Úřední věstník Evropské unie

L 123

České vydání

Právní předpisy

Svazek 57

24. dubna 2014

Obsah

II *Nelegislativní akty*

NAŘÍZENÍ

★ **Nařízení Komise (EU) č. 379/2014 ze dne 7. dubna 2014, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008** 1

CS

Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu.

Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 379/2014

ze dne 7. dubna 2014,

kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ([1]), a zejména na čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Provozovatelé a zaměstnanci, kteří se podílejí na provozu některých letadel, musí splňovat příslušné hlavní požadavky stanovené v příloze IV nařízení (ES) č. 216/2008.

(2) Podle nařízení (ES) č. 216/2008 by Komise měla přijmout nezbytná prováděcí pravidla, jimiž se stanoví podmínky bezpečného provozu letadel. Tato pravidla by měla především zohledňovat složitost letadel, organizací a provozu letadel, jakož i rizika spojená s různými druhy provozu.

(3) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]) stanoví prováděcí pravidla pro provoz letounů a vrtulníků v obchodní letecké dopravě. Aby byly splněny základní zásady a použitelnost nařízení (ES) č. 216/2008, měla by být rovněž zavedena pravidla pro provoz balonů a kluzáků v obchodní letecké dopravě. Dále je třeba vhodným způsobem zohlednit zvláštnosti některých druhů obchodních letů provozovaných letouny a vrtulníky začínajících a končících na stejném letišti nebo provozním místě, a to v závislosti na jejich velikosti a rozsahu a s nimi spojeném riziku.

(4) Nařízením Komise (EU) č. 800/2013 ([3]) se mění nařízení (EU) č. 965/2012 tak, aby zahrnovalo pravidla pro neobchodní provoz podle složitosti letadla. Nařízení (EU) č. 965/2012 je dále nezbytné změnit tak, aby odráželo současný stav vývoje a zajišťovalo přiměřená opatření pro určité přesně definované činnosti zahrnující jiná než složitá letadla a zúčastněné organizace.

([1]) Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.
([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).
([3]) Nařízení Komise (EU) č. 800/2013 ze dne 14. srpna 2013, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 227, 24.8.2013, s. 1).

(5) Rovněž by měla být zahrnuta pravidla pro zvláštní provoz letounů, vrtulníků, balonů a kluzáků, zohledňující konkrétní aspekty takového provozu a související rizika. Z důvodů proporcionality by nebylo vhodné, aby certifikaci podléhali všichni obchodní provozovatelé, zejména provozovatelé zabývající se zvláštním obchodním provozem. Ačkoli je jejich činnost obchodní povahy, bylo by pro tyto provozovatele namísto osvědčení povinné prohlášení o způsobilosti. V zájmu bezpečnosti by nicméně měly být stanoveny podmínky pro určitý vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz, jež ohrožuje třetí strany na zemi, a měl by proto podléhat povolení.

(6) Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(7) Aby byl zajištěn hladký přechod a vysoká úroveň bezpečnosti civilního letectví v Unii, měla by prováděcí opatření odrážet současný stav vývoje, včetně osvědčených postupů, a vědecko-technický pokrok v oblasti letového provozu. Měly by být proto zohledněny technické požadavky a správní postupy dohodnuté pod záštitou Mezinárodní organizace pro civilní letectví a evropských Sdružených leteckých úřadů před 30. červnem 2009, jakož i stávající právní předpisy platné v konkrétních vnitrostátních podmínkách.

(8) Je nezbytné poskytnout leteckému průmyslu a správním orgánům členských států dostatek času, aby se mohly přizpůsobit novému regulačnímu rámci.

(9) Evropská agentura pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila jej jako stanovisko Komisi v souladu s čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

(10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět a oblast působnosti

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

2. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení osvědčení provozovatelů letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) nařízení (ES) č. 216/2008, kteří jsou zapojeni do provozu v obchodní letecké dopravě, práv a povinností držitelů osvědčení, jakož i podmínek, za nichž je provoz zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám v zájmu bezpečnosti.

3. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek a postupů pro prohlášení provozovatelů zabývajících se zvláštním obchodním provozem a neobchodním provozem složitých motorových letadel, včetně zvláštního neobchodního provozu složitých motorových letadel, a pro dozor nad těmito provozovateli.

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

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

6. Ustanovení tohoto nařízení se nepoužijí na letový provoz upoutaných balonů a vzducholodí ani na lety upoutaných balonů.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) v prvním odstavci se doplňují nové body, které znějí:

„7) ‚zvláštním provozem‘ jakýkoliv provoz mimo obchodní leteckou dopravu, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování a letecká reklama;

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

9) ‚seznamovacím letem‘ jakýkoliv krátký let za úplatu či jinou protihodnotu, nabízený schválenou organizací pro výcvik nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik;

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

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

b) ve druhém odstavci se číslice „VII“ nahrazuje číslicí „VIII“.

3) Článek 5 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

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

b) odstavce 3, 4 a 5 se nahrazují tímto:

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

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

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

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

b) jiné než složité motorové letouny a vrtulníky, jakož i balony a kluzáky, v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.“;

c) doplňují se nové odstavce 6 a 7, které znějí:

„6. Provozovatelé provozují letadlo pouze pro účely zvláštního obchodního provozu uvedeného v přílohách III a VIII.

7. Lety uskutečňované bezprostředně před zvláštním provozem, během něho nebo bezprostředně po něm a s tímto provozem přímo spojené se provozují v souladu s odstavci 3, 4 a případně 6. Vyjma provozu spojeného s padákovými seskoky nesmí být na palubě letadla kromě členů posádky přepravováno více jak šest osob nezbytných pro účel letu.“

4) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se zrušuje;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

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

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

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

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

5) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Provoz vrtulníků v CAT, provoz balonů v CAT a provoz kluzáků v CAT musí splňovat vnitrostátní požadavky.“;

b) doplňuje se odstavec 4, který zní:

„4. Neobchodní provoz, včetně zvláštního neobchodního provozu, složitých motorových letounů a vrtulníků, jakož i zvláštní obchodní provoz prováděný letouny, vrtulníky, balony a kluzáky se i nadále provádí v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy týkajícími se omezení doby letu, dokud nebudou schváleny a nenabudou platnosti příslušné prováděcí předpisy.“

6) V článku 10 se odstavec 3 mění takto:

a) v písmenu a) se slova „přílohy III“ nahrazují slovy „příloh II a III“;

b) v písmenu b) se slova „příloh V, VI a VII“ nahrazují slovy „příloh II, V, VI a VII“.

7) V článku 10 se doplňují odstavce 4, 5, 6 a 7, které znějí:

„4. Odchylně od ustanovení odst. 1 druhého pododstavce se členské státy mohou rozhodnout, že ustanovení příloh II, III, VII a VIII nebudou uplatňovat na zvláštní provoz, a to do 21. dubna 2017.

5. Odchylně od ustanovení odst. 1 druhého pododstavce se členské státy mohou rozhodnout, že ustanovení příloh II, III a IV nebudou uplatňovat na:

a) provoz letounů třídy výkonnosti B a nesložitých vrtulníků, který začíná a končí na stejném letišti / provozním místě, v CAT do 21. dubna 2017 a

b) provoz balonů a kluzáků v CAT do 21. dubna 2017.

6. Pokud některý členský stát využije odchylku podle odst. 5 písm. a), použijí se tato pravidla:

a) v případě letounů: příloha III nařízení (EHS) č. 3922/91 a příslušné vnitrostátní výjimky v souladu s čl. 8 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3922/91;

b) v případě vrtulníků: vnitrostátní požadavky.

7. Pokud některý členský stát uplatní odchylky stanovené v odstavcích 3, 4 a 5, oznámí to Komisi a agentuře. V oznámení popíše důvody této odchylky a její trvání, jakož i program provádění obsahující plánovaná opatření a jejich časový harmonogram.“

8) Přílohy I až VII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

9) K nařízení (EU) č. 965/2012 se v souladu s přílohou II tohoto nařízení připojuje příloha VIII (část SPO).

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. července 2014.

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

V Bruselu dne 7. dubna 2014.

Za Komisi
předseda
José Manuel BARROSO

PŘÍLOHA I

1) Příloha I nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) Název se nahrazuje tímto: „Definice pojmů použitých v přílohách II až VIII“.

b) Vkládá se nová definice, která zní:

„11a. ‚Hmotností prázdného balonu‘ se rozumí hmotnost stanovená vážením balonu s veškerým zastavěným vybavením stanoveným v letové příručce letadla.“

c) Bod 40 se nahrazuje tímto:

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

d) Vkládá se nová definice, která zní:

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

e) Bod 120 se nahrazuje tímto:

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

f) Bod 127 se nahrazuje tímto:

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

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

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

2) Příloha II nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) V čl. ARO.GEN.120 písm. d) bodě 1 se za slovo „oprávnění“ vkládá čárka a slova „povolení ke zvláštnímu provozu“.

b) V čl. ARO.GEN.200 písm. c) se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo povolení“.

c) V čl. ARO.GEN.205 písm. a) se za slova „prvního osvědčení“ vkládá čárka a slova „povolení ke zvláštnímu provozu“.

d) V čl. ARO.GEN.205 písm. b) se za slovo „osvědčování“ vkládá čárka a slovo „povolování“.

e) V čl. ARO.GEN.220 písm. a):

i) se vkládá nový bod, který zní:

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

ii) se bod 7 nahrazuje tímto:

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

iii) se v bodě 9 za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo povolení“.

f) V čl. ARO.GEN.220 se písm. b) nahrazuje tímto:

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

g) V čl. ARO.GEN.300 písm. a) se body 1 a 2 nahrazují tímto:

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

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

h) Článek ARO.GEN.305 se mění takto:

i) písmeno d) se nahrazuje tímto:

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

ii) vkládá se nové písmeno, které zní:

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

i) V čl. ARO.GEN.350 se písm. b) nahrazuje tímto:

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

j) V čl. ARO.GEN.350 písm. b) bodech 2 a 3 se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „nebo povolení ke zvláštnímu provozu“.

k) V čl. ARO.GEN.350 se písm. c) nahrazuje tímto:

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

l) V čl. ARO.GEN.350 písm. d) bodě 1 se za slovo „osvědčení“ vkládá čárka a slova „povolení ke zvláštnímu provozu“.

m) V čl. ARO.GEN.350 písm. e) se za slova „organizace, jíž vydal osvědčení“ vkládají slova „nebo povolení“.

n) V čl. ARO.GEN.355 písm. a) se odkaz na nařízení (EU) č. 290/2012 nahrazuje odkazem na nařízení (EU) č. 1178/2011.

o) Doplňuje se nový článek, který zní:

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

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

p) V článku ARO.OPS.100 se doplňuje nové písmeno, které zní:

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

q) V HLAVĚ OPS se vkládá nový oddíl, který zní:

„*ODDÍL Ia*

Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

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

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

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

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

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

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

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

ARO.OPS.155 Dohody o nájmu/pronájmu

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

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

r) V čl. ARO.OPS.200 písm. b) bodě 2 se za slova „neobchodní provoz“ vkládají slova „a zvláštní provoz“.

s) Článek ARO.OPS.210 se nahrazuje tímto:

„**ARO.OPS.210 Vymezení vzdálenosti nebo místního prostoru**

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

t) V hlavě OPS se vkládá nový oddíl, který zní:

„ODDÍL III

Dozor nad provozem

ARO.OPS.300 Seznamovací lety

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

u) V dodatku I:

i) se podnadpis nahrazuje tímto: „(Plán schválení pro provozovatele letecké dopravy)“,

ii) se vypouští slova „Zvláštní obchodní lety (SPO)“ a poznámka pod čarou č. 2.

v) V dodatku II se vypouští opakující se slovo „Vzlet“ a poznámka pod čarou č. 10 se nahrazuje tímto:

„10. Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB nebo CAT IIIC. Vyplňte minimální dráhovou dohlednost (RVR) v metrech a výšku rozhodnutí (DH) ve stopách (ft). Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.“

w) V dodatku V se pod slova „Neobchodní lety“ vkládají slova „Zvláštní provoz“.

x) Doplňuje se nový dodatek, který zní:

„Dodatek VI

POVOLENÍ K VYSOCE RIZIKOVÉMU ZVLÁŠTNÍMU OBCHODNÍMU PROVOZU	
Vydávající úřad ([1]): Povolení č. ([2]):	
Název provozovatele ([3]): Adresa provozovatele ([4]): Telefon ([5]): Fax: E-mail:	
Model letadla a poznávací značka ([6]):	
Povolený zvláštní provoz ([7]):	
Povolená oblast nebo místo provozu ([8]):	
Zvláštní omezení ([9]):	
Potvrzujeme, že provozovatel ..... je oprávněn provádět vysoce rizikový zvláštní obchodní provoz v souladu s tímto povolením, standardními provozními postupy provozovatele, přílohou IV nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly.	
Datum vydání ([10]):	Jméno a podpis ([11]): Název:

FORMULÁŘ EASA 151, 1. Vydání

([1]) Název a kontaktní údaje příslušného úřadu.

([2]) Vložte číslo příslušného povolení.

([3]) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dba“ (Doing business as).

([4]) Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.

([5]) Telefonní a faxová čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčíslí země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.

([6]) Vyplňte označení podle systému Commercial Aviation Safety Team CAST/ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232). Taxonomie CAST/ICAO je k dispozici na adrese: http://www.intlaviationstandards.org/H.

Poznávací značka by měla být uvedena buď v seznamu zvláštních schválení/oprávnění, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí seznam zvláštních schválení/oprávnění obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.

([7]) Uveďte druh provozu, např. zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování, letecká reklama.

([8]) Uveďte zeměpisnou oblast (oblasti) nebo místo (místa) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).

([9]) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).

([10]) Datum vydání povolení (dd-mm-rrrr).

([11]) Funkce, jméno a podpis zástupce příslušného úřadu. Kromě toho může být na povolení použito úřední razítko.“

3) Příloha III nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) Veškeré odkazy na nařízení (ES) č. 1702/2003 se nahrazují odkazy na nařízení Komise (EU) č. 748/2012 [1].

b) Veškeré odkazy na nařízení (ES) č. 290/2012 se nahrazují odkazy na nařízení (EU) č. 1178/2011.

c) Znění článku ORO.GEN.005 se nahrazuje tímto:

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

a) obchodní leteckou dopravu (CAT);

b) zvláštní obchodní provoz;

c) neobchodní provoz se složitými motorovými letadly;

d) zvláštní neobchodní provoz se složitými motorovými letadly."

d) V článku ORO.GEN.105 se za slova „povinnosti získat osvědčení nebo prohlášení" vkládají slova „nebo povolení ke zvláštnímu provozu".

e) V článku ORO.GEN.110 se písmeno a) nahrazuje tímto:

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

f) V čl. ORO.GEN.110 písm. c) se za slovo „osvědčení" vkládají slova „a povolení ke zvláštnímu provozu".

g) V čl. ORO.GEN.110 se doplňuje nový bod, který zní:

„k) Aniž by byla dotčena ustanovení písmene j), provozovatel kluzáku nebo balonu, případně letů se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne uskutečňovaných:

i) jednomotorovými vrtulovými letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo

ii) jinými než složitými jednomotorovými vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší

zajistí, aby letové posádky absolvovaly odpovídající výcvik nebo instruktáž, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží dopravené na palubu cestujícími nebo jako součást nákladu."

h) V článku ORO.GEN.115:

i) název se nahrazuje tímto: „Žádost o osvědčení leteckého provozovatele",

ii) v písmenu a) se před slova „osvědčení provozovatele" vkládá slovo „leteckého".

[1] Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).

i) V čl. ORO.GEN.120 se doplňuje nový bod, který zní:

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

j) Název článku ORO.GEN.125 se nahrazuje tímto: „**Podmínky schválení a práva držitele osvědčení leteckého provozovatele**“.

k) Název článku ORO.GEN.130 se nahrazuje tímto: „**Změny týkající se držitele osvědčení leteckého provozovatele**“.

l) Název článku ORO.GEN.135 se nahrazuje tímto: „**Zachování platnosti osvědčení leteckého provozovatele**“.

m) V čl. ORO.GEN.140 písm. a) se za slovo „osvědčení“ vkládají slova „a povolení ke zvláštnímu provozu“.

n) V čl. ORO.GEN.140 písm. b) se za slova „přístup k letadlům uvedeným v písmeni a) zahrnuje“ vkládají slova „v případě obchodní letecké dopravy“.

o) Článek ORO.GEN.205 se nahrazuje tímto:

„**ORO.GEN.205 Smluvní činnosti**

a) Provozovatel zajistí, aby, uzavřel-li smlouvu o zajištění či nákupu některé části své činnosti, dodávané nebo zakoupené služby či produkty odpovídaly příslušným požadavkům.

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

p) *Netýká se českého znění.*

q) V čl. ORO.AOC.100 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) Provozovatel poskytne příslušnému úřadu tyto informace:

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

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

3) popis systému řízení, včetně organizační struktury;

4) jméno odpovědného vedoucího pracovníka;

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

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

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

c) Žadatelé prokáží příslušnému úřadu, že:

1) splňují veškeré příslušné požadavky přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, této přílohy, přílohy IV (část CAT) a přílohy V (část SPA) tohoto nařízení;

2) veškerá provozovaná letadla mají osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 a

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

r) V čl. ORO.AOC.125 písm. a) bodě 1 podbodě ii) se slova „obchodních a neobchodních letů" nahrazují slovy „provozu v obchodní a neobchodní letecké dopravě".

s) V článku ORO.DEC.100 se první věta nahrazuje tímto:

„Provozovatel složitých motorových letadel provádějících neobchodní lety nebo zvláštní neobchodní provoz a provozovatel zvláštního obchodního provozu:"

t) Za HLAVU DEC – PROHLÁŠENÍ se vkládá nová hlava, která zní:

„HLAVA SPO

ZVLÁŠTNÍ OBCHODNÍ PROVOZ

ORO.SPO.100 Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

a) Provozovatel zvláštního obchodního provozu musí kromě požadavků podle článku ORO.DEC.100 splňovat také požadavky článků ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 a ORO.AOC.150.

b) Letadla musí mít osvědčení letové způsobilosti v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012 nebo být najatá/pronajatá v souladu s písmenem c).

c) Provozovatel zvláštního obchodního provozu je povinen získat předchozí souhlas příslušného úřadu a splňovat tyto podmínky, v případě, že:

1) najímá/pronajímá letadlo provozovatele ze třetí země s posádkou:

i) bezpečnostní standardy provozovatele ze třetí země týkající se zachování letové způsobilosti a leto-vého provozu jsou rovnocenné platným požadavkům, jež stanoví nařízení (ES) č. 2042/2003 a toto nařízení,

ii) k letadlu provozovatele ze třetí země bylo vydáno standardní osvědčení letové způsobilosti v souladu s přílohou 8 úmluvy ICAO,

iii) doba trvání dohody o nájmu/pronájmu s posádkou nepřesahuje v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců; nebo

2) najímá/pronajímá letadlo zapsané do rejstříku ve třetí zemi bez posádky:

i) byla zjištěna provozní potřeba, kterou nelze uspokojit nájmem/pronájmem letadla zapsaného do rejstříku v EU,

ii) doba trvání dohody o nájmu/pronájmu bez posádky nepřesahuje v období dvanácti po sobě jdoucích měsíců délku sedmi měsíců,

iii) je zajištěn soulad s příslušnými požadavky nařízení (ES) č. 2042/2003,

iv) vybavení letadla je v souladu s přílohou VIII [část SPO].

ORO.SPO.110 Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

a) Provozovatel zvláštního obchodního provozu si musí vyžádat a získat povolení příslušného úřadu provozovatele před zahájením vysoce rizikového zvláštního obchodního provozu:

1) který je prováděn nad územím, kde by v případě nouzové situace pravděpodobně došlo k ohrožení bezpečnosti třetích stran na zemi, nebo

2) který podle příslušného úřadu v místě, kde takový provoz probíhá, vzhledem ke své zvláštní povaze a k místním podmínkám, v nichž probíhá, představuje vysoké riziko, zejména pro třetí strany na zemi.

b) Provozovatel poskytne příslušnému úřadu tyto informace:

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

2) popis systému řízení, včetně organizační struktury;

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

4) dokumenty týkající se posouzení rizik a související standardní provozní postupy vyžadované podle článku SPO.OP.230;

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

c) Žádost o povolení nebo změnu povolení se podává formou a způsobem stanoveným příslušným úřadem a řídí se příslušnými požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel.

ORO.SPO.115 Změny

a) Veškeré změny, které mají vliv na rozsah povolení nebo povolený provoz, podléhají předchozímu souhlasu příslušného úřadu. S každou změnou, která nebyla zahrnuta v prvním posouzení rizik, je třeba předložit příslušnému úřadu upravené posouzení rizik a standardní provozní postupy.

b) Provozovatel tuto žádost o schválení změn podá dříve, než tyto změny začne provádět, aby příslušnému úřadu umožnil určit, zda jsou i nadále plněny požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, a aby v případě potřeby mohl udělené povolení změnit. Provozovatel poskytne příslušnému úřadu veškerou příslušnou dokumentaci.

c) Změny mohou být provedeny pouze po získání formálního souhlasu příslušného úřadu v souladu s článkem ARO.OPS.150.

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

ORO.SPO.120 Zachování platnosti

a) Provozovatel, který je držitelem povolení ke zvláštnímu provozu, postupuje v mezích své působnosti a v souladu s právy vymezenými v povolení.

b) Povolení provozovatele zůstává platné pod podmínkou, že:

1) provozovatel nadále splňuje příslušné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel se zřetelem k ustanovením týkajícím se řešení nálezů podle článku ORO.GEN.150;

2) příslušný úřad má umožněn přístup do zařízení provozovatele v souladu s podmínkami stanovenými v článku ORO.GEN.140, aby mohl určit, zda jsou trvale plněny příslušné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, a

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

c) Pokud je povolení zrušeno nebo se jej provozovatel vzdá, vrátí je neprodleně příslušnému úřadu."

u) V článku ORO.MLR.100 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Obsah provozní příručky odráží požadavky stanovené v této příloze, příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA), příloze VI (část NCC) a případně příloze VIII (část SPO) a nesmí být v rozporu s podmínkami obsaženými v provozních specifikacích osvědčení leteckého provozovatele (AOC), popřípadě v povolení ke zvláštnímu provozu, prohlášení nebo jeho seznamu zvláštních schválení/oprávnění."

v) V článku ORO.MLR.100 se vkládá nový bod, který zní:

„g1) Držitelé povolení ke zvláštnímu provozu musí k jakékoli změně spojené se schválenými standardními provozními postupy získat příslušný souhlas před tím, než změna nabude účinnosti."

w) V čl. ORO.MLR.100 písm. h) se za slova „Aniž jsou dotčena ustanovení písmene g)" vkládají slova „a g1)".

x) V článku ORO.MLR.101 se první věta nahrazuje tímto:

„S výjimkou letů jednomotorových vrtulových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo jednomotorových nesložitých vrtulníků s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne a letů kluzáků a balonů vypadá hlavní členění provozní příručky takto:".

y) V článku ORO.MLR. 115 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Následující záznamy se uchovávají nejméně po dobu pěti let:

1) u provozovatelů v CAT záznamy o činnosti uvedené v článku ORO.GEN.200;

2) u provozovatelů s prohlášením kopie prohlášení provozovatele, podrobnosti o získaných schváleních/oprávněních a provozní příručka;

3) u držitelů povolení ke zvláštnímu provozu kromě písm. a) bodu 2 též záznamy týkající se posouzení rizik podle článku SPO.OP.230 a souvisejících standardních provozních postupů."

z) V čl. ORO.MLR.115 písm. b) bodě 4 se před slova „nebezpečném zboží" vkládá slovo „případném".

aa) Název článku ORO.SEC.100.A se nahrazuje tímto:

„**ORO.SEC.100 Ochrana pilotního prostoru – letouny**".

ab) Název článku ORO.SEC.100.H se nahrazuje tímto:

„**ORO.SEC.105 Ochrana pilotního prostoru – vrtulníky**“.

ac) Článek ORO.FC.005 se nahrazuje tímto:

„**ORO.FC.005 Oblast působnosti**

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které musí splňovat provozovatel v souvislosti s výcvikem, praxí a kvalifikací letové posádky, a obsahuje:

a) ODDÍL 1 stanovující společné požadavky, které se vztahují na neobchodní provoz složitých motorových letadel a na veškerý obchodní provoz;

b) ODDÍL 2 stanovující další požadavky, které se vztahují na provoz v obchodní letecké dopravě s výjimkou:

1) provozu kluzáků a balonů v obchodní letecké dopravě nebo

2) provozu s cestujícími v obchodní letecké dopravě prováděného podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě a v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem, používajícího

— jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo

— jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5.

c) ODDÍL 3 stanovující další požadavky pro zvláštní obchodní provoz a pro provoz uvedený v písm. b) bodech 1 a 2.“

ad) V článku ORO.FC.105:

i) v písm. c) první větě se na začátek vkládají slova „V případě obchodního provozu letounů a vrtulníků“,

ii) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) ustanovení písmene c) se nepoužijí v případě:

1) letounů třídy výkonnosti B v obchodní letecké dopravě podle pravidel VFR ve dne a

2) provozu s cestujícími v obchodní letecké dopravě prováděného podle pravidel VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě nebo v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem a který používá jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5.“

ae) V článku ORO.FC.145 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) V případě provozu v CAT schvaluje programy výcviku a programy přezkoušení včetně osnov a použití jednotlivých zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) příslušný úřad.“

af) Za článek ORO.FC.H.250 se vkládá nový oddíl, který zní:

„*ODDÍL 3*

Další požadavky pro zvláštní obchodní provoz a pro provoz obchodní letecké dopravy uvedené v čl. ORO.FC.005 písm. b) bodech 1 a 2

ORO.FC.330 Opakovací výcvik a přezkušování – přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem

a) Každý člen letové posádky absolvuje přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, aby prokázal dostatečnou schopnost provádět normální, mimořádné a nouzové postupy zahrnující veškerá hlediska spojená s výkonem specializovaných úkolů popsaných v provozní příručce.

b) Zvláště je třeba zohlednit, zda je provoz prováděn podle pravidel IFR nebo v noci.

c) Platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem je dvanáct kalendářních měsíců. Doba platnosti se počítá od konce měsíce, v němž bylo přezkoušení provedeno. Jestliže bylo přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem provedeno během posledních tří měsíců lhůty platnosti, nová lhůta platnosti se počítá od původního data uplynutí doby platnosti.“

ag) V čl. ORO.CC.100 písm. a) druhé větě se na začátek vkládají slova „S výjimkou balonů“.

ah) Dodatek I se nahrazuje tímto:

„Dodatek I.

PROHLÁŠENÍ v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu
Provozovatel Název: Místo, kde má provozovatel sídlo nebo zřídil organizaci, a místo, odkud je řízen provoz: Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:
Organizace k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003 Jméno a adresa organizace a číslo oprávnění (viz formulář 14 EASA)
Provoz letadla
Datum zahájení provozu/datum použitelnosti změny:
Druh(y) provozu: ☐ část NCC: (uveďte, zda jde o přepravu cestujících nebo nákladu) ☐ část SPO: (upřesněte typ činnosti)
Typ(y) letadla (letadel), poznávací značka(y) a hlavní základna:
Podrobnosti o získaných schváleních/oprávněních (v případě potřeby připojte k prohlášení seznam zvláštních schválení/oprávnění)
Údaje o uděleném povolení ke zvláštnímu provozu (přiložte povolení, pokud existuje)
Seznam alternativních způsobů průkazu s odkazem na AMC, které nahrazují (připojte k prohlášení)
Prohlášení
☐ Dokumentace systému řízení včetně provozní příručky odráží příslušné požadavky stanovené v částech ORO, NCC, SPO a SPA. Veškeré lety budou prováděny v souladu s postupy a pokyny uvedenými v provozní příručce.
☐ Veškerá provozovaná letadla mají platné osvědčení letové způsobilosti a splňují požadavky nařízení Komise (ES) č. 2042/2003.
☐ Všichni členové letové posádky, a případně palubní průvodčí, absolvovali výcvik v souladu s příslušnými požadavky.
☐ (Je-li použitelné) Provozovatel zavedl úředně uznávané standardy leteckého průmyslu a prokázal s nimi shodu. Odkaz na standard: Certifikační úřad: Datum posledního auditu shody:
☐ Veškeré provozní změny, které mají vliv na informace uvedené v tomto prohlášení, budou oznámeny příslušnému úřadu.
☐ Provozovatel potvrzuje správnost informací uvedených v tomto prohlášení.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka“

4) Příloha IV nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) Veškeré odkazy na nařízení (ES) č. 1702/2003 se nahrazují odkazy na nařízení (EU) č. 748/2012.

b) Doplňuje se nový článek, který zní:

„**CAT.GEN.105 Turistické motorové kluzáky, motorové kluzáky a kombinované balony**

a) Motorové kluzáky vyjma turistických motorových kluzáků jsou provozovány a vybaveny v souladu s požadavky platnými pro kluzáky.

b) Turistické motorové kluzáky se provozují v souladu s požadavky pro:

1) letouny, pokud jsou poháněny motorem, a

2) kluzáky, pokud jsou provozovány bez použití motoru.

c) Turistické motorové kluzáky jsou vybaveny v souladu s požadavky platnými pro letouny, pokud není v článku CAT.IDE.A stanoveno jinak.

d) Kombinované balony jsou provozovány v souladu s požadavky pro horkovzdušné balony.“

c) V čl. CAT.GEN.MPA.180 písm. a) se body 5 a 6 nahrazují tímto:

„5) ověřená kopie osvědčení leteckého provozovatele (AOC), včetně jeho anglického překladu, pokud bylo vydáno v jiném jazyce;

6) provozní specifikace pro příslušný typ letadla vydané společně s AOC, včetně jejich anglického překladu, pokud byly vydány v jiném jazyce;“.

d) V HLAVĚ A – OBECNÉ POŽADAVKY se doplňuje nový oddíl, který zní:

„*ODDÍL 2*

Bezmotorová letadla

CAT.GEN.NMPA.100 Odpovědnosti velitele letadla

a) Velitel letadla:

1) odpovídá za bezpečnost všech členů posádky a cestujících na palubě od okamžiku, kdy vstoupí na palubu letadla, až do doby, kdy na konci letu letadlo opustí;

2) odpovídá za provoz a bezpečnost letadla:

i) v případě balonů od okamžiku, kdy začne plnění obalu, až do doby, kdy je obal vypuštěn, pokud velitel letadla nepřenesl tuto odpovědnost na jinou kvalifikovanou osobu během fáze plnění až do doby příchodu velitele letadla, jak je stanoveno v provozní příručce (OM),

ii) v případě kluzáků od okamžiku, kdy začne proces vypouštění, až do doby, kdy kluzák na konci letu zastaví;

3) je oprávněn vydat všechny příkazy a přijmout všechna odpovídající opatření za účelem zajištění bezpečnosti letadla a osob a/nebo majetku přepravovaného na jeho palubě v souladu s bodem 7.c přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008;

4) je oprávněn nenechat nastoupit a nechat vystoupit kteroukoli osobu, která podle jeho názoru může představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě;

5) nedovolí v letadle přepravu osoby, která se jeví natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letadla nebo osob na jeho palubě;

6) zajistí, aby se všem cestujícím dostalo bezpečnostní instruktáže;

7) zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s provozní příručkou;

8) zajistí, aby byla provedena předletová prohlídka v souladu s požadavky přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003;

9) ujistí se, že veškeré nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití;

10) plní příslušné požadavky programu hlášení událostí provozovatele;

11) plní veškerá příslušná omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku v souladu se svými povinnostmi;

12) při plnění povinností pro více než jednoho provozovatele:

i) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby a ohledně doby odpočinku podle příslušných požadavků FTL a

ii) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL.

b) Velitel letadla nesmí vykonávat službu v letadle:

1) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo je nezpůsobilý z důvodu zranění, únavy, užívání léků, nemoci nebo z jiných podobných příčin;

2) pokud neuběhla přiměřená doba od hloubkového potápění nebo darování krve;

3) pokud nejsou splněny příslušné zdravotní požadavky;

4) pokud existuje jakákoli pochybnost, zda může vykonávat přidělené povinnosti, nebo

5) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, nebo se natolik necítí dobře, že by let mohl být ohrožen.

c) Velitel letadla přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a reakci, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.

d) Velitel balonu:

1) odpovídá za předletovou instruktáž osob asistujících při plnění a vypouštění obalu;

2) zajistí, že na palubě nebo v bezprostřední blízkosti balonu nebude nikdo kouřit, a

3) zajistí, aby osoby asistující při plnění a vypouštění obalu byly oblečeny do vhodného ochranného oděvu.

CAT.GEN.NMPA.105 Další člen posádky balonu

a) Pokud je na palubě balonu více než 19 cestujících, je na palubě přítomen nejméně jeden další člen posádky s odpovídající praxí a výcvikem, aby mohl pomáhat cestujícím v případě nouzové situace.

b) Další člen posádky nesmí vykonávat službu v balonu:

1) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu;

2) pokud není způsobilý v důsledku poranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných podobných příčin nebo

3) pokud neuběhla přiměřená doba od hloubkového potápění nebo darování krve.

CAT.GEN.NMPA.110 Pravomoci velitele letadla

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k tomu, aby všechny osoby přepravované na palubě letadla uposlechly všech oprávněných rozkazů udělených velitelem letadla k zajištění bezpečnosti letadla a osob nebo majetku přepravovaného na jeho palubě.

CAT.GEN.NMPA.115 Společný jazyk

Provozovatel zajistí, aby se všichni členové posádky mohli navzájem dorozumívat společným jazykem.

CAT.GEN.NMPA.120 Přenosná elektronická zařízení

Provozovatel nedovolí žádné osobě používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení, a přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby použití tohoto zařízení bylo zabráněno.

CAT.GEN.NMPA.125 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě

Provozovatel musí mít neustále k dispozici seznamy obsahující informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě jeho letadel, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol a drogy

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby žádná osoba nevstoupila do letadla a ani se nenacházela v letadle, je-li natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letadla nebo osob na jeho palubě.

CAT.GEN.NMPA.135 Ohrožování bezpečnosti

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k zajištění toho, aby žádná osoba nejednala nebezpečně či nedbale nebo aby opomněla provést úkon, čímž by:

a) ohrozila letadlo nebo osoby na jeho palubě nebo na zemi nebo

b) způsobila či umožnila, aby letadlo ohrozilo osobu nebo majetek.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě

a) Při každém letu jsou na palubě přepravovány originály nebo kopie těchto dokumentů, příruček a informací, pokud není uvedeno jinak:

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument či dokumenty;

2) originál osvědčení o zápisu letadla do rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) případně osvědčení hlukové způsobilosti;

5) kopie osvědčení leteckého provozovatele (AOC);

6) případně provozní specifikace pro příslušný typ letadla vydané společně s AOC;

7) případně povolení rádiové stanice;

8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

10) případně technický deník letadla v souladu s přílohou I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003;

11) případně seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL);

12) případně podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS);

13) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze rozumně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

14) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;

15) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;

16) příslušná instruující dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS);

17) příslušné meteorologické informace;

18) případně seznamy cestujících;

19) v případě kluzáků dokumentace o hmotnosti a vyvážení, v případě balonů dokumentace o hmotnosti;

20) případně provozní letový plán a

21) případně seznamy nákladu a veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované státy, jichž se let týká.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), dokumenty, příručky a informace zde uvedené mohou být převáženy v doprovodném vozidle nebo zůstat na letišti nebo v provozním místě v případě letů, při kterých se zamýšlí:

1) vzletět a přistát na stejném letišti nebo provozním místě nebo

2) zůstat v místním prostoru stanoveném v provozní příručce.

CAT.GEN.NMPA.145 Předkládání dokumentace a záznamů

Velitel letadla předloží dokumenty, které musí být přepravovány na palubě, osobě zmocněné úřadem v přiměřené lhůtě od okamžiku, kdy je k tomu touto osobou vyzván.

CAT.GEN.NMPA.150 Doprava nebezpečného zboží

a) Doprava nebezpečného zboží není dovolena, vyjma případů kdy:

1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905), jak je uvedeno v části 1 daného dokumentu, nebo

2) je přepravuje cestující či členové posádky nebo je v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.

b) Provozovatel stanoví postupy, jež zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření, jež zabrání neúmyslnému umístění nebezpečného zboží na palubu.

c) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní vykonávat jeho povinnosti.“

e) V článku CAT.OP.MPA.151 se vkládá nový bod, který zní:

„a1) Aniž jsou dotčena ustanovení čl. CAT.OP.MPA.150 písm. b) až d), v případě letů se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě uskutečňovaných letouny ELA2 podle pravidel VFR ve dne stanoví provozovatel v provozní příručce minimální konečné množství záložního paliva. Minimální konečné množství záložního paliva nesmí být nižší než množství potřebné k letu v délce trvání 45 minut.“

f) V HLAVĚ B – PROVOZNÍ POSTUPY se vkládá nový oddíl, který zní:

„*ODDÍL 2*

Bezmotorová letadla

CAT.OP.NMPA.100 Používání letišť a provozních míst

Provozovatel používá pouze taková letiště a provozní místa, která jsou přiměřená pro daný typ letadla a daný druh provozu.

CAT.OP.NMPA.105 Postupy omezování hluku – balony a motorové kluzáky

Velitel letadla vezme v úvahu dopad hluku letadla, přičemž zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku.

CAT.OP.NMPA.110 Zásoba a plánování množství paliva a zátěže – balony

a) Provozovatel zajistí, aby bylo na palubě dostatečné množství paliva a zátěže pro plánovanou dobu trvání letu a navíc záloha na dalších 30 minut letu.

b) Výpočty zásoby paliva nebo zátěže jsou založeny alespoň na následujících provozních podmínkách, za kterých má být let proveden:

1) údajích poskytnutých výrobcem balonu;

2) předpokládané hmotnosti;

3) očekávaných meteorologických podmínkách a

4) postupech a omezeních provozovatele či provozovatelů letových navigačních služeb.

c) Výpočty se zdokumentují v provozním letovém plánu.

CAT.OP.NMPA.115 Přeprava zvláštních kategorií cestujících (SCP)

Osoby vyžadující zvláštní podmínky, pomoc a/nebo zařízení během letů jsou považovány za zvláštní kategorie cestujících a jsou přepravovány za podmínek zajišťujících bezpečnost letadla a osob na palubě v souladu s postupy stanovenými provozovatelem.

CAT.OP.NMPA.120 Instruktáž cestujících

Provozovatel zajistí, aby se cestujícím před letem, případně během letu dostalo bezpečnostní instruktáže.

CAT.OP.NMPA.125 Příprava letu

Před zahájením letu se velitel letadla:

a) všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že pozemní zařízení, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden, a

b) seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které se týkají zamýšleného letu. Příprava pro let mimo okolí místa odletu zahrnuje:

1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a

2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

CAT.OP.NMPA.130 Předkládání letového plánu letových provozních služeb (ATS)

a) Pokud nebyl předložen letový plán ATS, protože jej pravidla létání nevyžadují, uloží se přiměřené informace, které v případě nutnosti umožní aktivovat pohotovostní služby.

b) Pokud let probíhá z místa, kde není možné předložit letový plán ATS, předá velitel letadla nebo provozovatel letový plán ATS co nejdříve po vzletu.

CAT.OP.NMPA.135 Zajištění prostoru pro cestující a pilotního prostoru – balony

Velitel letadla zajistí, že před vzletem a přistáním, a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti:

a) jsou veškeré vybavení a zavazadla řádně zajištěny a

b) je nadále zajištěna možnost nouzové evakuace.

CAT.OP.NMPA.140 Kouření na palubě

Na palubě kluzáku nebo balonu není dovoleno kouřit.

CAT.OP.NMPA.145 Meteorologické podmínky

Velitel letadla zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace udávají, že meteorologické podmínky na trati a na plánovaném letišti určení budou v předpokládané době použití splňovat příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR nebo budou lepší.

CAT.OP.NMPA.150 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

Velitel letadla zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy letadla zbaveny všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla, vyjma v míře povolené letovou příručkou.

CAT.OP.NMPA.155 Podmínky vzletu

Před zahájením vzletu se velitel letadla přesvědčí, že podle jemu dostupných informací je počasí na letišti nebo provozním místě takové, aby nebránilo bezpečnému vzletu a odletu.

CAT.OP.NMPA.160 Simulované mimořádné situace za letu

Velitel letadla zajistí, že během přepravy cestujících nejsou simulovány mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů.

CAT.OP.NMPA.165 Řízení palivového systému a zátěže za letu – balony

Velitel letadla v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajícího paliva a zátěže za letu nebylo menší než množství paliva a zátěže potřebné pro dokončení zamýšleného letu a zásoba plánovaná pro přistání.

CAT.OP.NMPA.170 Použití doplňkové dodávky kyslíku

Velitel letadla zajistí, aby členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letadla za letu používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li tlaková nadmořská výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.

CAT.OP.NMPA.175 Podmínky pro přiblížení a přistání

Velitel letadla se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě jemu dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo provozním místě a stav plochy, která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení a přistání.

CAT.OP.NMPA.180 Provozní omezení – horkovzdušné balony

a) Horkovzdušné balony nesmí přistávat v noci s výjimkou nouzových situací.

b) Horkovzdušné balony mohou vzletět v noci, jestliže je na palubě dostatečné množství paliva pro přistání ve dne.

CAT.OP.NMPA.185 Provozní omezení – kluzáky

Kluzáky se provozují pouze ve dne.“

g) V čl. CAT.POL.A.240 písm. b) bodě 4 se odkaz „ORO.OPS“ nahrazuje odkazem „ORO.FC“.

h) V článku CAT.POL.A.310 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) Požadavky písm. a) bodů 3, 4 a 5, písm. b) bodu 2 a písm. c) bodu 2 se nepoužijí pro provoz podle pravidel VFR ve dne.“

i) V čl. CAT.POL.A.405 písm. b) se odkaz na „čl. CAT.POL.A.405 písm. b), případně písm. c)“ nahrazuje odkazem na „CAT.POL.A.400 písm. b) nebo c)“.

j) V HLAVĚ C – VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ se doplňují oddíly 4 a 5, které znějí:

„*ODDÍL 4*

Kluzáky

CAT.POL.S.100 Provozní omezení

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) kluzáku vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce letadla nebo v provozní příručce, pokud provozní příručka klade přísnější požadavky.

b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, které obsahují tato provozní omezení a které jsou předepsané letovou příručkou (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v kluzáku viditelně umístěny.

CAT.POL.S.105 Vážení

a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost a poloha těžiště kluzáku byly stanoveny skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny veliteli letadla. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, je kluzák zvážen znovu.

b) Vážení provede výrobce kluzáku, případně se uskuteční v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003.

CAT.POL.S.110 Výkonnost

Velitel letadla smí provozovat kluzák jen tehdy, pokud je výkonnost kluzáku přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a všech dalších omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.

ODDÍL 5

Balony

CAT.POL.B.100 Provozní omezení

a) V každé fázi provozu musí naložení a hmotnost balonu vyhovovat všem omezením stanoveným v letové příručce nebo v provozní příručce, pokud provozní příručka klade přísnější požadavky.

b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, které obsahují tato provozní omezení a které jsou předepsané letovou příručkou (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v balonu viditelně umístěny.

CAT.POL.B.105 Vážení

a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost balonu byla stanovena skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost. Tyto informace jsou zpřístupněny veliteli letadla. Pokud vliv modifikací na hmotnost není přesně znám, je balon zvážen znovu.

b) Vážení provede výrobce balonu, případně se uskuteční v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003.

CAT.POL.B.110 Systém pro stanovení hmotnosti

a) Provozovatel balonu zavede systém stanovující, jak jsou pro každý let přesně určovány následující položky, které umožňují veliteli letadla ověřit, zda jsou dodržena omezení uvedená v letové příručce:

1) hmotnost prázdného balonu;

2) hmotnost provozního nákladu;

3) hmotnost paliva a zátěže na palubě;

4) vzletová hmotnost;

5) naložení balonu prováděné pod dohledem velitele letadla nebo kvalifikované osoby;

6) příprava a uspořádání veškeré dokumentace.

b) Výpočet hmotnosti založený na elektronických výpočtech musí být velitel letadla schopen opakovat.

c) Dokumenty týkající se hmotnosti se připraví před každým letem a zdokumentují se v provozním letovém plánu.

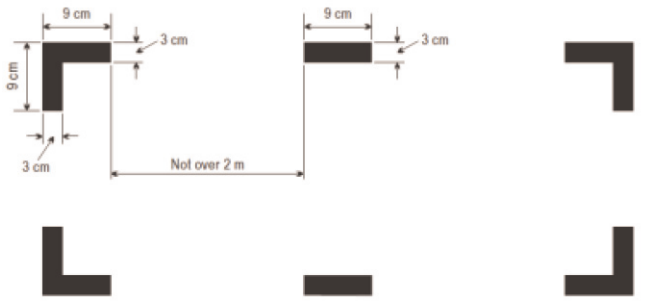
CAT.POL.B.115 Výkonnost

Velitel letadla smí provozovat balon jen tehdy, pokud je výkonnost balonu přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a všech dalších omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.“

k) *Netýká se českého znění.*

l) V článku CAT.IDE.A.260 se místo Obrázku 1 vkládá tento obrázek:

Obrázek 1



m) V HLAVĚ D – PŘÍSTROJE, DATA A VYBAVENÍ se doplňují oddíly 3 a 4, které znějí:

„*ODDÍL 3*

Kluzáky

CAT.IDE.S.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované podle této hlavy jsou schvalovány v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit požadavky článku CAT.IDE.S.140;

3) používány s cílem splnit požadavky článku CAT.IDE.S.145 nebo

4) zastavěny v kluzáku.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány podle této hlavy, není vyžadováno schválení:

1) samostatné přenosné kapesní svítilny;

2) chronometr a

3) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 a

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost kluzáku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení jsou snadno ovladatelné nebo dostupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

CAT.IDE.S.105 Minimální vybavení pro let

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce kluzáku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud není kluzák provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL).

CAT.IDE.S.110 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje

a) Kluzáky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) tlakové nadmořské výšky a

4) indikované rychlosti letu.

b) Kluzáky provozované za podmínek, kdy kluzák není možné udržet v žádoucí letové poloze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) vertikální rychlosti (variometr);

2) letové polohy nebo zatáček a skluzu a

3) magnetického kurzu.

CAT.IDE.S.115 Let v oblačnosti – letové a navigační přístroje

Kluzáky provádějící lety v oblačnosti jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

a) magnetického kurzu;

b) času v hodinách, minutách a sekundách;

c) tlakové nadmořské výšky;

d) indikované rychlosti letu;

e) vertikální rychlosti (variometr) a

f) letové polohy nebo zatáček a skluzu.

CAT.IDE.S.120 Sedadla a zádržné systémy

a) Kluzáky jsou vybaveny:

1) sedadlem pro každou osobu na palubě a

2) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle podle letové příručky.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

CAT.IDE.S.125 Doplňková dodávka kyslíku

Kluzáky provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji se zásobou kyslíku postačující pro zásobení:

a) členů posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

b) všech členů posádky a cestujících po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

CAT.IDE.S.130 Let nad vodou

Velitel kluzáku provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě kluzáku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

a) záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;

b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý člen posádky nebo některý z cestujících a který je schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz, a

c) vybavení k vydávání tísňových signálů, pokud je let vykonáván:

1) nad vodou ve vzdálenosti větší, než ze které lze dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo

2) tam, kde dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.

CAT.IDE.S.135 Vybavení pro přežití

Kluzáky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

CAT.IDE.S.140 Rádiové komunikační vybavení

a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Navigační vybavení

Kluzáky jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:

a) letovým plánem letových provozních služeb, pokud se v daném případě uplatní, a

b) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

CAT.IDE.S.150 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 4

Balony

CAT.IDE.B.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k určení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit požadavky článku CAT.IDE.B.155 nebo

3) zastavěny v balonu.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) samostatné přenosné kapesní svítilny;

2) chronometr;

3) souprava první pomoci;

4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení;

5) náhradní zapalovací zdroj;

6) hasicí deka nebo ohnivzdorná pokrývka;

7) manévrovací lano a

8) nůž.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 a

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost balonu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

CAT.IDE.B.105 Minimální vybavení pro let

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce balonu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud není balon provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL).

CAT.IDE.B.110 Provozní světla

Balony provozované v noci jsou vybaveny:

a) protisrážkovými světly;

b) prostředky, které zabezpečují přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které jsou nezbytné pro bezpečný provoz balonu, a

c) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou.

CAT.IDE.B.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Balony provozované podle pravidel VFR jsou vybaveny:

a) prostředky pro zobrazování směru snosu a

b) prostředky pro měření a zobrazování:

1) času v hodinách, minutách a sekundách;

2) vertikální rychlosti (variometr), je-li to předepsáno letovou příručkou;

3) tlakové nadmořské výšky, požaduje-li to letová příručka, stanoví-li to požadavky vzdušného prostoru nebo pokud musí být kontrolována nadmořská výška kvůli použití kyslíku, a

4) tlaku paliva každého hořáku vyjma plynových balonů.

CAT.IDE.B.120 Zádržné systémy

Balony s odděleným prostorem pro velitele letadla jsou vybaveny zádržným systémem pro velitele letadla.

CAT.IDE.B.125 Souprava první pomoci

a) Balony jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Další souprava první pomoci je převážena v doprovodném vozidle.

c) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

CAT.IDE.B.130 Doplňková dodávka kyslíku

Balony provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji se zásobou kyslíku postačující pro zásobení:

a) členů posádky po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška po více než 30 minut mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

b) všech členů posádky a cestujících po celou dobu letu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Ruční hasicí přístroje

Horkovzdušné balony jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem v souladu s požadavky příslušného předpisu letové způsobilosti.

CAT.IDE.B.140 Let nad vodou

Velící pilot balonu provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě balonu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

a) záchranné vesty pro každou osobu na palubě nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě mladší 24 měsíců, které jsou oblečeny nebo uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;

b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý člen posádky nebo některý z cestujících a který je schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz, a

c) vybavení k vydávání tísňových signálů.

CAT.IDE.B.145 Vybavení pro přežití

Balony provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

CAT.IDE.B.150 Různé vybavení

a) Balony jsou vybaveny ochrannými rukavicemi pro každého člena posádky.

b) Horkovzdušné balony jsou vybaveny:

1) náhradním zapalovacím zdrojem;

2) prostředky pro měření a indikaci množství paliva;

3) hasicí dekou nebo ohnivzdornou pokrývkou a

4) manévrovacím lanem o délce alespoň 25 m.

c) Plynové balony jsou vybaveny:

1) nožem a

2) manévrovacím lanem o délce alespoň 20 m z přírodního vlákna nebo elektrostaticky vodivého materiálu.

CAT.IDE.B.155 Rádiové komunikační vybavení

a) Pokud tak stanoví požadavky vzdušného prostoru, jsou balony vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, umístěným na pracovním místě pilota, schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Odpovídač

Pokud je to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.“

5) Příloha V nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) Veškeré odkazy na nařízení (ES) č. 1702/2003 se nahrazují odkazy na nařízení (EU) č. 748/2012.

b) V čl. SPA.GEN.100 písm. a) bodě 1 se vypouští slova „letecké dopravy“.

c) Článek SPA.DG.100 se nahrazuje tímto:

„**SPA.DG.100 Doprava nebezpečného zboží**

S výjimkou ustanovení přílohy IV (část CAT), přílohy VI (část NCC), přílohy VII (část NCO) a přílohy VIII (část SPO) provádí provozovatel leteckou dopravu nebezpečného zboží, pouze pokud k tomu získal oprávnění příslušného úřadu.“

6) V příloze VI nařízení (EU) č. 965/2012 se čl. NCC.POL.125 písm. b) nahrazuje tímto:

„b) S výjimkou letounů vybavených turbovrtulovým motorem a s maximální vzletovou hmotností rovnou 5 700 kg nebo nižší velící pilot v případě poruchy motoru během vzletu zajistí, aby byl letoun schopen:

1) přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo použitelné dráhy nebo

2) pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud není schopen vyhovět ustanovením článku NCC.POL.130.“

7) Příloha VII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

a) Veškeré odkazy na nařízení (ES) č. 1702/2003 se nahrazují odkazy na nařízení (EU) č. 748/2012.

b) Článek NCO.GEN.102 se mění takto:

i) název se nahrazuje tímto:

„**Turistické motorové kluzáky, motorové kluzáky a kombinované balony**“,

ii) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„d) Kombinované balony jsou provozovány v souladu s požadavky pro horkovzdušné balony.“

c) Vkládá se nový bod, který zní:

„**NCO.GEN.103 Seznamovací lety**

Seznamovací lety uvedené v čl. 6 odst. 5 písm. c) tohoto nařízení, pokud jsou prováděny v souladu s touto přílohou, musí:

a) začínat a končit na stejném letišti nebo provozním místě s výjimkou balonů a kluzáků;

b) být provozované podle pravidel VFR ve dne;

c) být provozovány pod dozorem osoby, které byla svěřena odpovědnost za jejich bezpečnost, a

d) splňovat veškeré další podmínky stanovené příslušným úřadem.“

d) Článek NCO.GEN.106 se nahrazuje tímto:

„**NCO.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balony**

Velící pilot balonu kromě požadavků stanovených v článku NCO.GEN.105:

a) odpovídá za předletovou instruktáž osob asistujících při plnění a vypouštění obalu;

b) zajistí, že na palubě nebo v bezprostřední blízkosti balonu nebude nikdo kouřit, a

c) zajistí, aby osoby asistující při plnění a vypouštění obalu byly oblečeny do vhodného ochranného oděvu.“

e) V čl. NCO.GEN.135 písm. a) bodě 10 se slova „pro trasu“ nahrazují slovy „pro trasu/oblast“.

f) V čl. NCO.OP.110 písm. c) první větě se slova „použijí, pokud“ nahrazují slovy „použijí, pouze pokud“.

g) Název článku NCO.OP.113 se nahrazuje tímto: „**Provozní minima letiště – přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky**“.

h) V čl. NCO.OP.127 písm. a) a b) se slova „paliva, plynu nebo zátěže“ nahrazují slovy „paliva nebo zátěže“.

i) Článek NCO.OP.215 se nahrazuje tímto:

„**NCO.OP.215 Provozní omezení – horkovzdušné balony**

a) Horkovzdušné balony nesmí přistávat v noci s výjimkou nouzových situací.

b) Horkovzdušný balon může vzletět v noci, jestliže je na palubě dostatečné množství paliva pro přistání ve dne.“

j) V článku NCO.POL.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Vážení provede:

1) u letounů a vrtulníků výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě a

2) u kluzáků a balonů výrobce letadla, případně se uskuteční v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2042/2003.“

k) Článek NCO.IDE.B.110 se nahrazuje tímto:

„**NCO.IDE.B.110 Provozní světla**

Balony provozované v noci jsou vybaveny:

a) protisrážkovými světly;

b) prostředky, které zabezpečují přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které jsou nezbytné pro bezpečný provoz balonu, a

c) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou.“

l) Článek NCO.IDE.B.125 se nahrazuje tímto:

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

Horkovzdušné balony jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem, pokud to vyžadují platné certifikační specifikace.“

m) Článek NCO.IDE.B.140 se nahrazuje tímto:

„**NCO.IDE.B.140 Různé vybavení**

a) Balony jsou vybaveny ochrannými rukavicemi pro každého člena posádky.

b) Horkovzdušné balony jsou vybaveny:

1) náhradním zapalovacím zdrojem;

2) prostředky pro měření a indikaci množství paliva;

3) hasicí dekou nebo ohnivzdornou pokrývkou a

4) manévrovacím lanem o délce alespoň 25 m.

c) Plynové balony jsou vybaveny:

1) nožem a

2) manévrovacím lanem o délce alespoň 20 m z přírodního vlákna nebo elektrostaticky vodivého materiálu.“

n) Doplňuje se nová hlava, která zní:

„HLAVA E

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

ODDÍL 1

Obecná ustanovení

NCO.SPEC.100 Oblast působnosti

V této hlavě jsou stanoveny zvláštní požadavky, jimiž se musí řídit velící piloti při provádění zvláštního neobchodního provozu s jinými než složitými motorovými letadly.

NCO.SPEC.105 Kontrolní seznam

a) Před zahájením zvláštního provozu velící pilot provede posouzení rizik, přičemž posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika a zavést opatření ke zmírnění dopadů.

b) Zvláštní provoz se provádí v souladu s kontrolním seznamem. Na základě posouzení rizik velící pilot sestaví kontrolní seznam odpovídající zvláštní činnosti a používanému letadlu, a to s přihlédnutím k jednotlivým oddílům této hlavy.

c) Kontrolní seznam, který se týká povinností velícího pilota, členů posádky a specializovaných odborníků, musí být na každém letu snadno dostupný.

d) Kontrolní seznam podléhá pravidelnému přezkumu a aktualizaci podle potřeby.

NCO.SPEC.110 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

Pokud se provozu účastní členové posádky nebo specializovaní odborníci, velící pilot:

a) zajistí, aby členové posádky a specializovaní odborníci splňovali požadavky článků NCO.SPEC.115 a NCO.SPEC.120;

b) nezahájí let, jestliže je kterýkoli člen posádky nebo specializovaný odborník nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;

c) nepokračuje v letu dál než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky nebo specializovaného odborníka k výkonu služby je výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;

d) zajistí, aby členové posádky a specializovaní odborníci dodržovali právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje;

e) zajistí, aby se všichni členové posádky a specializovaní odborníci mohli navzájem dorozumívat společným jazykem, a

f) zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Odpovědnost posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti posádky jsou uvedeny v kontrolním seznamu.

b) S výjimkou balonů je člen posádky během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není v kontrolním seznamu stanoveno jinak.

c) Během letu je člen letové posádky, který se nachází na svém pracovním místě, upoután bezpečnostním pásem.

d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.

e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se necítí natolik dobře, aby mohl plnit své úkoly, nebo

2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo z jiného důvodu uvedeného v bodě 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

f) Člen posádky, který plní povinnosti pro více než jednoho provozovatele:

1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby (FTL) a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, je-li to relevantní, a

2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL.

g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

NCO.SPEC.120 Odpovědnost specializovaných odborníků

a) Specializovaný odborník odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti specializovaných odborníků jsou uvedeny v kontrolním seznamu.

b) S výjimkou balonů je specializovaný odborník během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není v kontrolním seznamu stanoveno jinak.

c) Specializovaný odborník zajistí, aby byl při výkonu svých specializovaných úkolů upoután, jsou-li otevřeny nebo odstraněny venkovní dveře.

d) Specializovaný odborník hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

NCO.SPEC.125 Bezpečnostní instruktáž

a) Před vzletem velící pilot provede instruktáž specializovaných odborníků o:

1) nouzovém vybavení a nouzových postupech;

2) provozních postupech spojených se specializovaným úkolem, a to před každým letem nebo sérií letů.

b) Instruktáž podle písm. a) bodu 2 nemusí být nutná, pokud specializovaní odborníci absolvovali instruktáž o provozních postupech před zahájením provozního období v daném kalendářním roce.

NCO.SPEC.130 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety podle pravidel IFR

Velící pilot stanoví pro každý let minimální nadmořské výšky, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prolétávaných podle pravidel IFR. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší než výšky stanovené přelétávaným státem.

NCO.SPEC.135 Zásoba paliva a oleje – letouny

Ustanovení čl. NCO.OP.125 písm. a) bod 1 podbod i) se nepoužije pro vlečení kluzáků, letecká veřejná vystoupení, akrobatické lety a soutěžní lety.

NCO.SPEC.140 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky

Aniž by byla dotčena ustanovení čl. NCO.OP.126 písm. a) bodu 1, smí velící pilot vrtulníku zahájit let podle pravidel VFR ve dne ve vzdálenosti do 25 NM od letiště/provozního místa odletu pouze se záložním palivem, které postačí nejméně na 10 minut letu optimální cestovní rychlostí.

NCO.SPEC.145 Simulované situace za letu

Není-li na palubě letadla specializovaný odborník za účelem výcviku, velící pilot se specializovanými odborníky na palubě nesimuluje:

a) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů nebo

b) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

NCO.SPEC.150 Zjištění blízkosti země

Je-li zastavěn systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby bylo letadlo provozováno v menší vzdálenosti od země, než je vzdálenost, která by systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi aktivovala.

NCO.SPEC.155 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Aniž by byla dotčena ustanovení článku NCO.OP.200, může být systém ACAS II vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od sebe, než je vzdálenost, která by systém ACAS aktivovala.

NCO.SPEC.160 Vypouštění nebezpečného zboží

Při vypouštění nebezpečného zboží nesmí velící pilot provozovat letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství.

NCO.SPO.165 Přeprava a použití zbraní

a) Jestliže jsou na palubě přepravovány zbraně pro účely specializovaného úkolu, velící pilot zajistí, aby byly zajištěny, nejsou-li používány.

b) Specializovaný odborník používající zbraň učiní všechna nezbytná opatření s cílem předejít ohrožení letadla a lidí na palubě nebo na zemi.

NCO.SPEC.170 Výkonnostní a provozní kritéria – letouny

Při letech s letounem ve výšce menší než 150 m (500 ft) mimo hustě osídlenou oblast v případě letounů, jež při poruše kritického motoru nejsou schopny udržet vodorovný let, velící pilot předem:

a) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru a

b) instruuje všechny členy posádky a specializované odborníky na palubě o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

NCO.SPEC.175 Výkonnostní a provozní kritéria – vrtulníky

a) Velící pilot může řídit letadlo nad hustě osídlenými oblastmi, pokud:

1) je vrtulník certifikován v kategorii A nebo B a

2) byla učiněna bezpečnostní opatření s cílem předejít nadměrnému ohrožení osob nebo majetku na zemi.

b) Velící pilot předem:

1) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru a

2) instruuje všechny členy posádky a specializované odborníky na palubě o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

c) Velící pilot zajistí, že vzletová hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost při visení nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro:

1) visení mimo působení přízemního efektu (HOGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu nebo

2) jestliže převažují podmínky, kdy visení mimo působení přízemního efektu pravděpodobně nelze provést, že hmotnost vrtulníku nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro visení s přízemním efektem (HIGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu, za předpokladu, že převažující podmínky umožňují visení s přízemním efektem při maximální stanovené hmotnosti.

ODDÍL 2

Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety HESLO musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.HESLO.105 Zvláštní vybavení pro lety HESLO

Vrtulník je vybaven alespoň:

a) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák(y)/náklad a

b) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

NCO.SPEC.HESLO.110 Doprava nebezpečného zboží

Provozovatel přepravující nebezpečné zboží do neosídlených míst a vzdálených oblastí nebo z takových míst a oblastí požádá příslušný úřad o výjimku z ustanovení Technických instrukcí, jestliže má v úmyslu nevyhovět požadavkům uvedených instrukcí.

ODDÍL 3

Lety s vnějším lidským nákladem (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety HEC musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.HEC.105 Zvláštní vybavení pro lety HEC

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) vrtulníkovým jeřábem nebo hákem pro zavěšení nákladu;

2) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák a

3) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

b) Zástavba veškerého vybavení pro provoz s vrtulníkovým jeřábem a háku pro zavěšení nákladu a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.

ODDÍL 4

Lety s padákovými seskoky (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety PAR musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.PAR.105 Přeprava členů posádky a specializovaných odborníků

Požadavek stanovený v čl. NCO.SPEC.120 písm. c) se nevztahuje na specializované odborníky provádějící padákové seskoky.

NCO.SPEC.PAR.110 Sedadla

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. NCO.IDE.A.140 písm. a) bodu 1 a NCO.IDE.H.140 písm. a) bodu 1, lze jako sedadlo použít podlahu letadla za podmínky, že jsou k dispozici prostředky, jichž se specializovaní odborníci mohou držet nebo se jimi připoutat.

NCO.SPEC.PAR.115 Doplňková dodávka kyslíku

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. NCO.SPEC.110 písm. f), požadavek na použití doplňkové dodávky kyslíku se nevztahuje na členy posádky kromě velícího pilota a specializované odborníky plnící povinnosti důležité pro specializovaný úkol, je-li kabinová výška:

a) větší než 13 000 ft po dobu nejvýše 6 minut nebo

b) větší než 15 000 ft po dobu nejvýše 3 minut.

NCO.SPEC.PAR.120 Vypouštění nebezpečného zboží

Aniž jsou dotčena ustanovení článku NCO.SPEC.160, mohou parašutisté opustit letadlo k provedení ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství se zařízením na vypouštění kouřové stopy, pokud bylo toto zařízení pro tento účel vyrobeno.

ODDÍL 5

Akrobatické lety (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolní seznam

Kontrolní seznam pro lety ABF musí obsahovat:

a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

b) odpovídající údaje o výkonnosti;

c) požadované vybavení;

d) případná omezení a

e) odpovědnost a povinnosti velícího pilota a případně členů posádky a specializovaných odborníků.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenty a informace

Při akrobatických letech nemusí být na palubě následující dokumenty a informace uvedené v čl. NCO.GEN.135 písm. a):

a) podrobnosti případně vyplněného letového plánu letových provozních služeb;

b) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn, a

c) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno.

NCO.SPEC.ABF.110 Vybavení

Na akrobatické lety se nevztahuje povinnost mít toto vybavení:

a) souprava první pomoci podle článků NCO.IDE.A.145 a NCO.IDE.H.145;

b) ruční hasicí přístroje podle článků NCO.IDE.A.160 a NCO.IDE.H.180 a

c) polohové majáky nehody nebo osobní polohové majáky podle článků NCO.IDE.A.170 a NCO.IDE.H.170.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA VIII

ZVLÁŠTNÍ PROVOZ

[ČÁST SPO]

SPO.GEN.005 Oblast působnosti

a) Tato příloha se týká jakéhokoliv zvláštního provozu, kdy je letadlo použito pro zvláštní činnost, jako je zemědělství, výstavba, snímkování, průzkum, pozorování a hlídkování a letecká reklama.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), zvláštní neobchodní provoz s jinými než složitými motorovými letadly musí splňovat požadavky přílohy VII (část NCO).

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), lze s jinými než složitými motorovými letadly v souladu s přílohou VII (část NCO) provádět tento provoz:

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

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

HLAVA A

OBECNÉ POŽADAVKY

SPO.GEN.100 Příslušný úřad

Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti nebo v němž je usazený.

SPO.GEN.101 Způsoby průkazu

Provozovatel může k prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly použít kromě způsobů průkazu, které přijala agentura, i alternativní způsoby průkazu.

SPO.GEN.102 Turistické motorové kluzáky, motorové kluzáky a kombinované balony

a) Turistické motorové kluzáky se provozují v souladu s požadavky pro:

1) letouny, pokud jsou poháněny motorem, a

2) kluzáky, pokud jsou provozovány bez použití motoru.

b) Turistické motorové kluzáky jsou vybaveny v souladu s požadavky použitelnými na letouny, není-li v hlavě D stanoveno jinak.

c) Motorové kluzáky vyjma turistických motorových kluzáků jsou provozovány a vybaveny v souladu s požadavky použitelnými na kluzáky.

d) Kombinované balony jsou provozovány v souladu s požadavky pro horkovzdušné balony.

SPO.GEN.105 Odpovědnost posádky

a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti posádky jsou stanoveny ve standardních provozních postupech (SOP) a případně v provozní příručce.

b) S výjimkou balonů je člen posádky během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není ve standardních provozních postupech stanoveno jinak.

c) Během letu je člen letové posádky, který se nachází na svém pracovním místě, upoután bezpečnostním pásem.

d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.

e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:

1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle bodu 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se necítí natolik dobře, aby mohl plnit své povinnosti, nebo

2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo z jiného důvodu uvedeného v bodě 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

f) Člen posádky, který plní povinnosti pro více než jednoho provozovatele:

1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby (FTL) a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012, je-li to relevantní, a

2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu činností v souladu s příslušnými požadavky FTL.

g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

SPO.GEN.106 Odpovědnost specializovaných odborníků

a) Specializovaný odborník odpovídá za správný výkon svých povinností. Povinnosti specializovaných odborníků jsou uvedeny ve standardních provozních postupech.

b) S výjimkou balonů je specializovaný odborník během kritických fází letu, nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné, upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není ve standardních provozních postupech stanoveno jinak.

c) Specializovaný odborník zajistí, aby byl při výkonu svých specializovaných úkolů upoután, jsou-li otevřeny nebo odstraněny venkovní dveře.

d) Specializovaný odborník hlásí velícímu pilotovi:

1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů, a

2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

SPO.GEN.107 Odpovědnost a pravomoci velícího pilota

a) Velící pilot odpovídá za:

1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, specializovaných odborníků a nákladu na palubě během provozu letadla;

2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;

3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s příslušnou příručkou;

4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že byla dodržena veškerá provozní omezení uvedená v bodě 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, takže:

i) letadlo je způsobilé k letu,

ii) letadlo je řádně zapsané v rejstříku,

iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou funkční v souladu s požadavky stanovenými v článcích SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 nebo SPO.IDE.B.105, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), případně jiným rovnocenným dokumentem, není povolen provoz s nefunkčním vybavením,

iv) hmotnost letadla a umístění těžiště (vyjma balonů) jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti,

v) veškeré vybavení a zavazadla jsou řádně naloženy a zajištěny a

vi) v žádném okamžiku během letu nebudou překročena provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla;

5) to, že nezahájí let, jestliže on nebo kterýkoli jiný člen posádky nebo specializovaný odborník je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;

6) to, že nebude pokračovat v letu dál než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud jeho způsobilost nebo způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky nebo specializovaného odborníka k výkonu služby je výrazně snížena z důvodů, jako jsou únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;

7) to, že rozhodne, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), případně seznamem minimálního vybavení (MEL);

8) to, že po skončení letu nebo série letů se zapíší do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla údaje o využití letadla a všechny známé nebo domnělé závady, a

9) to, že zajistí, aby letové zapisovače, jsou-li zastavěny:

i) nebyly během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty a

ii) v případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení:

A) nebyly záměrně vymazány;

B) byly deaktivovány ihned po skončení letu a

C) byly znovu aktivovány pouze se souhlasem vyšetřujícího úřadu.

b) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakýkoli náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na palubě.

c) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) okamžitě, jakmile je to možné, jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.

d) Aniž je dotčeno ustanovení písm. a) bodu 6, při provozu s vícečlennou posádkou může velící pilot pokračovat v letu dál než k nejbližšímu letišti s přípustným počasím, jsou-li zavedeny přiměřené postupy zaměřené na snížení rizika.

e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a reakci, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s bodem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.

f) Velící pilot podá příslušnému úřadu neprodleně hlášení o nezákonném vměšování a informuje určený místní úřad.

g) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

SPO.GEN.108 Odpovědnost a pravomoci velícího pilota – balony

Velící pilot balonu kromě požadavků stanovených v článku SPO.GEN.107:

a) odpovídá za předletovou instruktáž osob asistujících při plnění a vypouštění obalu;

b) zajistí, že na palubě nebo v bezprostřední blízkosti balonu nebude nikdo kouřit, a

c) zajistí, aby osoby asistující při plnění a vypouštění obalu byly oblečeny do vhodného ochranného oděvu.

SPO.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů

Velící pilot, členové posádky a specializovaní odborníci dodržují právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.

SPO.GEN.115 Společný jazyk

Provozovatel zajistí, aby se všichni členové posádky a specializovaní odborníci mohli navzájem dorozumívat společným jazykem.

SPO.GEN.120 Pojíždění letounů

Provozovatel zajistí, že letoun bude pojíždět po pohybové ploše letiště pouze v případě, že osoba u řízení:

a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem nebo

b) je jmenována provozovatelem a:

1) má výcvik v pojíždění s letounem;

2) má výcvik v používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;

3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, tratím, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům a

4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

SPO.GEN.125 Zapnutí rotoru

Rotor vrtulníku smí být uveden do pohybu za účelem letu pouze za přítomnosti kvalifikovaného pilota u řízení.

SPO.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení

Provozovatel nedovolí nikomu používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení.

SPO.GEN.135 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě

Provozovatel musí mít neustále k dispozici seznamy obsahující informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).

SPO.GEN.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě

a) Při každém letu jsou na palubě přepravovány originály nebo kopie těchto dokumentů, příruček a informací, pokud není níže uvedeno jinak:

1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);

2) originál osvědčení o zápisu letadla do rejstříku;

3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);

4) osvědčení hlukové způsobilosti, je-li to použitelné;

5) kopie prohlášení podle článku ORO.DEC.100 a případně kopie povolení podle článku ORO.SPO.110;

6) seznam zvláštních schválení/oprávnění, je-li to použitelné;

7) povolení rádiové stanice, je-li to použitelné;

8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;

9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;

10) technický deník letadla v souladu s přílohou I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003, je-li to použitelné;

11) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb, je-li to použitelné;

12) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn,

13) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;

14) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;

15) platné části provozní příručky a/nebo standardních provozních postupů nebo letové příručky letadla, jež jsou důležité pro povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků a které jim musí být snadno přístupné;

16) seznam minimálního vybavení (MEL) nebo seznam povolených odchylek na draku (CDL), je-li to použitelné;

17) příslušná instruující dokumentace NOTAM a letecké informační služby (AIS);

18) příslušné meteorologické informace, je-li to použitelné;

19) seznamy nákladu, je-li to použitelné, a

20) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy pro daný let.

b) Aniž by byla dotčena ustanovení písmene a), mohou dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodech 2–11 a v písm. a) bodech 14, 17, 18 a 19 zůstat na letišti nebo provozním místě, týkají-li se letů:

1) s plánovaným vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě nebo

2) při kterých se nepřekračuje vzdálenost nebo neopouští prostor, které určil příslušný úřad podle článku ARO.OPS.210.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech s balonem nebo kluzákem, vyjma turistických motorových kluzáků (TMG), mohou být dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodech 1–10 a v písm. a) bodech 13–19 převáženy v doprovodném vozidle.

d) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodech 2–8 je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.

e) Provozovatel zpřístupní dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, příslušnému úřadu v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu tímto úřadem vyzván.

SPO.GEN.145 Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů – provoz složitých motorových letadel

a) V případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, uchová provozovatel letadla původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.

b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů zapisovače letových údajů (FDR), záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a záznamů komunikace datovým spojem v zájmu zajištění jejich trvalé provozuschopnosti.

c) Provozovatel uchovává záznamy po dobu provozní lhůty FDR stanovené v článku SPO.IDE.A.145 nebo článku SPO.IDE.H.145 s tou výjimkou, že pro účely zkoušení a údržby zapisovačů letových údajů může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.

d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných údajů z FDR na parametry vyjádřené v technických jednotkách.

e) Provozovatel zpřístupní kterýkoli uchovaný záznam zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.

f) Záznamy z CVR se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud s tím všichni dotčení členové posádky a personálu údržby souhlasí.

g) Záznamy z FDR nebo záznamy komunikace datovým spojem se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud jsou tyto záznamy:

1) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;

2) zbaveny informací umožňujících jejich identifikaci nebo

3) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

SPO.GEN.150 Doprava nebezpečného zboží

a) Letecká doprava nebezpečného zboží se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.

b) Nebezpečné zboží dopravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012, vyjma případů, kdy:

1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí;

2) je přepravují specializovaní odborníci nebo členové posádky nebo jsou v zavazadlech, která jsou oddělena od svého majitele v souladu s částí 8 Technických instrukcí;

3) se vyžaduje jeho přítomnost na palubě letadla pro specializované účely v souladu s Technickými instrukcemi;

4) je používáno ke zlepšení bezpečnosti letu v případě, že přeprava na palubě letadla je přiměřená a má zajistit včasnou dostupnost pro provozní účely bez ohledu na to, zda je požadována přeprava těchto předmětů a látek nebo je zamýšleno jejich použití v souvislosti s daným konkrétním letem či nikoli.

c) Provozovatel stanoví postupy, jež zajistí, že budou přijata veškerá přiměřená opatření, jež zabrání neúmyslnému umístění nebezpečného zboží na palubu.

d) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní výkon jeho odpovědností v souladu s požadavky Technických instrukcí.

e) Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, že došlo k:

1) letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím;

2) zjištění, že nebezpečné zboží převáží specializovaní odborníci nebo posádka nebo je přepravováno v zavazadlech v rozporu s částí 8 Technických instrukcí.

f) Provozovatel zajistí, aby specializovaným odborníkům byly poskytnuty veškeré informace o nebezpečném zboží.

g) Provozovatel zajistí, aby na místech přejímky nákladu byly k dispozici vyhlášky poskytující informace o dopravě nebezpečného zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

SPO.GEN.155 Vypouštění nebezpečného zboží

Při vypouštění nebezpečného zboží nesmí provozovatel provozovat letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství.

SPO.GEN.160 Přeprava a použití zbraní

a) Jestliže jsou na palubě přepravovány zbraně pro účely specializovaného úkolu, provozovatel zajistí, aby byly zajištěny, nejsou-li používány.

b) Specializovaný odborník používající zbraň učiní všechna nezbytná opatření s cílem předejít ohrožení letadla a lidí na palubě nebo na zemi.

SPO.GEN.165 Přístup do pilotního prostoru

Konečné rozhodnutí o přístupu do pilotního prostoru přijímá velící pilot, který zajistí, aby:

a) přístup do pilotního prostoru neodváděl pozornost od provádění letu ani nenarušoval provádění letu a

b) všechny osoby přepravované v pilotním prostoru byly seznámeny s příslušnými bezpečnostními postupy.

HLAVA B

PROVOZNÍ POSTUPY

SPO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

Provozovatel používá pouze taková letiště a provozní místa, která jsou přiměřená pro daný typ letadla a daný druh provozu.

SPO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny

Při volbě náhradních letišť a stanovení zásad určování množství paliva provozovatel považuje letiště za osamocené letiště, je-li doba letu na nejbližší přiměřené náhradní letiště určení delší než:

a) u letounů s pístovými motory 60 minut nebo

b) u letounů s turbínovými motory 90 minut.

SPO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

a) Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví provozovatel nebo velící pilot provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště, jež mohou být použita. Tato minima:

1) nesmí být nižší, než jsou minima stanovená pro tato letiště státem, na jehož území se letiště nachází, vyjma zvláštních případů, kdy je tento stát schválí, a

2) při povozu letů za podmínek nízké dohlednosti podléhají schválení příslušným úřadem v souladu s hlavou E přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. 965/2012.

b) Při stanovení provozního minima letiště provozovatel nebo velící pilot zohlední:

1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;

2) odbornou způsobilost a zkušenosti letové posádky a případně její složení;

3) rozměry a vlastnosti drah a ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;

4) přiměřenost a výkonnost pozemních prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů;

5) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci a/nebo k řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a při nezdařeném přiblížení;

6) překážky v prostorech přiblížení, nezdařeného přiblížení a počátečního stoupání pro provedení nepředvídaných postupů;

7) bezpečnou nadmořskou výšku/výšku nad překážkami pro postupy přiblížení podle přístrojů;

8) prostředky k určení a hlášení meteorologických podmínek a

9) techniku letu, která se má použít během konečného přiblížení.

c) Minima pro určité druhy postupů přiblížení a přistání se použijí, pouze pokud:

1) pozemní zařízení, která jsou nezbytná pro zamýšlený postup, jsou provozuschopná;

2) palubní systémy letadla, které jsou nezbytné pro daný druh přiblížení, jsou provozuschopné;

3) jsou splněna stanovená kritéria výkonnosti letadla a

4) posádka je dostatečně kvalifikovaná.

SPO.OP.111 Provozní minima letiště – provoz NPA, APV, CAT I

a) Výška rozhodnutí (DH), která se použije pro nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) prováděné technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) nebo provoz I. kategorie (CAT I) nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) minimální výška, při které lze použít prostředek pro přiblížení bez požadované vizuální reference;

2) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;

3) případně výška rozhodnutí pro vyhlášený postup přiblížení;

4) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo

5) minimální výška rozhodnutí stanovená v letové příručce letadla nebo rovnocenném dokumentu, je-li uvedena.

b) Minimální výška pro klesání (MDH) pro nepřesné přístrojové přiblížení prováděné bez techniky konečného přiblížení stálým klesáním nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) bezpečná výška nad překážkami pro danou kategorii letadel;

2) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo

3) minimální výška pro klesání stanovená v letové příručce letadla, je-li uvedena.

Tabulka 1

Minima systému

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
Systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS)	200
Globální navigační družicový systém (GNSS)/systém s družicovým rozšířením (SBAS) (přesné přiblížení s vertikálním vedením (LPV))	200
GNSS (příčná navigace (LNAV))	250
GNSS/barometrická vertikální navigace (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Kurzový maják (LOC) s měřičem vzdálenosti (DME) nebo bez něj	250
Přiblížení přehledovým radarem (SRA) (končící v ½ NM)	250
SRA (končící ve vzdálenosti 1 NM)	300
SRA (končící ve vzdálenosti 2 NM nebo větší)	350
VKV všesměrový radiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesměrový radiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
VKV zaměřovač (VDF)	350

SPO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

a) Minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;

2) minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo

3) výška rozhodnutí/minimální výška pro klesání (DH/MDH) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

b) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:

1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna;

2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 2 nebo

3) dráhová dohlednost/převedená meteorologická dohlednost (RVR/CMV) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

Tabulka 1

Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální meteorologická dohlednost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky

Minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem na pevnině s vrtulníky nesmí být nižší než 250 ft a meteorologická dohlednost nesmí být nižší než 800 m.

SPO.OP.115 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky

a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem, na jehož území se letiště nachází, jestliže takové postupy byly zveřejněny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež může být použita.

b) Velící pilot se může odchýlit od zveřejněné odletové trati, příletové trati nebo postupu přiblížení:

1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami, vzaty plně v úvahu provozní podmínky a dodržena veškerá povolení řízení letového provozu, nebo

2) jestliže je stanovištěm řízení letového provozu (ATC) vektorován pomocí radaru.

c) V případě letů se složitými motorovými letadly se úsek konečného přiblížení provádí vizuálně nebo v souladu se zveřejněnými postupy přiblížení.

SPO.OP.120 Postupy omezování hluku

Velící pilot vezme v úvahu zveřejněné postupy omezování hluku tak, aby byl minimalizován dopad hluku letadla, přičemž zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku.

SPO.OP.121 Postupy omezování hluku – balony

Velící pilot použije provozní postupy, pokud byly stanoveny, aby byl minimalizován dopad hluku systému ohřevu, přičemž zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku.

SPO.OP.125 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety podle pravidel IFR

a) Provozovatel stanoví metodu pro určení minimálních nadmořských výšek letu, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prováděných podle pravidel IFR.

b) Velící pilot touto metodou stanoví minimální nadmořské výšky letu pro každý let. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší než výšky stanovené přelétaným státem.

SPO.OP.130 Zásoba paliva a oleje – letouny

a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, jestliže je na palubě letounu dostatek paliva a oleje pro následující činnosti:

1) u letů podle pravidel letu za viditelnosti (VFR):

i) ve dne – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 30 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce nebo

ii) v noci – pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce;

2) u letů podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):

i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání a pro následný let v délce alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce, nebo

ii) jestliže je požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání, na náhradní letiště a pro následný let v délce alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce.

b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:

1) předpověď meteorologických podmínek;

2) očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);

3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině, případně při poruše jednoho motoru na trati a

4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.

c) Změna letového plánu za letu s úmyslem odklonit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že všechny požadavky budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

SPO.OP.131 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky

a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, jestliže má vrtulník dostatečné množství paliva a oleje pro následující činnosti:

1) u letů podle pravidel VFR:

i) pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 20 minut nejvhodnější cestovní rychlostí, nebo

ii) u letů podle pravidel VFR ve dne záložní palivo na 10 minut optimální cestovní rychlostí, pokud zůstane ve vzdálenosti do 25 NM od letiště/provozního místa odletu, a

2) u letů podle pravidel IFR:

i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení nebo není k dispozici náhradní letiště s přípustným počasím, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání a následný let v délce alespoň 30 minut normální cestovní rychlostí ve výšce 450 m (1 500 ft) nad letištěm/provozním místem určení za standardních teplotních podmínek, přiblížení a přistání, nebo

ii) jestliže je požadováno náhradní letiště, pro let na letiště/provozní místo plánovaného přistání, přiblížení, nezdařené přiblížení a potom:

A) pro let na určené náhradní letiště a

B) pro let v délce 30 minut normální vyčkávací rychlostí ve výšce 450 m (1 500 ft) nad náhradním letištěm/provozním místem za standardních teplotních podmínek a pro přiblížení a přistání.

b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:

1) předpověď meteorologických podmínek;

2) očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC);

3) případně porucha jednoho motoru na trati a

4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letadla nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.

c) Změna letového plánu za letu s úmyslem odklonit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že všechny požadavky budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

SPO.OP.132 Zásoba paliva a zátěže a plánování – balony

a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, jestliže množství záložního paliva nebo zátěže postačuje na 30 minut letu.

b) Výpočty zásoby paliva nebo zátěže jsou založeny alespoň na následujících provozních podmínkách, za kterých má být let proveden:

1) údajích poskytnutých výrobcem balonu;

2) předpokládané hmotnosti;

3) očekávaných meteorologických podmínkách a

4) postupech a omezeních stanovených poskytovatelem letových navigačních služeb.

SPO.OP.135 Bezpečnostní instruktáž

a) Provozovatel zajistí, že specializovaným odborníkům bude před vzletem poskytnuta instruktáž týkající se:

1) nouzového vybavení a nouzových postupů;

2) provozních postupů spojených se specializovaným úkolem, a to před každým letem nebo sérií letů.

b) Instruktáž uvedená v písm. a) bodu 2 může být nahrazena programem počátečního a opakovacího výcviku. V takovém případě provozovatel stanoví také požadavky na rozlétanost.

SPO.OP.140 Příprava letu

a) Před zahájením letu se velící pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že zařízení na zemi a/nebo na vodě, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.

b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let, jehož letiště určení není v blízkosti místa odletu, a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:

1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a

2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

SPO.OP.145 Náhradní letiště pro vzlet – složité motorové letouny

a) Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště pro vzlet s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu jsou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo není možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.

b) Náhradní letiště pro vzlet nesmí být od letiště odletu vzdáleno více než:

1) pro dvoumotorové letouny vzdálenost odpovídající 1 hodině letu cestovní rychlostí s jedním motorem za standardních podmínek v bezvětří a

2) pro třímotorové a vícemotorové letouny vzdálenost odpovídající 2 hodinám letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce letadla s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří.

c) Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště pro vzlet, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima pro takový let.

SPO.OP.150 Náhradní letiště určení – letouny

Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

a) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC), nebo

b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:

1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a

2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:

i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů a

ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

SPO.OP.151 Náhradní letiště určení – vrtulníky

Pro lety podle pravidel IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

a) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:

1) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů a

2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem; nebo

b) není místo plánovaného přistání osamocené a pokud:

1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů;

2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:

i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů,

ii) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem a

3) není určen mezní bod návratu (PNR) v případě místa určení v pobřežních vodách.

SPO.OP.155 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují

a) Letadlo nesmí být plněno leteckým benzínem (AVGAS) nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže osoby nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.

b) U všech ostatních paliv musí být přijata nezbytná bezpečnostní opatření a na palubě letadla musí být přítomen kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

SPO.OP.160 Použití náhlavní soupravy

S výjimkou balonů je každý člen letové posádky konající službu v pilotním prostoru vybaven náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a používá ji jako základní přístroj pro komunikaci s letovými provozními službami, ostatními členy posádky a specializovanými odborníky.

SPO.OP.165 Kouření

Velící pilot nedovolí kouření na palubě nebo během doplňování paliva do letadla nebo odčerpávání paliva z letadla.

SPO.OP.170 Meteorologické podmínky

a) Velící pilot zahájí let podle pravidel VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení budou v předpokládané době použití stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety podle pravidel VFR.

b) Velící pilot zahájí let podle pravidel IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době příletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.

c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel VFR a IFR, použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

SPO.OP.175 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

a) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy letadla zbaveny všech nánosů přesahujících míru povolenou letovou příručkou letadla, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla.

b) V případě letů se složitými motorovými letadly provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.

SPO.OP.176 Led a jiná znečištění – postupy za letu

a) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby takové podmínky zvládlo, jak stanoví bod 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.

b) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže se letadlo, které není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, setká s námrazou, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo tratě, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu.

c) V případě letů se složitými motorovými letadly provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.

SPO.OP.180 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

a) podle dostupných informací jsou počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a

b) jsou dodržena příslušná provozní minima příslušného letiště.

SPO.OP.181 Podmínky vzletu – balony

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že podle dostupných informací je počasí na provozním místě nebo na letišti takové, aby nebránilo bezpečnému vzletu a odletu.

SPO.OP.185 Simulované situace za letu

Není-li na palubě letadla specializovaný odborník za účelem výcviku, velící pilot se specializovanými odborníky na palubě nesimuluje:

a) situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů nebo

b) let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

SPO.OP.190 Řízení palivového systému za letu

a) Provozovatel složitých motorových letadel zajistí provádění kontrol množství paliva a řízení palivového systému za letu.

b) Velící pilot v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajícího paliva za letu nebylo menší než množství paliva požadované pro pokračování na letiště nebo provozní místo s přípustným počasím, přičemž plánované množství záložního paliva zůstává v souladu s požadavky uvedenými v článcích SPO.OP.130 a v SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Použití doplňkové dodávky kyslíku

a) Velící pilot zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft, pokud příslušný úřad neschválil jinak a v souladu se standardními provozními postupy.

b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), lze s výjimkou letů s padákovými seskoky setrvat po krátkou vymezenou dobu ve výšce větší než 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku v jiných než složitých letounech a vrtulnících s předchozím souhlasem příslušného úřadu vydaným s přihlédnutím k následujícímu:

1) doba setrvání ve výšce větší než 13 000 ft nebude delší než 10 minut nebo, je-li zapotřebí delší doby, nebude delší, než je zcela nezbytné pro splnění specializovaného úkolu;

2) let není prováděn ve výšce větší než 16 000 ft;

3) při bezpečnostní instruktáži v souladu s článkem SPO.OP.135 obdrží členové posádky a specializovaní odborníci příslušné informace o účincích nedostatečného přívodu kyslíku (hypoxie);

4) standardní provozní postupy pro příslušný druh letu zohledňují body 1, 2 a 3;

5) předchozí zkušenosti provozovatele s prováděním letů ve výšce větší než 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku;

6) individuální zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků a jejich fyziologická přizpůsobivost k vysokým nadmořským výškám a

7) nadmořská výška základny, kde má provozovatel sídlo nebo odkud jsou lety prováděny.

SPO.OP.200 Zjištění blízkosti země

a) Řídící pilot zajistí okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže kterýkoli člen letové posádky nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země.

b) Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od země, než je vzdálenost, která by systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi aktivovala.

SPO.OP.205 Palubní protisrážkový systém (ACAS)

a) Provozovatel stanoví provozní postupy a programy výcviku, pokud je systém ACAS zastavěn a provozuschopný. Pokud je používán systém ACAS II, jsou tyto postupy a výcvik v souladu s nařízením (EU) č. 1332/2011.

b) Systém ACAS II může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od sebe, než je vzdálenost, která by systém ACAS aktivovala.

SPO.OP.210 Postupy přistání a přiblížení – letouny a vrtulníky

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy nebo plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení.

SPO.OP.215 Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky

a) Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).

b) Jestliže je hlášená dráhová dohlednost/dohlednost menší než použitelná minima, nepokračuje v přiblížení:

1) pod 1 000 ft nad letištěm nebo

2) do úseku konečného přiblížení v případě, že nadmořská výška/výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1 000 ft nad letištěm.

c) Není-li dráhová dohlednost k dispozici, může být hodnota dráhové dohlednosti odvozena převodem hlášené dohlednosti.

d) Jestliže po průletu výšky 1 000 ft nad letištěm poklesne hlášená dráhová dohlednost/dohlednost pod použitelná minima, v přiblížení se pokračuje do nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo do minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H).

e) Přiblížení může pokračovat pod nadmořskou výšku/výšku rozhodnutí (DA/H) nebo pod minimální nadmořskou výšku/výšku pro klesání (MDA/H) a přistání může být dokončeno, pokud je v nadmořské výšce/výšce rozhodnutí nebo v minimální nadmořské výšce/výšce pro klesání získána a udržována vizuální reference odpovídající druhu přiblížení pro zamýšlenou dráhu.

f) Vždy je rozhodující dráhová dohlednost v dotykovém pásmu.

SPO.OP.225 Provozní omezení – horkovzdušné balony

a) Horkovzdušné balony nesmí přistávat v noci s výjimkou nouzových situací.

b) Horkovzdušný balon může vzletět v noci, jestliže je na palubě dostatečné množství paliva pro přistání ve dne.

SPO.OP.230 Standardní provozní postupy

a) Před zahájením zvláštního provozu provede provozovatel posouzení rizik, přičemž posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika a zavést opatření ke zmírnění dopadů.

b) Na základě posouzení rizik provozovatel stanoví standardní provozní postupy (SOP) odpovídající specializované činnosti a používanému letadlu s přihlédnutím k požadavkům hlavy E. Tyto standardní provozní postupy jsou součástí provozní příručky nebo samostatného dokumentu. Standardní provozní postupy musí podléhat pravidelnému přezkumu a být podle potřeby aktualizovány.

c) Provozovatel zajistí, aby se zvláštní lety uskutečňovaly v souladu se standardními provozními postupy.

HLAVA C

VÝKONNOST LETADLA A PROVOZNÍ OMEZENÍ

SPO.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla

a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a poloha těžiště (CG) (vyjma balonů) letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v příslušné příručce.

b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, které obsahují tato provozní omezení a které jsou předepsány letovou příručkou letadla (AFM) pro vizuální zobrazení, jsou v letadle viditelně umístěny.

SPO.POL.105 Hmotnost a vyvážení

a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost a poloha těžiště (vyjma balonů) letadla byly stanoveny skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla jsou zvážena znovu.

b) Vážení provede:

1) u letounů a vrtulníků výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě a

2) u kluzáků a balonů výrobce letadla nebo se případně uskuteční v souladu s nařízením (ES) č. 2042/2003.

SPO.POL.110 Systém hmotnosti a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel

a) Provozovatel zavede systém hmotnosti a vyvážení pro každý let nebo sérii letů pro:

1) provozní hmotnost letadla bez paliva;

2) hmotnost provozního nákladu;

3) hmotnost paliva na palubě;

4) náklad a jeho rozložení v letadle;

5) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva a

6) použitelné polohy těžiště letadla.

b) Letové posádce jsou poskytnuty prostředky pro přepočet a ověření každého výpočtu hmotnosti a vyvážení pomocí elektronických výpočtů.

c) Provozovatel stanoví postupy umožňující velícímu pilotovi určit hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočtené podle metody uvedené v provozní příručce.

d) Velící pilot zajistí, aby nakládání:

1) letadla bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu a

2) provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými pro výpočet hmotnosti a vyvážení letadla.

e) Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotnosti a vyvážení, které splňují požadavky písmen a) až d). Tento systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu.

SPO.POL.115 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel

a) Provozovatel zjistí před každým letem nebo sérií letů údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení takovým způsobem, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:

1) poznávací značku a typ letadla;

2) číslo a případně datum letu;

3) jméno velícího pilota;

4) jméno osoby, která doklad vyhotovila;

5) provozní hmotnost letadla bez paliva a odpovídající polohu jeho těžiště;

6) hmotnost paliva při vzletu a hmotnost traťového paliva;

7) případně hmotnost provozních hmot jiných než palivo;

8) složky nákladu;

9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva;

10) použitelné polohy těžiště letadla a

11) mezní hodnoty hmotnosti a polohy těžiště (CG).

b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, ověří provozovatel úplnost výstupních údajů.

SPO.POL.116 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – úlevy

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. SPO.POL.115 písm. a) bodu 5, nemusí být poloha těžiště uvedena v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, pokud je rozložení nákladu v souladu s tabulkami předem vypočítaných hodnot vyvážení nebo pokud lze prokázat, že pro plánovaný provoz je možné zajistit správné vyvážení bez ohledu na skutečný náklad.

SPO.POL.120 Výkonnost – obecná ustanovení

Velící pilot provozuje letadlo jen tehdy, pokud je výkonnost letadla přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a jakýchkoli jiných omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.

SPO.POL.125 Omezení vzletové hmotnosti – složité motorové letouny

Provozovatel zajistí, že:

a) hmotnost letounu při zahájení vzletu nepřekročí omezení hmotnosti:

1) při vzletu v souladu s požadavky uvedenými v článku SPO.POL.130;

2) na trati s jedním nepracujícím motorem (OEI) v souladu s požadavky uvedenými v článku SPO.POL.135 a

3) při přistání v souladu s požadavky uvedenými v článku SPO.POL.140,

s možností odchylky pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva;

b) hmotnost při zahájení vzletu v žádném případě nepřekročí maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce letadla pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce letiště nebo provozního místa a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti, a

c) odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti nebo provozním místě zamýšleného přistání a na kterémkoli náhradním letišti určení v žádném případě nepřekročí maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce letadla pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce těchto letišť nebo provozních míst a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

SPO.POL.130 Vzlet – složité motorové letouny

a) Při určování maximální vzletové hmotnosti bere velící pilot v úvahu následující:

1) vypočtená délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu;

2) vypočtená délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;

3) pro přerušený a nepřerušený vzlet se použije jediná hodnota V1, kde hodnota V1 je stanovena v letové příručce letadla a

4) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.

b) S výjimkou letounů vybavených turbovrtulovým motorem a s maximální vzletovou hmotností rovnou nebo nižší než 5 700 kg velící pilot v případě poruchy motoru během vzletu zajistí, aby byl letoun schopen:

1) přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo použitelné dráhy nebo

2) pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud není schopen vyhovět ustanovením článku SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Let na trati – s jedním nepracujícím motorem – složité motorové letouny

Velící pilot zajistí, že při selhání jednoho motoru kdekoli na trati musí být vícemotorový letoun schopen pokračovat v letu na přiměřené letiště nebo provozní místo, aniž by v jakémkoli bodě letoun sestoupil pod minimální bezpečnou výšku nad překážkami.

SPO.POL.140 Přistání – složité motorové letouny

Velící pilot zajistí, že letoun musí být schopen přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu při přiblížení a přistání na kterémkoli letišti nebo provozním místě, přistát a zastavit v mezích použitelné délky přistání nebo v případě vodních letounů dostatečně zmírnit rychlost v mezích použitelné délky přistání. Je třeba vzít v úvahu předvídané odchylky v technice přiblížení a přistání, jestliže k těmto odchylkám nebylo přihlédnuto při stanovení údajů o výkonnosti.

SPO.POL.145 Výkonnost a provozní kritéria – letouny

Při letech s letounem ve výšce menší než 150 m (500 ft) mimo hustě zastavěnou oblast v případě letounů, jež při poruše kritického motoru nejsou schopny udržet vodorovný let, provozovatel:

a) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru;

b) vytvoří program výcviku pro členy posádky a

c) zajistí, aby všichni členové posádky a specializovaní odborníci na palubě byli instruováni o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

SPO.POL.146 Výkonnost a provozní kritéria – vrtulníky

a) Velící pilot může řídit letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi, pokud:

1) je vrtulník certifikován v kategorii A nebo B a

2) byla učiněna bezpečnostní opatření s cílem předejít nadměrnému ohrožení osob nebo majetku na zemi a pokud byl let a jeho standardní provozní postup schválen.

b) Provozovatel:

1) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru;

2) vytvoří program výcviku pro členy posádky a

3) zajistí, aby všichni členové posádky a specializovaní odborníci na palubě byli instruováni o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

c) Provozovatel zajistí, že vzletová hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost při visení nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro:

1) visení mimo působení přízemního efektu (HOGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu nebo

2) jestliže převažují podmínky, kdy visení mimo působení přízemního efektu pravděpodobně nelze provést, že hmotnost vrtulníku nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro visení s přízemním efektem (HIGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu, za předpokladu, že převažující podmínky umožňují visení s působením přízemního efektu při maximální stanovené hmotnosti.

HLAVA D

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

ODDÍL 1

Letouny

SPO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.A.215;

3) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.A.220 nebo

4) zastavěny v letounu.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) záložní pojistky;

2) samostatné přenosné kapesní svítilny;

3) chronometr;

4) držák map;

5) soupravy první pomoci;

6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení a

7) vlečnou kotvu a vybavení k poutání.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo článků SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220;

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

SPO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, součást vybavení nebo funkce letounu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, jestliže:

a) není letoun provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), je-li zaveden;

b) v případě složitých motorových letounů a všech letounů používaných v obchodním provozu nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) nebo

c) letoun nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

SPO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky

Letouny jsou vybaveny záložními elektrickými pojistkami požadované jmenovité hodnoty pro úplnou ochranu okruhů za účelem výměny těch pojistek, jejichž výměna je během letu povolena.

SPO.IDE.A.115 Provozní světla

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory kabin;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a

g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je letoun provozován jako vodní letoun.

SPO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

a) Letouny provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) tlakové nadmořské výšky;

4) indikované rychlosti letu;

5) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, a

6) skluzu v případě složitých motorových letounů.

b) Letouny provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) v noci jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) zatáček a skluzu,

ii) letové polohy,

iii) vertikální rychlosti (variometr) a

iv) stabilizovaného kurzu;

2) prostředky pro indikaci nedostatečného napájení gyroskopických přístrojů.

c) Složité motorové letouny provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti nad vodou a mimo dohled pevniny jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu v důsledku kondenzace nebo námrazy.

d) Letouny provozované za podmínek, kdy letoun není možné udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného v písm. a) bodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

e) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je letoun vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

1) tlakové nadmořské výšky;

2) indikované rychlosti letu;

3) skluzu nebo případně zatáček a skluzu;

4) letové polohy, je-li to použitelné;

5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné;

6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné, a

7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné.

SPO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Letouny provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) tlakové nadmořské výšky;

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) zatáček a skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu;

9) teploty venkovního vzduchu a

10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;

b) prostředky pro indikaci nedostatečného napájení gyroskopických přístrojů;

c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:

1) tlakové nadmořské výšky;

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) zatáček a skluzu;

5) letové polohy;

6) stabilizovaného kurzu a

7) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, je-li to použitelné;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu požadovaného podle písm. a) bodu 4 a písm. c) bodu 2 v důsledku kondenzace nebo námrazy, a

e) složité motorové letouny provozované podle pravidel IFR jsou kromě položek stanovených v písmenech a), b), c) a d) navíc vybaveny:

1) náhradním zdrojem statického tlaku a

2) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;

3) druhým nezávislým prostředkem měření a zobrazování nadmořské výšky, pokud není již zastavěn v souladu s požadavkem písm. e) bodu 1), a

4) nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů, pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrických zdrojů a na přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

SPO.IDE.A.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

Složité motorové letouny provozované podle pravidel IFR s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

SPO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)

Letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg nebo maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující (MOPSC) větší než devět, jsou vybaveny systémem výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS), který splňuje požadavky na:

a) vybavení třídy A, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2011, nebo

b) vybavení třídy B, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2011 nebo dříve.

SPO.IDE.A.131 Palubní protisrážkový systém (ACAS II)

Pokud nebylo nařízením (EU) č. 1332/2011 stanoveno jinak, letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg, jsou vybaveny systémem ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složité motorové letouny

Palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek jsou vybaveny následující letouny provozované v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů v oblastech, kde lze na trati očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek:

a) letouny s přetlakovou kabinou;

b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny.

SPO.IDE.A.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složité motorové letouny

a) Letouny v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

SPO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky

Letouny řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

SPO.IDE.A.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:

1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, a

2) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 2 250 kg:

i) certifikované pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů,

ii) vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem a

iii) kterým bylo vydáno typové osvědčení poprvé 1. ledna 2016 nebo později.

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce, a

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná automaticky zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun již není schopen pohybu vlastní silou.

e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motorů na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motorů na konci letu.

f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajů

a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

d) Zapisovač letových údajů začíná automaticky zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a automaticky se zastaví, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.

e) Zapisovač letových údajů má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

SPO.IDE.A.150 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možnosti prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami směřujícími do letounu a z letounu, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem,

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem,

iii) přehledu – adresného,

iv) leteckých informací,

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání,

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení, a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace umožňující korelaci se souvisejícími záznamy týkajícími se komunikace datovým spojem a uchovávanými mimo letoun a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v článku SPO.IDE.A.140.

d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v čl. SPO.IDE.A.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

Souladu s požadavky na zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a zapisovač letových údajů (FDR) lze dosáhnout prostřednictvím:

a) jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven CVR nebo FDR, nebo

b) dvou kombinovaných zapisovačů letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven CVR a FDR.

SPO.IDE.A.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

Letouny jsou vybaveny:

a) sedadlem nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

b) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným zařízením pro každé pracovní místo;

c) u jiných než složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním na každém sedadle letové posádky;

d) u složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním a se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:

   1) na každém sedadle člena letové posádky a na každém sedadle vedle sedadla pilota a

   2) na každém sedadle pozorovatele umístěném v pilotním prostoru.

SPO.IDE.A.165 Souprava první pomoci

a) Letouny jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

   1) snadno dostupná pro použití a

   2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

SPO.IDE.A.170 Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou

a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení všech členů posádky a specializovaných odborníků alespoň:

   1) po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut;

   2) po celou dobu, kdy v důsledku ztráty přetlaku a s přihlédnutím k okolnostem letu tlaková nadmořská výška v pilotním prostoru a prostoru pro cestující bude mezi 14 000 ft a 15 000 ft;

3) po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v pilotním prostoru a prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 14 000 ft, a

4) po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft nebo provozovaných v nižších nadmořských výškách za podmínek, které jim neumožní bezpečně sestoupit během 4 minut do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.

c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny:

1) zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku, a

2) v případě složitých motorových letounů maskami pro členy letové posádky umožňujícími rychlé nasazení.

SPO.IDE.A.175 Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny

a) Letouny bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

b) Letouny bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

2) všech osob na palubě po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude větší než 13 000 ft.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), pobyt po vymezenou dobu ve výšce mezi 13 000 ft a 16 000 ft může být proveden bez dodávek kyslíku v souladu s čl. SPO.OP.195 písm. b).

SPO.IDE.A.180 Ruční hasicí přístroje

a) Letouny vyjma turistických motorových kluzáků a letounů ELA1 jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

SPO.IDE.A.181 Havarijní sekery a páčidla

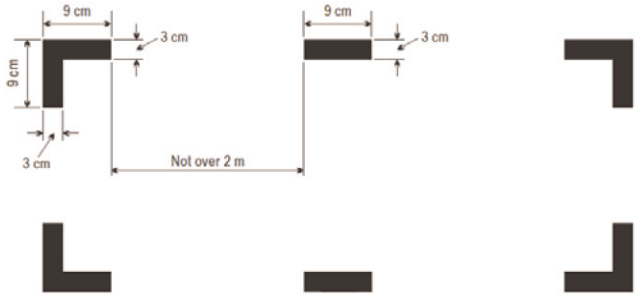
Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg jsou vybaveny alespoň jednou havarijní sekerou nebo páčidlem umístěnými v pilotním prostoru.

SPO.IDE.A.185 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

Pokud jsou na trupu letounu označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v případě nouze, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu letadla



SPO.IDE.A.190 Polohový maják nehody (ELT)

a) Letouny jsou vybaveny:

1) polohovým majákem nehody jakéhokoli druhu, pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. července 2008 nebo dříve;

2) automatickým polohovým majákem nehody, pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé po 1. červenci 2008, nebo

3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků, pokud byly certifikovány pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující šest nebo méně.

b) Polohové majáky nehody jakéhokoli typu nebo osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Let nad vodou

a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny:

1) jednomotorové pozemní letouny, pokud:

i) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny větší, než ze které mohou dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo

ii) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě;

2) vodní letouny provozované nad vodou a

3) letouny provozované ve větší vzdálenosti od pevniny, na které je možné nouzově přistát, než jaká odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší.

b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:

1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

d) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od pevniny, na které je možné nouzově přistát, než jaká odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

SPO.IDE.A.200 Vybavení pro přežití

a) Letouny provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny:

1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

2) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) a

3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

b) Další vybavení pro přežití uvedené v písm. a) bodě 3 nemusí být přepravováno na palubě, jestliže letoun:

1) zůstává ve vzdálenosti od prostoru, v němž by pátrání a záchrana nebyly zvláště obtížné, odpovídající:

i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny schopné pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritický(é) motor(y) v libovolném bodu na trati nebo libovolném bodu plánované odchylky od trati, nebo

ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny; nebo

2) zůstává ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání odpovídající nejvýše 90 minutám letu cestovní rychlostí pro letouny certifikované v souladu s platnými standardy letové způsobilosti.

SPO.IDE.A.205 Prostředky individuální ochrany

Každá osoba na palubě má na sobě prostředky individuální ochrany, které jsou přiměřené pro daný druh prováděného provozu.

SPO.IDE.A.210 Náhlavní souprava

a) Letouny jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky na jemu přiděleném pracovním místě v pilotním prostoru.

b) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny klíčovacím tlačítkem na řízení podélného sklonu a řízení příčného náklonu pro každého předepsaného člena letové posádky.

SPO.IDE.A.215 Rádiové komunikační vybavení

a) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci, nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je za obvyklých podmínek šíření radiových vln schopno:

1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;

2) přijímat meteorologické informace kdykoli během letu;

3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu a

4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání žádné jiné.

SPO.IDE.A.220 Navigační vybavení

a) Letouny jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

1) letovým plánem letových provozních služeb, byl-li podán, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku tohoto vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s ustanoveními písmene a) nebo bezpečné provedení příslušných nouzových opatření.

c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným navádět až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno navádět na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

SPO.IDE.A.225 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou letouny vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 2

Vrtulníky

SPO.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.H.215;

3) používány s cílem splnit článek SPO.IDE.H.220 nebo

4) zastavěny ve vrtulníku.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) samostatnou přenosnou kapesní svítilnu;

2) chronometr;

3) držák map;

4) soupravu první pomoci;

5) vybavení pro přežití a signalizační vybavení a

6) vlečnou kotvu a vybavení k poutání.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo článků SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 a

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.

f) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

SPO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce vrtulníku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

a) není vrtulník provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), je-li zaveden;

b) v případě složitých motorových vrtulníků a všech vrtulníků používaných v obchodním provozu nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) nebo

c) vrtulník nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

SPO.IDE.H.115 Provozní světla

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

a) systémem protisrážkových světel;

b) polohovými/navigačními světly;

c) přistávacím reflektorem;

d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz vrtulníku;

e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;

f) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a

g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

SPO.IDE.H.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

a) Vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) tlakové nadmořské výšky;

4) indikované rychlosti letu a

5) skluzu.

b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou mimo dohled pevniny nebo za podmínek VMC v noci jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny:

1) prostředky pro měření a zobrazování:

i) letové polohy,

ii) vertikální rychlosti (variometr) a

iii) stabilizovaného kurzu;

2) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů a

3) v případě složitých motorových vrtulníků prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného podle písm. a) bodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

c) Vrtulníky provozované, je-li dohlednost menší než 1 500 m nebo za podmínek, kdy vrtulník není možno udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného v písm. a) bodě 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.

d) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, jsou vrtulníky vybaveny dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

1) tlakové nadmořské výšky;

2) indikované rychlosti letu;

3) skluzu;

4) letové polohy, je-li to použitelné;

5) vertikální rychlosti (variometr), je-li to použitelné, a

6) stabilizovaného kurzu, je-li to použitelné.

SPO.IDE.H.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

a) prostředky pro měření a zobrazování:

1) magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) tlakové nadmořské výšky;

4) indikované rychlosti letu;

5) vertikální rychlosti (variometr);

6) skluzu;

7) letové polohy;

8) stabilizovaného kurzu a

9) teploty venkovního vzduchu;

b) prostředky pro indikaci nedostatečného napájení gyroskopických přístrojů;

c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:

1) tlakové nadmořské výšky;

2) indikované rychlosti letu;

3) vertikální rychlosti (variometr);

4) skluzu;

5) letové polohy a

6) stabilizovaného kurzu;

d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného podle písm. a) bodu 4 a písm. c) bodu 2, v důsledku kondenzace nebo námrazy;

e) dodatečnými prostředky, jakožto záložním přístrojem, pro měření a zobrazování letové polohy a

f) v případě složitých motorových vrtulníků:

1) náhradním zdrojem statického tlaku a

2) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena.

SPO.IDE.H.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

SPO.IDE.H.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složité motorové vrtulníky

Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení uvádějí, že na prolétávané trati lze očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

SPO.IDE.H.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složité motorové vrtulníky

a) Vrtulníky v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.

b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

SPO.IDE.H.135 Systém palubního telefonu letové posádky

Vrtulníky řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

SPO.IDE.H.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru

a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 7 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR).

b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za poslední 2 hodiny.

c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:

1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;

2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;

3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého mikrofonu posádky a

4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.

d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník již není schopen pohybu vlastní silou.

e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.

f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

SPO.IDE.H.145 Zapisovač letových údajů

a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.

b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu vrtulníku, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin.

c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.

d) Zapisovač letových údajů začíná automaticky zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a automaticky se zastaví, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.

e) Zapisovač letových údajů má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

SPO.IDE.H.150 Záznamy komunikace datovým spojem

a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možnosti prostřednictvím zapisovače:

1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:

i) zahájení komunikace datovým spojem,

ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem,

iii) přehledu – adresného,

iv) leteckých informací,

v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání,

vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení a

vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;

2) informace umožňující korelaci se souvisejícími záznamy týkajícími se komunikace datovým spojem uchovávanými mimo vrtulník, a

3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.

b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje porovnání s údaji zaznamenanými na zemi.

c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v článku SPO.IDE.H.140.

d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v čl. SPO.IDE.H.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.H.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru

Souladu s požadavky na zapisovač hlasu v pilotním prostoru a zapisovač letových údajů lze dosáhnout prostřednictvím jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru.

SPO.IDE.H.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) sedadlem nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

2) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným zařízením pro každé pracovní místo;

3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé po 31. prosinci 2012, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každé sedadlo a

4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle člena letové posádky.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

SPO.IDE.H.165 Souprava první pomoci

a) Vrtulníky jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

SPO.IDE.H.175 Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny

a) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

b) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované nad nadmořskými výškami letu, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:

1) všech členů posádky po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

2) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude větší než 13 000 ft.

c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), pobyt po vymezenou dobu ve výšce mezi 13 000 ft a 16 000 ft může být proveden bez dodávek kyslíku v souladu s čl. SPO.OP.195 písm. b).

SPO.IDE.H.180 Ruční hasicí přístroje

a) Vrtulníky, kromě vrtulníků ELA2, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.

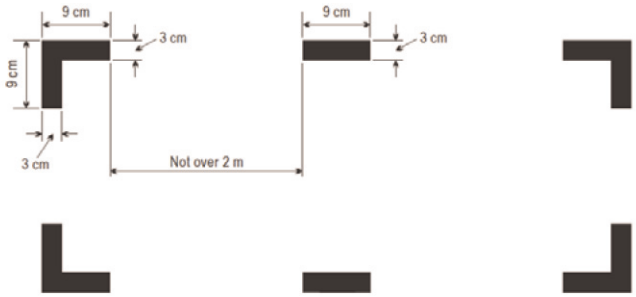
b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje jsou vhodné pro druh požáru, který může pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a pro minimalizaci nebezpečí koncentrace jedovatých plynů v prostorech pro osoby na palubě.

SPO.IDE.H.185 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

Pokud jsou na trupu vrtulníku označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v případě nouze, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

Obrázek 1

Označení míst pro vniknutí do trupu letadla



SPO.IDE.H.190 Polohový maják nehody (ELT)

a) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybaveny:

1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT) a

2) jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) v záchranném člunu nebo v záchranné vestě, pokud je vrtulník provozován ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí.

b) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybaveny záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků.

c) Polohové majáky nehody jakéhokoli typu nebo osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodou – jiné než složité motorové vrtulníky

a) Vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny, pokud:

1) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

2) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

3) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou.

b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

c) Velící pilot vrtulníku provozovaného při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než jaká odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM podle toho, která vzdálenost je menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě vrtulníku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:

1) vybavení k vydávání tísňových signálů;

2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity, a

3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

d) Velící pilot během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmeni a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě vrtulníku v případě nouzového přistání na vodě.

SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – složité motorové vrtulníky

a) Vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny, pokud:

1) jsou provozovány při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let;

2) jsou provozovány při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

3) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.

b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

SPO.IDE.H.198 Oděvy pro přežití – složité motorové vrtulníky

Každá osoba na palubě musí mít oblečen oděv pro přežití při letech:

a) nad vodou podporujících provoz v pobřežních vodách, a to ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, a pokud:

1) meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C, nebo

2) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití; nebo

b) pokud tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik s přihlédnutím k následujícím podmínkám:

1) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, nebo která je větší než vzdálenost pro bezpečné vynucené přistání, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let, a

2) meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Záchranné čluny, záchranné ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou – složité motorové vrtulníky

Vrtulníky provozované:

a) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo

b) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru vrtulník není schopen udržet vodorovný let, a jestliže tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik, jsou vybaveny:

1) nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě uskladněným tak, aby ho v případě nouze bylo možné snadno použít;

2) nejméně jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun a

3) záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života, vhodným pro let, který má být proveden.

SPO.IDE.H.200 Vybavení pro přežití

Vrtulníky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny:

a) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;

b) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) a

c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

SPO.IDE.H.201 Dodatečné požadavky pro vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech – složité motorové vrtulníky

Vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, splňují tyto požadavky:

a) Pokud meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C, nebo překračuje-li předpokládaná doba na záchranu vypočítaný čas přežití anebo je-li let naplánován na noc, pak všechny osoby na palubě musí být oblečeny do oděvů pro přežití.

b) Všechny záchranné čluny na palubě v souladu s článkem SPO.IDE.H.199 jsou umístěny tak, aby byly použitelné na moři, kde jsou charakteristiky pro nouzové přistání na vodě a charakteristiky plování a vyvážení vrtulníku vyhodnoceny jako odpovídající požadavkům osvědčování pro nouzové přistání na vodě.

c) Vrtulník je vybaven systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje, který je zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny k usnadnění evakuace vrtulníku.

d) Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, a prostředky k jejich otevírání jsou zřetelně označeny značkami pro orientaci cestujících při použití těchto východů za denního světla nebo ve tmě. Tyto značky jsou provedeny tak, aby byly viditelné i v případě, že se vrtulník převrátí a kabina je potopena.

e) Všechny dveře, které jsou určeny jako nouzové východy při nouzovém přistání na vodě a které nejsou odnímatelné, jsou vybaveny prostředky k zajištění v otevřené poloze, aby nebránily cestujícím v opuštění vrtulníku za všech podmínek na moři, a až do maxima vyhodnoceného pro nouzové přistání na vodě a plavání.

f) Všechny dveře, okna nebo jiné otevírání v prostoru pro cestující určené pro nouzové opuštění pod vodou jsou příslušně vybaveny pro použití v nouzi.

g) Specializovaní odborníci a členové posádky, pro něž jsou určeny záchranné vesty, jsou do nich oblečeni po celou dobu letu, pokud nejsou oblečeni do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty.

SPO.IDE.H.202 Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a

b) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

SPO.IDE.H.203 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě

Složité motorové vrtulníky provozované při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, a jiné než složité motorové vrtulníky přelétávající vodní plochu v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny přesahující 50 NM jsou:

a) navrženy pro přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti;

b) certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti nebo

c) vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě.

SPO.IDE.H.205 Prostředky individuální ochrany

Každá osoba na palubě má na sobě prostředky individuální ochrany, které jsou přiměřené pro daný druh prováděného provozu.

SPO.IDE.H.210 Náhlavní souprava

Jestliže je požadován radiokomunikační anebo radionavigační systém, vrtulníky jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota, člena posádky a/nebo specializovaného odborníka na jemu přiděleném pracovním místě.

SPO.IDE.H.215 Rádiové komunikační vybavení

a) Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo v noci, nebo vyžadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které je za obvyklých podmínek šíření radiových vln schopno:

1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;

2) přijímat meteorologické informace;

3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech podle předpisu příslušného úřadu a

4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich nezávislá na ostatních tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání žádné jiné.

c) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky požadovaného v článku SPO.IDE.H.135 jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídící páce pro každého předepsaného pilota a člena posádky na jemu přiděleném pracovním místě.

SPO.IDE.H.220 Navigační vybavení

a) Vrtulníky jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

1) letovým plánem letových provozních služeb, je-li k dispozici, a

2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho prvku tohoto vybavení v kterékoli fázi letu umožní zbývající vybavení bezpečnou navigaci v souladu s písmenem a) nebo bezpečné provedení příslušných nouzových opatření.

c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným navádět až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno navádět na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

SPO.IDE.H.225 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou vrtulníky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 3

Kluzáky

SPO.IDE.S.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit požadavky článku SPO.IDE.S.145;

3) používány s cílem splnit požadavky článku SPO.IDE.S.150 nebo

4) zastavěny v kluzáku.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) samostatnou přenosnou kapesní svítilnu;

2) chronometr a

3) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 a

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost kluzáku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

SPO.IDE.S.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce kluzáku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

a) není kluzák provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), je-li zaveden, nebo

b) kluzák nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

SPO.IDE.S.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje

a) Kluzáky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu;

2) času v hodinách, minutách a sekundách;

3) tlakové nadmořské výšky a

4) indikované rychlosti letu.

b) Kluzáky provádějící lety za podmínek, kdy kluzák není možné udržet v žádoucí letové poloze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

1) vertikální rychlosti (variometr);

2) letové polohy nebo zatáček a skluzu a

3) magnetického kurzu.

SPO.IDE.S.120 Let v oblačnosti – letové a navigační přístroje

Kluzáky provádějící lety v oblačnosti jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

a) magnetického kurzu;

b) času v hodinách, minutách a sekundách;

c) tlakové nadmořské výšky;

d) indikované rychlosti letu;

e) vertikální rychlosti (variometr) a

f) letové polohy nebo zatáček a skluzu.

SPO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy

a) Kluzáky jsou vybaveny:

1) sedadlem pro každou osobu na palubě a

2) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle podle letové příručky letadla.

b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

SPO.IDE.S.130 Doplňková dodávka kyslíku

Kluzáky provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji se zásobou kyslíku postačující pro zásobení:

a) členů posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

b) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Let nad vodou

Velící pilot kluzáku provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě kluzáku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

a) záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;

b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků a který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz, a

c) vybavení k vydávání tísňových signálů, pokud je let vykonáván:

1) nad vodou ve vzdálenosti větší, než ze které může dosáhnout pevniny klouzavým letem, nebo

2) tam, kde dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.

SPO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití

Kluzáky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

SPO.IDE.S.145 Rádiové komunikační vybavení

a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigační vybavení

Kluzáky jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:

a) letovým plánem letových provozních služeb, je-li k dispozici, a

b) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

SPO.IDE.S.155 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

ODDÍL 4

Balony

SPO.IDE.B.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:

1) používány letovou posádkou k určení dráhy letu;

2) používány s cílem splnit požadavky článku SPO.IDE.B.145 nebo

3) zastavěny v balonu.

b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:

1) samostatnou přenosnou kapesní svítilnu;

2) chronometr;

3) soupravu první pomoci a

4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.

c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:

1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dosažení souladu s požadavky přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 a

2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost balonu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.

d) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.

e) Veškeré požadované nouzové vybavení musí být snadno dostupné k okamžitému použití.

SPO.IDE.B.105 Minimální vybavení pro let

Let nesmí být zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce balonu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

a) není balon provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), je-li zaveden, nebo

b) balon nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

SPO.IDE.B.110 Provozní světla

Balony provozované v noci jsou vybaveny:

a) protisrážkovými světly;

b) prostředky, které zabezpečují přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz balonu;

c) samostatnou přenosnou kapesní svítilnou.

SPO.IDE.B.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

Balony provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny:

a) prostředky pro zobrazování směru snosu a

b) prostředky pro měření a zobrazování:

1) času v hodinách, minutách a sekundách;

2) vertikální rychlosti (variometr), je-li to předepsáno letovou příručkou (AFM), a

3) tlakové nadmořské výšky, požaduje-li to letová příručka (AFM), stanoví-li to požadavky vzdušného prostoru nebo pokud musí být kontrolována nadmořská výška kvůli použití kyslíku.

SPO.IDE.B.120 Souprava první pomoci

a) Balony jsou vybaveny soupravou první pomoci.

b) Souprava první pomoci je:

1) snadno dostupná pro použití a

2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

SPO.IDE.B.121 Doplňková dodávka kyslíku

Balony provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji se zásobou kyslíku postačující pro zásobení:

a) členů posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft, a

b) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje

Horkovzdušné balony jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem, pokud to vyžadují platné certifikační specifikace.

SPO.IDE.B.130 Let nad vodou

Velící pilot balonu provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě balonu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

a) záchranné vesty pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;

b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků a který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz, a

c) vybavení k vydávání tísňových signálů.

SPO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití

Balony provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

SPO.IDE.B.140 Různé vybavení

Balony jsou vybaveny ochrannými rukavicemi pro každého člena posádky.

a) Horkovzdušné balony jsou vybaveny:

   1) náhradním zapalovacím zdrojem;

   2) prostředky pro měření a indikaci množství paliva;

   3) hasicí dekou nebo ohnivzdornou pokrývkou a

   4) manévrovacím lanem o délce alespoň 25 m.

b) Plynové balony jsou vybaveny:

   1) nožem a

   2) manévrovacím lanem o délce alespoň 20 m z přírodního vlákna nebo elektrostaticky vodivého materiálu.

SPO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení

a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.

b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Odpovídač

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

HLAVA E

ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

ODDÍL 1

Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným nákladem (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety HESLO musí obsahovat:

a) vybavení, které má být přepravováno na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů HESLO;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

SPO.SPEC.HESLO.105 Zvláštní vybavení pro lety HESLO

Vrtulník je vybaven alespoň:

a) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák(y)/náklad a

b) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

SPO.SPEC.HESLO.110 Doprava nebezpečného zboží

Provozovatel přepravující nebezpečné zboží do neosídlených míst a vzdálených oblastí nebo z takových míst a oblastí požádá příslušný úřad o výjimku z ustanovení Technických instrukcí, jestliže má v úmyslu nevyhovět požadavkům uvedených instrukcí.

ODDÍL 2

Lety s vnějším lidským nákladem (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety HEC musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů HEC;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

SPO.SPEC.HEC.105 Zvláštní vybavení pro lety HEC

a) Vrtulníky jsou vybaveny:

1) vrtulníkovým jeřábem nebo hákem pro zavěšení nákladu;

2) jedním bezpečnostním zrcadlem pro sledování nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák a

3) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

b) Zástavba veškerého vybavení pro provoz s vrtulníkovým jeřábem a háku pro zavěšení nákladu a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.

ODDÍL 3

Lety s padákovými seskoky (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety PAR musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů s padákovými seskoky;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

SPO.SPEC.PAR.105 Přeprava členů posádky a specializovaných odborníků

Požadavek na odpovědnosti specializovaných odborníků stanovený v čl. SPO.GEN.106 písm. c) se nevztahuje na specializované odborníky provádějící padákové seskoky.

SPO.SPEC.PAR.110 Sedadla

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. SPO.IDE.A.160 písm. a) a čl. SPO.IDE.H.160 písm. a) bodu 1, lze jako sedadlo použít podlahu letadla za podmínky, že jsou k dispozici prostředky, jichž se specializovaní odborníci mohou držet nebo se jimi připoutat.

SPO.SPEC.PAR.115 Doplňková dodávka kyslíku

Aniž jsou dotčena ustanovení čl. SPO.OP.195 písm. a), požadavek na použití doplňkové zásoby kyslíku se nevztahuje na členy posádky kromě velícího pilota a specializované odborníky plnící povinnosti důležité pro specializovaný úkol, je-li kabinová výška:

a) větší než 13 000 ft po dobu nejvýše 6 minut;

b) větší než 15 000 ft po dobu nejvýše 3 minut.

SPO.SPEC.PAR.120 Let nad vodou

Velící pilot balonu provozovaného nad vodou, na jehož palubě je více než 6 osob, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě balonu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě polohový maják nehody (ELT) schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Vypouštění nebezpečného zboží

Aniž jsou dotčena ustanovení článku SPO.GEN.155, mohou parašutisté opustit letadlo k provedení ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství se zařízením na vypouštění kouřové stopy, pokud bylo toto zařízení pro tento účel vyrobeno.

ODDÍL 4

Akrobatické lety (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardní provozní postupy

Standardní provozní postupy pro lety ABF musí obsahovat:

a) vybavení, které má být převáženo na palubě, případně včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;

b) složení posádky a požadavky na praxi členů posádky a specializovaných odborníků;

c) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů a kvalifikaci a jmenování osob, které tento výcvik členům posádky a specializovaným odborníkům poskytují;

d) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;

e) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění akrobatických letů;

f) normální, mimořádné a nouzové postupy.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenty, příručky a informace na palubě

Při akrobatických letech nemusí být na palubě následující dokumenty uvedené v čl. SPO.GEN.140 písm. a):

a) podrobnosti případně vyplněného letového plánu letových provozních služeb;

b) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;

c) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno, a

d) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu.

SPO.SPEC.ABF.115 Vybavení

Na akrobatické lety se nevztahuje povinnost mít toto vybavení:

a) souprava první pomoci podle článků SPO.IDE.A.165 a SPO.IDE.H.165;

b) ruční hasicí přístroje podle článků SPO.IDE.A.180 a SPO.IDE.H.180 a

c) polohové majáky nehody nebo osobní polohové majáky podle článků SPO.IDE.A.190 a SPO.IDE.H.190.“

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS