letovej posádky pre kontrolné lety na účely údržby úrovne A

a) Výcvikový kurz potrebný na kontrolný let na účely údržby úrovne A sa vykonáva v súlade s podrobnými osnovami.

b) Letový výcvik v rámci výcvikového kurzu sa vykonáva jedným z týchto spôsobov:

1. na simulátore, ktorý na účely výcviku primerane zodpovedá reakciám lietadla a jeho systémov na kontroly, ktoré sa vykonávajú;

2. počas letu v lietadle, na ktorom sa preukazujú techniky kontrolného letu na účely údržby.

c) Výcvikový kurz absolvovaný pre jednu kategóriu lietadla sa považuje za platný na všetky typy lietadiel danej kategórie.

d) Prevádzkovateľ pri porovnaní lietadla používaného na výcvik a lietadla, ktoré sa má použiť na kontrolný let na účely údržby, uvedie, či je potrebný rozdielový alebo zoznamovací výcvik, a opíše obsah daného výcviku.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Zloženie posádky a osoby na palube

a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktorými sa určí, či sú potrební ďalší špecialisti na úlohy.

b) V prípade kontrolného letu na účely údržby úrovne A prevádzkovateľ vo svojej príručke určí zásady týkajúce sa prítomnosti ostatných osôb na palube.

c) Pri kontrolnom lete na účely údržby úrovne A sa v pilotnej kabíne vyžaduje prítomnosť špecialistu na úlohy alebo ďalšieho pilota s cieľom pomáhať členom letovej posádky okrem prípadov, keď to neumožňuje konfigurácia lietadla alebo ak prevádzkovateľ s ohľadom na pracovnú záťaž členov letovej posádky na základe letového programu odôvodní, že členovia letovej posádky dodatočnú pomoc nepotrebujú.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulované mimoriadne alebo núdzové postupy počas letu

Odchylne od ustanovenia SPO.OP.185 môže byť špecialista na úlohy na palube lietadla počas kontrolného letu na účely údržby úrovne A, ak sa to vyžaduje na účely splnenia zámeru letu a je to uvedené v letovom programe.

SPO.SPEC.MCF.135 Obmedzenia času letu a požiadavky na odpočinok

Prevádzkovatelia, na ktorých sa vzťahuje podčasť FTL prílohy III (časť ORO), musia pri prideľovaní členov posádky na kontrolné lety na účely údržby uplatňovať ustanovenia uvedenej podčasti.

SPO.SPEC.MCF.140 Systémy a vybavenie

Ak je zámerom kontrolného letu na účely údržby kontrola riadneho fungovania systému alebo vybavenia, tento systém alebo vybavenie musia byť označené ako potenciálne nespoľahlivé a pred letom sa musia odsúhlasiť vhodné opatrenia na zmiernenie s cieľom minimalizovať riziká pre bezpečnosť letu.

SPO.SPEC.MCF.145 Zapisovač zvuku v kabíne, zapisovač letových údajov a požiadavky na zaznamenávanie dátového spojenia pre držiteľov AOC

V prípade kontrolného letu lietadla na účely údržby, ktoré sa inak používa na prevádzku obchodnej leteckej dopravy, sa naďalej uplatňujú ustanovenia týkajúce sa zapisovačov zvuku v kabíne (CVR), zapisovačov letových údajov (FDR) a zapisovačov dátového spojenia (DLR) prílohy IV (časť CAT).