

OPRAVY

Oprava nařízení Komise (ES) č. 859/2008 ze dne 20. srpna 2008, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, pokud jde o společné technické požadavky a správní postupy platné pro obchodní leteckou dopravu

(Úřední věstník Evropské unie L 254 ze dne 20. září 2008)

1. Strana 28, OPS 1.192 písm. e):

místo: „... za účelem snížení paliva ...“,

má být: „... za účelem snižování množství paliva ...“.

2. Strana 28, OPS 1.192 písm. g):

místo: „Rovnocenná poloha. Poloha, kterou lze stanovit pomocí vzdálenosti DME, vhodně umístěného NDB nebo VOR, SRE či PAR fixu nebo jakéhokoliv jiného vhodného navigačního fixu v rozmezí 3 až 5 mil od prahu, který nezávisle stanoví polohu letounu.“

má být: „Rovnocenná poloha. Poloha, kterou lze stanovit pomocí vzdálenosti DME, vhodně umístěného fixu NDB nebo VOR, SRE nebo PAR nebo jakéhokoliv jiného vhodného fixu, který nezávisle stanoví polohu letounu v rozmezí 3 až 5 mil od prahu dráhy.“

3. Strana 28, OPS 1.192 písm. h):

místo: „Kritické fáze letu. Kritické fáze letu jsou rozjezd, dráha vzletu, konečné přiblížení, přistání, včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velitele letadla.“

má být: „Kritické fáze letu. Kritické fáze letu jsou rozjezd, let po dráze vzletu, konečné přiblížení, přistání včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velitele letadla.“

4. Strana 28, OPS 1.192 písm. j):

místo: „... aby zablokování jedné z dráh nebránilo ...“,

má být: „... aby zablokování jedné z drah nebránilo ...“.

5. Strana 28, OPS 1.192 písm. k):

místo: „... kterou zvolil provozovatel a schválil regulační orgán.“,

má být: „... kterou zvolil provozovatel a schválil regulační úřad.“

6. Strana 28, OPS 1.192 písm. l):

místo: „Oblast ETOPS. Oblast ETOPS je oblast zahrnující vzdušný prostor, v jehož rámci zůstává letoun schválený pro provoz ETOPS dodatečně ke stanovené době letu v bezvětrí (za standardních podmínek) při povolené cestovní rychlosti pro let s jedním nepracujícím motorem z přiměřeného náhradního letiště na trati ETOPS.“

má být: „Oblast ETOPS. Oblast ETOPS je oblast zahrnující vzdušný prostor, v jehož rámci zůstává letoun schválený pro provoz ETOPS při překročení stanovené doby letu, v bezvětrí (za standardních podmínek) při povolené cestovní rychlosti pro let s jedním nepracujícím motorem, v dané vzdálenosti od přiměřeného náhradního letiště na trati ETOPS.“

7. Strana 30, OPS 1.235 písm. c):

- místo:* „1) postup omezování hluku 1 (NADP 1), navržený ke splnění cíle omezování hluku v blízkosti a
- 2) postup omezování hluku 2 (NADP 2), navržený ke splnění cíle omezování hluku ve vzdálenosti a
- 3) kromě toho může mít každý NADP pro profil stoupání pouze jeden sled činností.“
- má být:* „1) postup omezování hluku 1 (NADP 1), navržený ke splnění cíle omezování hluku v blízkosti letiště a
- 2) postup omezování hluku 2 (NADP 2), navržený ke splnění cíle omezování hluku v určité vzdálenosti od letiště a
- 3) kromě toho může mít každý profil stoupání pro NADP pouze jedno pořadí činností.“

8. Strana 41, OPS 1.313 písm. a) čtvrtá odrážka:

- místo:* „... 10 000 stop ...“,
- má být:* „... 10 000 ft ...“.

9. Strana 43, OPS 1.346 písm. b):

- místo:* „Velitel nesmí zahájit let ...“,
- má být:* „Velitel letadla nesmí zahájit let ...“.

10. Strana 44, OPS 1.375 písm. b) bod 1) podbod i) a bod 2) podbod i):

- místo:* „požadované náhradní palivo plus konečná záloha paliva ...“,
- má být:* „palivo požadované k letu na náhradní letiště plus konečná záloha paliva ...“.

11. Strana 44, OPS 1.375 písm. b) bod 4) podbod i):

- místo:* „V případě letu, při kterém se používá postup RCF, ...“,
- má být:* „V případě letu, při kterém se používá postup snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti (RCF), ...“.

12. Strana 45, OPS 1.375 písm. b) bod 4) podbod ii):

- místo:* „V případě letu, při kterém se používá postup PDP, ...“,
- má být:* „V případě letu, při kterém se používá postup předem stanoveného bodu (PDP), ...“.

13. Strana 50, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.2 písm. a):

- místo:* „paliva pro vzlet a stoupání z letiště do počáteční cestovní hladiny/výšky letu, přičemž se zohlední plánovaná trať odletu, a“,
- má být:* „paliva pro vzlet a stoupání z letiště do počáteční cestovní hladiny/výšky letu, přičemž se zohlední plánované směřování odletu a“.

14. Strana 50, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.3:

místo: „Palivo pro nepředvídané okolnosti, pokud není v odstavci 2 ‚Snížení paliva pro nepředvídané okolnosti‘ stanoveno jinak, podle toho, která hodnota je větší než hodnota uvedená v bodech a) nebo b): ...“,

má být: „Palivo pro nepředvídané okolnosti, pokud není v odstavci 2 ‚Snížení množství paliva pro nepředvídané okolnosti‘ stanoveno jinak, jehož množství musí odpovídat množství většímu podle bodů a) nebo b) níže: ...“.

15. Strana 50, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.3 písm. b):

místo: „množství na dobu letu pěti minut při udržované rychlosti ve výšce 1 500 ft (450 m) nad cílovým letištěm za standardních podmínek.“,

má být: „množství na dobu letu pěti minut vyčkávací rychlostí ve výšce 1500 ft (450 m) nad cílovým letištěm za standardních podmínek.“

16. Strana 50, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.4 písm. a) bod i):

místo: „palivo na nezdařené přiblížení z platného MDA/DH na cílovém letišti do nadmořské výšky nezdařeného přiblížení, přičemž se zohlední celý postup nezdařeného přiblížení, a“,

má být: „palivo pro nezdařené přiblížení z použitelné MDA/DH na cílovém letišti do nadmořské výšky nezdařeného přiblížení, přičemž se zohlední celý postup nezdařeného přiblížení, a“.

17. Strana 50, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.4 písm. a) bod ii):

místo: „palivo na stoupání z nadmořské výšky nezdařeného přiblížení do cestovní hladiny/výšky letu, přičemž se zohlední plánovaná trať odletu, a“,

má být: „palivo pro stoupání z nadmořské výšky nezdařeného přiblížení do cestovní hladiny/výšky letu, přičemž se zohlední plánované směřování odletu, a“.

18. Strana 50, Dodatek k OPS 1.255 bod 1.4 písm. a) bod iii):

místo: „palivo na let z vrcholu stoupání do vrcholu klesání, přičemž se zohlední plánovaná trať letu, a“,

má být: „palivo pro let z vrcholu stoupání do vrcholu klesání, přičemž se zohlední plánované směřování, a“.

19. Strana 51, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.5 písm. b):

místo: „v případě letounů s proudovými motory představuje množství paliva na dobu letu 30 minut při udržované rychlosti ve výšce 1 500 ft (450 m) nad letištěm za standardních podmínek, vypočítané na základě odhadovaného množství při přeletu na náhradní cílové letiště nebo cílové letiště, pokud se náhradní cílové letiště nepožaduje.“,

má být: „v případě letounů s proudovými motory představuje množství paliva na dobu letu 30 minut vyčkávací rychlostí ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou letiště za standardních podmínek, vypočítané na základě odhadovaného množství při přeletu na náhradní cílové letiště nebo cílové letiště, pokud se náhradní cílové letiště nepožaduje.“

20. Strana 51, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.6 písm. a) bod i):

místo: „i) udržel se ve výšce 1 500 ft (450 m) po dobu 15 minut nad letištěm za standardních podmínek a“,

má být: „i) vyčkával 15 minut ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou letiště za standardních podmínek a“.

21. Strana 51, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.6 písm. a):

místo: „... v souladu s body 1.2 to 1.5, a“,

má být: „... v souladu s body 1.2 až 1.5, a“.

22. Strana 51, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 1.6 písm. b):

místo: „udržet se po dobu 15 minut ve výšce 1 500 ft (450 m) nad cílovým letištěm za standardních podmínek, provádí-li se let bez náhradního cílového letiště.“

má být: „vyčkávat 15 minut ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou cílového letiště za standardních podmínek, provádí-li se let bez náhradního cílového letiště.“

23. Strana 51, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 2:

místo: „2. Postup snížení paliva pro nepředvídané okolnosti (RCF)

Pokud zásady určování množství paliva provozovatelem zahrnují plánování před letem do cílového letiště 1 (obchodní destinace) při postupu se sníženým množstvím paliva pro nepředvídané okolnosti, přičemž se používá bod rozhodnutí na trati a cílové letiště 2 (nepovinná destinace na doplnění paliva), musí být množství použitelného paliva na palubě pro odlet větší než je uvedeno v bodech 2.1 nebo 2.2:“

má být: „2. Postup snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti (RCF)

Pokud zásady určování množství paliva provozovatelem zahrnují plánování před letem do cílového letiště 1 (obchodní destinace) při postupu se snižováním množství paliva pro nepředvídané okolnosti, přičemž se používá bod rozhodnutí na trati a cílové letiště 2 (volitelné cílové letiště pro doplnění paliva), musí být množství použitelného paliva na palubě pro odlet větší než je uvedeno v bodech 2.1 nebo 2.2 níže:“

24. Strana 51, Dodatek 1 k OPS 1.255 body 2.1 a 2.2:

místo: „Souhrn: ...“,

má být: „Součet: ...“.

25. Strana 52, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 3:

místo: „Postup s předem stanoveným bodem (PDP) ...“,

má být: „Postup předem stanoveného bodu (PDP) ...“.

26. Strana 52, Dodatek 1 k OPS 1.255 body 3.1 a 3.2:

místo: „Souhrn: ...“,

má být: „Součet: ...“.

27. Strana 52, Dodatek 1 k OPS 1.255 bod 3.2 písm. d) bod ii):

místo: „u letounů s turbínovými motory: množství paliva na dobu letu 30 minut při udržované rychlosti ve výšce 1 500 ft (450 m) nad náhradním cílovým letištěm za standardních podmínek.“

má být: „u letounů s turbínovými motory: množství paliva na dobu letu 30 minut vyčkávací rychlostí ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou náhradního cílového letiště za standardních podmínek.“

28. Strana 53, Dodatek 2 k OPS 1.255:

místo: „Poloha náhradního letiště na trati 3 % (3 % ERA) pro účely snížení množství paliva pro nepředvídané okolnosti na 3 % (viz dodatek 1 k OPS 1.255 1.3 a) ii) a OPS 1.192).

Letiště 3 % ERA musí ležet v kruhu s poloměrem rovnajícím se 20 % celkové vzdálenosti podle letového plánu, jehož střed leží na plánované trati ve vzdálenosti 25 % vzdálenosti podle letového plánu od cílového letiště nebo alespoň 20 % celkové vzdálenosti podle letového plánu plus 50 nm, podle toho, která hodnota je větší, přičemž všechny vzdálenosti je třeba vypočítat za podmínek bezvětří (viz obrázek 1).

Obrázek 1

Poloha náhradního letiště na trati 3 % (3 % ERA) pro účely snížení paliva pro nepředvídané okolnosti na 3 %“,

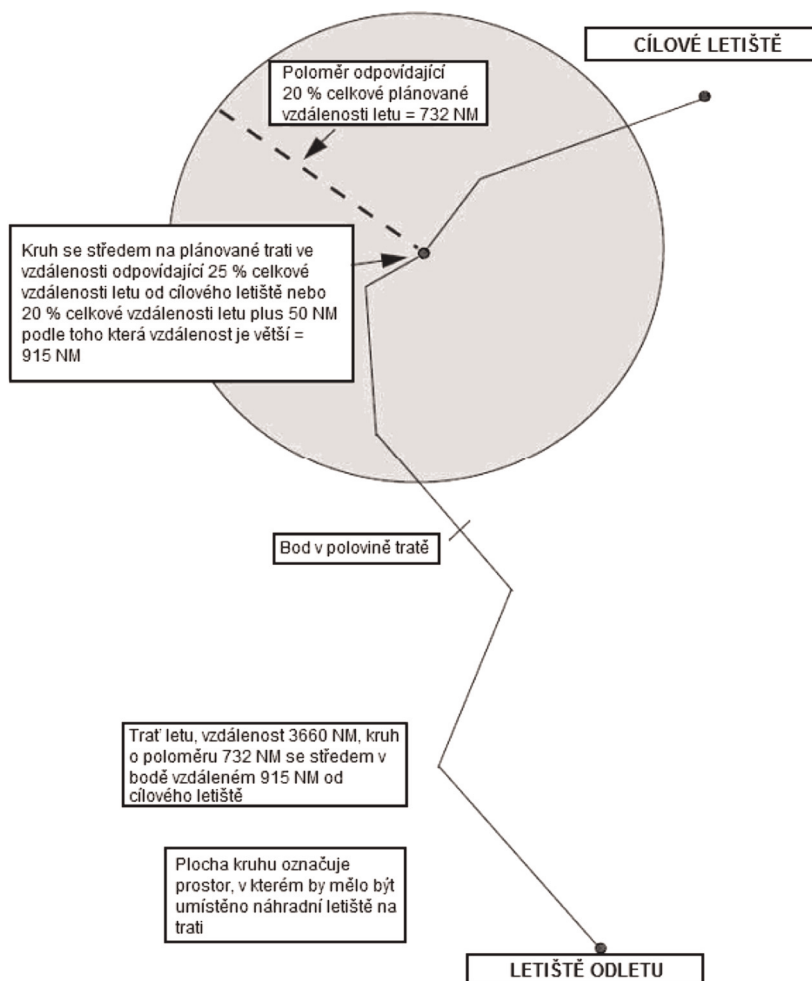
má být: „Poloha 3 % náhradního letiště na trati (3 % ERA) pro účely snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti na 3 % (viz dodatek 1 k OPS 1.255 1.3 a) ii) a OPS 1.192).

Letiště 3 % ERA musí ležet v kruhu s poloměrem rovnajícím se 20 % celkové vzdálenosti podle letového plánu, jehož střed leží na plánované trati ve vzdálenosti 25 % vzdálenosti podle letového plánu od cílového letiště nebo alespoň 20 % celkové vzdálenosti podle letového plánu plus 50 NM, podle toho, která hodnota je větší, přičemž všechny vzdálenosti je třeba vypočítat za podmínek bezvětří (viz obrázek 1).

Obrázek 1

Poloha 3 % náhradního letiště na trati (3 % ERA) pro účely snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti na 3 %“.

29. Obrázek 1 se nahrazuje tímto:



30. Strana 55, Dodatek 1 k OPS 1.305 bod 7:

místo: „... minimální požadovaný počet kabinových průvodčích ...“,

má být: „... minimální požadovaný počet palubních průvodčích ...“.

31. Strana 56, Dodatek 1 k OPS 1.311 bod 1:

místo: „1) v letounu byla k dispozici elektrická energie;“,

má být: „1) v letounu byl k dispozici zdroj elektrické energie;“.

32. Strana 56, Dodatek 1 k OPS 1.311 bod 4:

místo: „... umístění obslužných a nakládacích vozidel ...“,

má být: „... umístění obslužných a nakládacích prostředků ...“.

33. Strana 59, OPS 1.435 bod 14:

místo: „Systém zvýšené dohlednosti (EVS) ...“,

má být: „Systém pro zlepšení viditelnosti (EVS) ...“.

34. Strana 59, OPS 1.435 bod 16:

místo: „Provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie. Přístrojové přiblížení I. kategorie s přistáním za provozních podmínek I. kategorie s použitím DH za podmínek I. kategorie, s RVR nižší, než je běžná pro platnou DH.“,

má být: „Provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie. Přiblížení podle přístrojů I. kategorie a přistání za provozních podmínek I. kategorie s použitím DH za podmínek I. kategorie, s RVR nižší, než je běžná pro použitelnou DH.“

35. Strana 59, OPS 1.435 bod 17:

místo: „Provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie. Přístrojové přiblížení II. kategorie s přistáním za provozních podmínek II. kategorie na přistávací dráze, u které nejsou dostupné některé nebo žádné prvky světelné soustavy přesného přístrojového přiblížení za provozních podmínek II. kategorie uvedené v příloze 14 ICAO.“,

má být: „Provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie. Přiblížení podle přístrojů II. kategorie a přistání za provozních podmínek II. kategorie na přistávací dráze, u které nejsou dostupné některé nebo žádné prvky světelné soustavy pro přesné přístrojové přiblížení za provozních podmínek II. kategorie uvedené v příloze 14 ICAO.“

36. Strana 62, Dodatek 1 (starý) k OPS 1.430 písm. a) bod 3 podbod i), tabulka 1, nadpis levého sloupce:

místo: „Prostředky“,

má být: „Zařízení“.

37. Strana 63, Dodatek 1 (starý) k OPS 1.430 písm. b) bod 1 podbod i), tabulka 3:

a) *místo:* „Minima systému zařízení“,

má být: „Minima systému“.

b) *místo:* „Prostředky“,

má být: „Zařízení“.

38. Strana 66, Dodatek 1 (starý) k OPS 1.430 písm. c) bod 4, tabulka 5, druhý sloupec zleva:

místo: „úplné“,

má být: „úplně“.

39. Strana 69, Dodatek 1 (starý) k OPS 1.430 písm. h) bod 2, tabulka 9:

místo: „... meteorogická dostupnost ...“,

má být: „... meteorologická dohlednost ...“.

40. Strana 70, Dodatek 1 (nový) k OPS 1.430, písm. a) bod 3 podbod i), tabulka 1, nadpis levého sloupce:
místo: „Prostředky“,
má být: „Zařízení“.
41. Strana 73, Dodatek 1 (nový) k OPS 1.430, písm. b) bod 6 podbod x), tabulka 3, nadpis levého sloupce:
místo: „Prostředky“,
má být: „Zařízení“.
42. Strana 84, Dodatek 1 (nový) k OPS 1.430, písm. l) bod 2, tabulka 11:
místo: „... meteorogická dohlednost ...“,
má být: „... meteorologická dohlednost ...“.
43. Strana 87, Dodatek 1 k OPS 1.440 písm. f) bod 2 podbod ii):
místo: „... zavádějící manuálně vykonávaný provoz ...“,
má být: „... zavádějící ručně vykonávaný provoz ...“.
44. Strana 90, Dodatek 1 k OPS 1.450 písm. a) bod 4, návětí:
místo: „... k takovému provozu opráňovaly ...“,
má být: „... k takovému provozu opravňovaly ...“.
45. Strana 94, Dodatek 1 k OPS 1.450 písm. d) bod 4 podbod iii):
místo: „v případě přiblížení ...“,
má být: „v případě přiblížení ...“.
46. Strana 138, OPS 1.665 písm. c):
místo: „... Terrain Awarness Display ...“,
má být: „... Terrain Awareness Display ...“.
47. Strana 152, OPS 1.820 písm. a):
místo: „... více než 19 cestujících ...“,
má být: „... více než 19 cestujících ...“.
48. Strana 152, OPS 1.820 písm. a) bod 2 a písm. b) bod 2:
místo: „... jednotlivé osvědčení letové způsobilosti ...“,
má být: „... individuální osvědčení letové způsobilosti ...“.
49. Strana 152, OPS 1.820 písm. b), návětí:
místo: „Provozovatel nesmí provozovat letoun s povolením přepravovat více než 19 cestujících nebo méně, který není vybaven alespoň: ...“,
má být: „Provozovatel nesmí provozovat letoun s povolením přepravovat 19 cestujících nebo méně, který není vybaven alespoň ...“.
50. Strana 152, OPS 1.820 písm. c):
místo: „... které mají spňovat ...“,
má být: „... které mají splňovat ...“.
51. Strana 163, OPS 1.865 písm. g):
místo: „Provozovatel zajistí, aby letouny provádějící ETOPS byly vybaveny komunikačním prostředkem schopným komunikace s příslušnou pozemní stanicí při normálních a plánovaných nepředvídaných nadmořských výškách. Na tratích ETOPS, na nichž jsou k dispozici zařízení hlasové komunikace, se zajistí hlasová komunikace.“,

má být: „Provozovatel zajistí, aby letouny provádějící provoz ETOPS byly vybaveny komunikačním prostředkem schopným komunikace s příslušnou pozemní stanicí v normálních a plánovaných alternativních nadmořských výškách. Na tratích ETOPS, na nichž jsou k dispozici zařízení hlasové komunikace, musí být poskytnuta hlasová komunikace.“

52. Strana 164, OPS 1.873:

místo: „Správa elektronických navigačních údajů“,

má být: „Řízení elektronických navigačních údajů“.

53. Strana 164, OPS 1.873 písm. b) a c):

místo: „... normy integrity ...“,

má být: „... standardy integrity ...“.

54. Strana 164, OPS 1.873 písm. e):

místo: „Provozovatel provádí postupy, které zajišťují ...“,

má být: „Provozovatel zavede postupy, které zajistí ...“.

55. Strana 192, Dodatek 1 k OPS 1.1005 písm. d) bod 1:

místo: „... zdravotnickém vybavení první pomoci“,

má být: „... zdravotnickém vybavení pro první pomoc/nouzové případy“.

56. Strana 195, Dodatek 1 k OPS 1.1010 písm. h) bod 12:

místo: „souprav první pomoci, lékařských souprav první pomoci, jejich obsahu a zdravotnického vybavení první pomoci a“,

má být: „souprav první pomoci, lékařských souprav první pomoci, jejich obsahu a zdravotnického vybavení pro první pomoc/nouzové případy a“.

57. Strana 197, Dodatek 1 k OPS 1.1015 písm. b) bod 5:

místo: „... zdravotnické vybavení první pomoci“,

má být: „... zdravotnické vybavení pro první pomoc/nouzové případy“.

58. Strana 197, Dodatek 1 k OPS 1.1015 písm. c) bod 2:

místo: „předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotní kabiny, a“,

má být: „předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotního prostoru, a“.

59. Strana 202, Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 písm. a) body 1 a 2:

místo: „1) Letecká fyziologie letu včetně požadavky týkající se kyslíku a nedostatečného přísunu kyslíku (hypoxie).

2) Lékařské případy nouze za letu včetně:

...

ix) nevolnosti za letu (kinetózy);

x) hyperventilace; ...“

má být: „1) Letecká fyziologie letu včetně požadavků týkajících se kyslíku a nedostatečného přísunu kyslíku (hypoxie).

2) Náhlá zhoršení zdravotního stavu v letectví včetně:

...

ix) letadlové nemoci (kinetózy);

x) hyperventilace (zrychleného dýchání); ...“

60. Strana 202, Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 písm. a) bod 5 podbod vi):

místo: „udržování pohotovosti ...“,

má být: „řízení bdělosti ...“.

61. Strana 202, Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 písm. a) bod 6:

místo: „... zdravotnického vybavení první pomoci.“,

má být: „... zdravotnického vybavení pro první pomoc/nouzové případy.“

62. Strana 218, Dodatek 1 k OPS 1.1045 písm. B bod 4.1 písm. g):

místo: „imity stoupání ...“,

má být: „limity stoupání ...“.

63. Strana 218–219, Dodatek 1 k OPS 1.1045 písm. B bod 5.3:

místo: „Výkonnostní údaje pro kritickou palivovou rezervu a oblast provozu ETOPS včetně dostatečných údajů na podporu výpočtu kritické palivové rezervy a oblasti provozu na základě schválených údajů o výkonnosti letounu. Požadují se tyto údaje:

a) podrobné údaje o výkonnosti v případě nepracujícího motoru(ů) včetně toku paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu, včetně:

i) ...

ii) pokrytí výšky cestovního letu včetně 10 000 stop;

iii) ...

iv) schopnost výšky cestovního letu (včetně čisté výkonnosti) a

v) ...

b) podrobné údaje o výkonnosti v případě všech pracujících motorů, včetně údajů o minimálním toku paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu, včetně:

i) cestovního letu (pokrytí výšky včetně 10 000 stop) a

ii) ...

c) ...

Nadmořské výšky, rychlosti letu, nastavení tahu a tok paliva, které se používají k určení oblasti provozu ETOPS pro jednotlivé kombinace trupu a motoru letadla, musí být použity rovněž ke zjištění odpovídající výšky letu nad terénem a překážkami v souladu s tímto nařízením.“,

má být: „Výkonnostní údaje pro kritickou zálohu paliva a oblast provozu ETOPS včetně dostatečných údajů na podporu výpočtu kritické zálohy paliva a oblasti provozu na základě schválených údajů o výkonnosti letounu. Požadují se tyto údaje:

a) podrobné údaje o výkonnosti v případě nepracujícího motoru(ů) včetně průtoku (spotřeby) paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu, včetně:

i) ...

ii) dosažení výšky cestovního letu včetně 10 000 ft;

iii) ...

iv) dostupu letounu (včetně čisté výkonnosti) a

v) ...

b) podrobné údaje o výkonnosti v případě všech pracujících motorů, včetně údajů o minimálním průtoku (spotřebě) paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu, včetně:

i) cestovního letu (dosažení výšky včetně 10 000 ft) a

ii) ...

c) ...

Nadmořské výšky, rychlosti letu, nastavení tahu a průtoku (spotřeby) paliva, které se používají k určení oblastí provozu ETOPS pro jednotlivé kombinace konstrukce-motor letadla, musí být použity rovněž ke zjištění odpovídající bezpečné výšky letu nad terénem a překážkami v souladu s tímto nařízením.“

64. Strana 230, OPS 1.1145 písm. a):

místo: „... jeho území nebo nebo“,

má být: „... jeho území nebo“.

65. Strana 230, OPS 1.1150 písm. a) bod 3 podbod iii):

místo: „oprávněný zástupce úřadu nebo nebo“,

má být: „oprávněný zástupce úřadu nebo“.
