

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 379/2014

zo 7. apríla 2014,

ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 8 ods. 5,

keďže:

- (1) Prevádzkovatelia a pracovníci, ktorí sa podieľajú na prevádzke niektorých lietadiel, musia spĺňať príslušné základné požiadavky ustanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- (2) V súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 by Komisia mala prijať potrebné vykonávacie predpisy na zavedenie podmienok bezpečnej prevádzky lietadiel. V týchto predpisoch by sa mala v prvom rade zohľadniť zložitosť lietadla, organizácie a prevádzky lietadiel, ako aj riziká súvisiace s jednotlivými druhmi prevádzok.
- (3) Nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ⁽²⁾ sa stanovujú vykonávacie predpisy týkajúce sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy v prípade letúnov a vrtuľníkov. Mali by sa stanovovať aj predpisy týkajúce sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy v prípade balónov a vetroňov, aby sa zosúlادili so základnými zásadami a uplatniteľnosťou nariadenia (ES) č. 216/2008. Okrem toho špecifické črty niektorých obchodných prevádzok letúnov a vrtuľníkov, ktoré sa začínajú a končia na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, sa musia primerane zohľadniť v súlade s ich rozsahom a pôsobnosťou a s možným rizikom.
- (4) Nariadením Komisie (EÚ) č. 800/2013 ⁽³⁾ sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 s cieľom zahrnúť predpisy týkajúce sa neobchodných prevádzok podľa zložitosti lietadla. Zároveň je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) č. 965/2012 tak, aby odzrkadľovalo súčasný stav vývoja a aby sa v ňom poskytli primerané opatrenia týkajúce sa určitých prísne vymedzených činností zahŕňajúcich iné ako zložité motorové lietadlá a zúčastnené organizácie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 800/2013 zo 14. augusta 2013, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 227, 24.8.2013, s. 1).

- (5) Mali by sa doň zahrnúť aj predpisy týkajúce sa špeciálnych prevádzok letúnov, vrtuľníkov, balónov a vetroňov, pričom by sa zohľadnili osobitné aspekty takýchto prevádzok a možné riziko. Z dôvodov proporcionality by nebolo vhodné podrobiť všetkých obchodných prevádzkovateľov osvedčovaniu, najmä pokiaľ ide o obchodných špeciálnych prevádzkovateľov. Aj keď je ich činnosť obchodného charakteru, bolo by pre týchto prevádzkovateľov namiesto osvedčenia povinné vyhlásenie o spôsobilosti. V záujme bezpečnosti by sa mali špecifikovať podmienky týkajúce sa niektorých vysokorizikových obchodných špeciálnych prevádzok, ktoré by mohli ohroziť tretie strany na zemi, a z tohto dôvodu by mali tieto prevádzky podliehať povoleniu.
- (6) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (7) Na zabezpečenie plynulého prechodu a vysokej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Únii by vykonávacie opatrenia mali odrážať súčasný stav vývoja v oblasti leteckej prevádzky vrátane najlepších postupov a vedeckého a technického pokroku. Zodpovedajúcim spôsobom by sa mali zohľadniť technické požiadavky a administratívne postupy schválené do 30. júna 2009 v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva a európskych Spojených leteckých úradov, ako aj platné právne predpisy týkajúce sa konkrétneho prostredia v jednotlivých štátoch.
- (8) Je nevyhnutné poskytnúť leteckému priemyslu a administratívnym orgánom členských štátov dostatok času, aby sa prispôbili tomuto novému regulačnému rámcu.
- (9) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva vypracovala návrh vykonávacích predpisov a predložila ho v podobe stanoviska Komisie v súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (10) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa ustanovujú podrobné pravidlá v oblasti leteckej prevádzky letúnov, vrtuľníkov, balónov a vetroňov vrátane inšpekcii na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov patriacich pod bezpečnostný dohľad iného štátu, ktoré pristáli na letiskách nachádzajúcich sa v oblastiach, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia zmluvy.
2. Týmto nariadením sa ustanovujú aj podrobné pravidlá podmienok vydávania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení prevádzkovateľov lietadiel podľa článku 4 ods. 1 písm. b) a c) nariadenia (ES) č. 216/2008, ktorí sa podieľajú na prevádzke obchodnej leteckej dopravy, oprávnenia a zodpovednosť držiteľov osvedčení, ako aj okolností, za akých je prevádzka v záujme bezpečnosti zakázaná, obmedzená alebo podriadená určitým podmienkam.
3. Týmto nariadením sa ustanovujú aj podrobné pravidlá podmienok a postupov pre vyhlásenia prevádzkovateľov, ktorí sa podieľajú na prevádzkach obchodnej špeciálnej dopravy a na neobchodnej prevádzke zložitých motorových lietadiel vrátane neobchodnej špeciálnej prevádzky zložitých motorových lietadiel, a pre dohľad nad nimi.
4. Týmto nariadením sa ustanovujú aj podrobné pravidlá podmienok, v rámci ktorých musia niektoré vysokorizikové prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy podliehať povoleniu v záujme bezpečnosti, a podmienok vydávania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia povolení.

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

6. Toto nariadenie sa nevzťahuje na leteckú prevádzku priviazaných balónov a vzducholodí ani na lety v priviazaných balónoch.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) V prvom odseku sa dopĺňajú tieto body:

- „7. „Špeciálna prevádzka“ je akákoľvek prevádzka, iná ako obchodná letecká doprava, pri ktorej sa lietadlo používa na špeciálne činnosti, ako napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.
8. „Vysokoriziková obchodná špeciálna prevádzka“ je akákoľvek obchodná špeciálna prevádzka lietadla, ktorá sa vykonáva v rámci oblasti, kde by mohla byť v prípade núdze ohrozená bezpečnosť tretích strán na zemi, alebo akákoľvek obchodná špeciálna prevádzka lietadla, ktorá podľa príslušného orgánu miesta výkonu prevádzky vzhľadom na svoj osobitý charakter a miestne prostredie prevádzky predstavuje vysoké riziko najmä pre tretie strany na zemi.
9. „Iniciálny/Ukázkový let“ je akýkoľvek krátky let za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu, ktorý ponúka schválená výcviková organizácia alebo organizácia vytvorená na propagáciu športového alebo rekreačného lietania s cieľom prilákať nových záujemcov o výcvik alebo nových členov.
10. „Súťažný let“ je akákoľvek letová činnosť, pri ktorej sa lietadlo využíva v leteckých súťažiach alebo pretekoch alebo pri ktorej sa využíva na tréning na letecké preteky alebo súťaže, ako aj na prílet na preteky alebo súťaže alebo odlet z nich.
11. „Letecká prehliadka“ je akákoľvek letová činnosť zámerne vykonávaná na účel predvádzania alebo ako zábavný program na propagovanom podujatí otvorenom pre verejnosť vrátane prípadov, keď sa lietadlo využíva na tréning na leteckú prehliadku a keď letí na miesto podujatia a z neho.“

b) V druhom odseku sa číslo „VII“ nahrádza číslom „VIII“.

3. Článok 5 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek 1a:

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

b) Odseky 3, 4 a 5 sa nahrádzajú takto:

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

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

5. Výcvikové organizácie, ktoré majú svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktoré sú schválené v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011, prevádzkujú pri vykonávaní výcvikových letov do Únie, v rámci Únie alebo z Únie:

- a) zložité motorové letúny a vrtuľníky v súlade s ustanoveniami prílohy VI;
- b) iné ako zložité motorové letúny a vrtuľníky, ako aj balóny a vetrone v súlade s ustanoveniami prílohy VII.“
- c) Dopĺňajú sa tieto odseky 6 a 7:

„6. Prevádzkovatelia prevádzkujú lietadlá na účely prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy len v súlade s prílohami III a VIII.

7. Lety, ktoré sa uskutočňujú bezprostredne pred prevádzkou špeciálnej dopravy, počas nej alebo bezprostredne po nej a ktoré priamo súvisia s touto prevádzkou, sa prevádzkujú podľa potreby v súlade s odsekmi 3, 4 a 6. S výnimkou zoskokov s padákom sa okrem členov posádky na palube nesmie prepravovať viac ako 6 osôb potrebných na uskutočnenie misie.“

4. Článok 6 sa mení takto:

- a) Odsek 1 sa vypúšťa.
- b) Vkladá sa tento odsek 4a:

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

- a) lety, pri ktorých časť nákladov znášajú súkromné osoby, pod podmienkou, že priame náklady znášajú všetky osoby nachádzajúce sa v lietadle vrátane pilota a že počet osôb, ktoré znášajú priame náklady, je maximálne šesť;
- b) súťažné lety alebo letecké prehliadky pod podmienkou, že odplata alebo iná primeraná protihodnota poskytnutá za takéto lety sa obmedzuje na pokrytie priamych nákladov a primeraného príspevku na úhradu ročných nákladov a že ceny nepresahujú hodnotu stanovenú príslušným orgánom;
- c) ukázkové lety, výsadky, ťahanie vetroňov alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je schválená v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania pod podmienkou, že lietadlo prevádzkuje organizácia na základe vlastníctva alebo prenájmu lietadla bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že kedykoľvek sa nečlenovia organizácie podieľajú na takýchto letoch, tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie.“

5. Článok 8 sa mení takto:

- a) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. V prípade prevádzky vrtuľníkov v obchodnej leteckej doprave, balónov v obchodnej leteckej doprave a vetroňov v obchodnej leteckej doprave sa musia dodržiavať vnútroštátne požiadavky.“

- b) Dopĺňa sa tento odsek 4:

„4. Neobchodná prevádzka vrátane neobchodnej špeciálnej prevádzky zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov, ako aj obchodná špeciálna prevádzka lietadiel, vrtuľníkov, balónov a vetroňov sa naďalej uskutočňujú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi stanovujúcimi obmedzenia letového času, až kým sa neprijmú a nezačnú uplatňovať súvisiace vykonávacie predpisy.“

6. V článku 10 sa odsek 3 mení takto:

- a) v písmene a) sa slová „prílohy III“ nahrádzajú slovami „príloh II a III“;
- b) v písmene b) sa slová „prílohy V, VI a VII“ nahrádzajú slovami „príloh II, V, VI a VII.“

7. V článku 10 sa dopĺňajú tieto odseky 4, 5, 6 a 7:

„4. Odchyľne od druhého pododseku odseku 1 sa môžu členské štáty rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia príloh II, III, VII a VIII na špeciálne prevádzky do 21. apríla 2017.

5. Odchyľne od druhého pododseku odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia príloh II, III a IV na:

- a) prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B alebo vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou v rámci obchodnej leteckej dopravy, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku/mieste prevádzky, do 21. apríla 2017 a
- b) prevádzka balónov a vetroňov v rámci obchodnej leteckej dopravy do 21. apríla 2017.

6. Keď členský štát využije výnimku stanovenú v odseku 5 písm. a), uplatňujú sa tieto pravidlá:

- a) v prípade letúnov príloha III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a príslušné vnútroštátne výnimky v súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3922/91;
- b) v prípade vrtuľníkov vnútroštátne požiadavky.

7. Keď členský štát využije výnimky stanovené v odsekoch 3, 4 a 5, oznámi to Komisii a agentúre. V tomto oznámení opíše dôvody a dĺžku trvania výnimky, ako aj program vykonávania so zamýšľanými opatreniami a súvisiacim časovým rozvrhom.“

8. Prílohy I až VII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa menia v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

9. K nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa dopĺňa príloha VIII (časť SPO) v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

Uplatňuje sa od 1. júla 2014.

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

V Bruseli 7. apríla 2014

Za Komisiu
predseda
José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

1. Príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

a) Názov sa nahrádza takto: „Vymedzenie pojmov použitých v prílohách II až VIII.“

b) Vkladá sa tento bod:

„11a. ‚Hmotnosť prázdneho balóna‘ je hmotnosť určená vážením balóna so všetkým nainštalovaným vybavením, ktorá je uvedená v letovej príručke lietadla.“

c) Bod 40 sa nahrádza takto:

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

d) Vkladá sa tento bod:

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

e) Bod 120 sa nahrádza takto:

„120. ‚Dopravný náklad‘ je celková hmotnosť cestujúcich, batožiny, nákladu a príručného špeciálneho vybavenia vrátane akejkoľvek záťaže, pričom v prípade balónov sa záťaž nepovažuje za dopravný náklad.“

f) Bod 127 sa nahrádza takto:

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

- v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy dohodu medzi leteckými dopravcami, na základe ktorej sa lietadlo prevádzkuje pod AOC prenajímateľa, alebo
- v prípade inej obchodnej prevádzky ako prevádzka obchodnej leteckej dopravy dohodu medzi prevádzkovateľmi, na základe ktorej sa lietadlo prevádzkuje v rámci zodpovednosti prenajímateľa.“

2. Príloha II k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

a) V podčasti ARO.GEN.120 sa v písmene d) ods. 1 vkladá za slovo „povolenie“ čiarka a slová „povolenie špeciálnej prevádzky“.

b) V podčasti ARO.GEN.200 sa v písmene c) vkladajú za slovo „osvedčenie“ slová „alebo povolenie“.

c) V podčasti ARO.GEN.205 sa v písmene a) vkladá za slová „úvodného osvedčovania“ čiarka a slová „povoľovania špeciálnej prevádzky“.

d) V podčasti ARO.GEN.205 sa v písmene b) vkladá za slovo „osvedčovania“ čiarka a slovo „povoľovania“.

e) V podčasti ARO.GEN.220 v písmene a):

i) sa vkladá tento odsek:

- „4a) postup povoľovania vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky a nepretržitého dohľadu nad držiteľom povolenia;“.
- ii) Odsek 7 sa nahrádza takto:
- „7. dohľad nad osobami a organizáciami vykonávajúcimi činnosť na území členského štátu, ale pod dohľadom, s osvedčením a s povolením príslušného orgánu iného členského štátu alebo agentúry na základe dohody medzi týmito orgánmi;“
- iii) v odseku 9 sa vkladá za slovo „osvedčovaníu“ čiarka a slovo „povoľovaníu“.
- f) V podčasti ARO.GEN.220 sa písmeno b) nahrádza takto:
- „b) Príslušný orgán uchováva zoznam všetkých osvedčení organizácií a povolení špeciálnej prevádzky, ktoré vydal, ako aj vyhlásenia, ktoré mu boli doručené.“
- g) V podčasti ARO.GEN.300 sa v písmene a) nahrádzajú odseky 1 a 2 takto:
- „1. súlad s požiadavkami vzťahujúcimi sa na organizácie alebo druh prevádzky pred vydaním osvedčenia, schválenia, prípadne povolenia;
2. zachovávanie súladu s platnými požiadavkami v prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie, ktorým udelil povolenie špeciálnej prevádzky a v prípade organizácií, od ktorých dostal vyhlásenie;“.
- h) V podčasti ARO.GEN.305 sa vykonávajú tieto zmeny:
- i) písmeno d) sa nahrádza takto:
- „d) Pre organizácie, ktoré o svojej činnosti podávajú vyhlásenie príslušnému orgánu, vychádza program dohľadu z osobitného charakteru organizácie, zo zložitosti jej činností a z údajov o predchádzajúcich činnostiach dohľadu a z posúdenia rizík súvisiacich s druhom vykonávanej činnosti. Súčasťou programu sú audity a inšpekcie vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených inšpekcií podľa potreby.“
- ii) vkladá sa toto písmeno d1):
- „d1) Pre organizácie, ktoré sú držiteľmi povolenia špeciálnej prevádzky, sa program dohľadu stanovuje v súlade s písmenom d) a takisto sa zohľadňuje predchádzajúci a súčasný postup povoľovania a obdobie platnosti povolenia.“
- i) V podčasti ARO.GEN.350 sa písmeno b) nahrádza takto:
- „b) Zistenie úrovne 1 stanoví príslušný orgán, ak zistí akýkoľvek významný nesúlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia, osvedčenia alebo povolenia špeciálnej prevádzky alebo s obsahom vyhlásenia, ktorý znižuje bezpečnosť alebo vážne ohrozuje bezpečnosť letu.“
- j) V podčasti ARO.GEN.350 sa v písmene b) ods. 2 a 3 vkladajú za slová „osvedčenia organizácie“ slová „alebo povolenia špeciálnej prevádzky“.

k) V podčasti ARO.GEN.350 sa písmeno c) nahrádza takto:

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

l) V podčasti ARO.GEN.350 sa v písmene d) ods. 1 vkladá za slovo „osvedčenia“ čiarka a slová „povolenia špeciálnej prevádzky“.

m) V podčasti ARO.GEN.350 sa v písmene e) vkladá za slová „organizácie, ktorej udelil osvedčenie,“ čiarka a slová „alebo ktorú povolil“.

n) V podčasti ARO.GEN.355 sa v písmene a) odkaz na nariadenie (EÚ) č. 290/2012 nahrádza odkazom na nariadenie (EÚ) č. 1178/2011.

o) Dopĺňa sa táto podčasť ARO.GEN.360:

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

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

p) V podčasti ARO.OPS.100 sa dopĺňa toto písmeno c):

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

q) V podčasti OPS sa vkladá tento ODDIEL Ia:

„ODDIEL Ia

Povolenie vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky

ARO.OPS.150 Povolenie vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky

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

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

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

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

- e) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné vynucovacie opatrenia, ak prevádzkovateľ vykoná zmeny bez toho, aby predložil zmenené posúdenie rizika a SOP, príslušný orgán prevádzkovateľa pozastaví, obmedzí alebo zruší platnosť povolenia.
- f) Po prijatí žiadosti o vydanie povolenia na cezhraničnú vysokorizikovú obchodnú špeciálnu prevádzku príslušný orgán prevádzkovateľa preskúma dokumentáciu prevádzkovateľa o posúdení rizika a štandardné prevádzkové postupy (SOP) koordinovane s príslušným orgánom miesta, kde sa plánuje vykonávanie prevádzky. Ak sú posúdenie rizika a štandardné prevádzkové postupy uspokojivé pre oba príslušné orgány, príslušný orgán prevádzkovateľa vydá povolenie.

ARO.OPS.155 Nájomné zmluvy

- a) Príslušný orgán schváli nájomnú zmluvu vrátane lietadla zaregistrovaného v tretej krajine alebo prevádzkovateľa z tretej krajiny, ak prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej prevádzky preukázal súlad s ORO.SPO.100.
- b) Schválenie dohody o prenájme lietadla bez posádky sa pozastaví alebo zruší, keď sa pozastaví alebo zruší platnosť osvedčenia letovej spôsobilosti lietadla.“
- r) V podčasti ARO.OPS.200 sa v písmene b) ods. 2 vkladajú za slová „neobchodnú prevádzku“ slová „a špeciálnu prevádzku“.
- s) Podčasť ARO.OPS.210 sa nahrádza takto:

„ARO.OPS.210 Určenie vzdialenosti alebo miestnej oblasti

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

- t) V podčasti OPS sa vkladá tento ODDIEL III:

„ODDIEL III

Dohľad nad prevádzkou

ARO.OPS.300 Ukážkové lety

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

- u) V dodatku I
 - i) sa podnadpis nahrádza takto „(Rozsah povolenia pre prevádzkovateľov leteckej dopravy)“;
 - ii) a vypúšťajú sa slová „Obchodná špeciálna prevádzka (SPO)“ a poznámka pod čiarou č. 2.
- v) V dodatku II sa vypúšťa opakujúce sa slovo „vzlet“ a poznámka pod čiarou č. 10 sa nahrádza takto:

„⁽¹⁰⁾ Uveďte príslušnú kategóriu presného priblíženia: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB alebo CAT IIIC. Uveďte minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) v metroch a výšku rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.“
- w) V dodatku V sa pod slová „Prevádzka neobchodnej leteckej dopravy“ dopĺňajú slová „Špeciálna prevádzka“.
- x) Dopĺňa sa tento dodatok VI:

„Dodatok VI

POVOLENIE VYSOKORIZIKOVEJ OBCHODNEJ ŠPECIÁLNEJ PREVÁDZKY	
Vydávajúci orgán ⁽¹⁾ :	
Povolenie č. ⁽²⁾ :	
Názov prevádzkovateľa ⁽³⁾ :	
Adresa prevádzkovateľa ⁽⁴⁾ :	
Telefón ⁽⁵⁾ :	
Fax:	
E-mail:	
Model lietadla a registrové značky ⁽⁶⁾ :	
Povolené špeciálne prevádzky ⁽⁷⁾ :	
Povolená oblasť alebo miesto prevádzky ⁽⁸⁾ :	
Osobitné obmedzenia ⁽⁹⁾ :	
Týmto sa potvrdzuje, že je oprávnený vykonávať vysokorizikovú obchodnú špeciálnu prevádzku v súlade s týmto povolením, so štandardnými prevádzkovými postupmi prevádzkovateľa, prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.	
Dátum vydania ⁽¹⁰⁾ :	Meno a podpis ⁽¹¹⁾ :
	Názov:

FORMULÁR EASA 151, vydanie 1

⁽¹⁾ Názov a kontaktné údaje príslušného orgánu⁽²⁾ Uveďte príslušné číslo povolenia.⁽³⁾ Uveďte registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dbá“ („Doing business as – Podniká ako“).⁽⁴⁾ Adresa hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa.⁽⁵⁾ Kontaktné údaje hlavného miesta podnikania prevádzkovateľa – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.⁽⁶⁾ Uveďte označenie ICAO/CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva) pre značku lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na adrese: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Registrové značky by mali byť uvedené buď v zozname osobitných povolení, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom uvedenom prípade sa v zozname osobitných povolení uvedie odkaz na príslušnú stranu prevádzkovej príručky.

⁽⁷⁾ Uveďte druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.⁽⁸⁾ Zoznam geografických oblastí alebo miest oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).⁽⁹⁾ Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).⁽¹⁰⁾ Dátum vydania povolenia (dd-mm-rrrr).⁽¹¹⁾ Titul, meno a podpis zástupcu príslušného orgánu. Povolenie sa navyše môže opatriť úradnou pečiatkou.“

3. Príloha III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

a) Všetky odkazy na nariadenie (ES) č. 1702/2003 sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 ⁽¹⁾.

b) Všetky odkazy na nariadenie (ES) č. 290/2012 sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie (EÚ) č. 1178/2011.

c) Text podčasti ORO.GEN.005 sa nahrádza takto:

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

a) prevádzky obchodnej leteckej dopravy (CAT);

b) obchodnej špeciálnej prevádzky;

c) neobchodnej prevádzky zložitých motorových lietadiel;

d) neobchodnej špeciálnej prevádzky zložitých motorových lietadiel.“

d) V podčasti ORO.GEN.105 sa za slová „alebo vyhlásenia“ vkladajú slová „alebo povoľovania špeciálnej prevádzky“.

e) V podčasti ORO.GEN.110 sa písmeno a) nahrádza takto:

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

f) V podčasti ORO.GEN.110 sa v písmene c) vkladá za slovo „osvedčenia“ čiarka a slová „povoľovania špeciálnej prevádzky“.

g) V podčasti ORO.GEN.110 sa dopĺňa toto písmeno:

„k) Bez ohľadu na písmeno j) prevádzkovateľ vetroňov alebo balónov alebo letov so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa:

i) jednomotorových vrtuľových letúnov s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich, alebo

ii) iných ako zložitých motorových vrtuľníkov s jedným motorom s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich

musí zabezpečiť, aby letová posádka absolvovala primeraný výcvik alebo inštruktáž s cieľom umožniť im rozpoznať nepriznaný nebezpečný tovar prinesený na palubu cestujúcimi alebo ako náklad.“

h) V podčasti ORO.GEN.115:

i) sa názov nahrádza takto: „Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC)“;

ii) v písmene a) sa za slová „osvedčenie prevádzkovateľa“ vkladá slovo „leteckého“.

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

i) V podčasti ORO.GEN.120 sa dopĺňa toto písmeno:

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

j) Názov podčasti ORO.GEN.125 sa nahrádza takto: „Podmienky povolenia a oprávnenia držiteľa AOC“.

k) Názov podčasti ORO.GEN.130 sa nahrádza takto: „Zmeny týkajúce sa držiteľa AOC“.

l) Názov podčasti ORO.GEN.135 sa nahrádza takto: „Zachovanie platnosti AOC“.

m) V podčasti ORO.GEN.140 sa v písmene a) vkladá za slovo „osvedčovaniu“ čiarka a slová „povoleniu SPO“.

n) V podčasti ORO.GEN.140 sa v písmene b) vkladajú za slová „Prístup k lietadlu podľa písmena a) zahŕňa“ slová „v prípade CAT“ oddelené z oboch strán čiarkou.

o) ORO.GEN.205 sa nahrádza takto:

„ORO.GEN.205 Obstarávané činnosti

a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, že pri obstarávaní alebo nákupe akejkoľvek časti svojej činnosti obstarávaná alebo nakupovaná služba alebo výrobok spĺňajú platné požiadavky.

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

p) V podčasti ORO.AOC.100 sa v písmene a) slovné spojenie „obchodnej leteckej prevádzky“ pozmení a doplní na „prevádzky obchodnej leteckej dopravy“.

q) V podčasti ORO.AOC.100 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

„b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu tieto informácie:

1. oficiálny názov a obchodný názov, adresu a poštovú adresu žiadateľa;
2. opis navrhovanej prevádzky vrátane typu (typov) a počtu lietadiel, ktoré má prevádzkovať;
3. opis systému riadenia vrátane organizačnej štruktúry;
4. meno zodpovedného riadiaceho pracovníka;
5. mená určených osôb, ktoré sa požadujú podľa ORO.AOC.135 písm. a) spolu s ich odbornou spôsobilosťou a praxou;
6. kópiu prevádzkovej príručky, ktorá sa požaduje podľa ORO.MLR.100;
7. vyhlásenie, že žiadateľ overil celú dokumentáciu zaslanú príslušnému orgánu a skonštatoval jej súlad s platnými požiadavkami.

- c) Žiadatelia príslušnému orgánu preukážu, že:
1. dodržiavajú všetky platné požiadavky prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, tejto prílohy, prílohy IV (časť CAT) a prílohy V (časť SPA) k tomuto nariadeniu;
 2. všetky prevádzkované lietadlá majú osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 a
 3. ich organizácia a riadenie vhodne a primerane zodpovedajú veľkosti a rozsahu pôsobnosti prevádzky.“
- r) V podčasti ORO.AOC.125 sa v písmene a) ods. 1 bode ii) dopĺňa slovo „obchodnej“ na výraz „prevádzky obchodnej leteckej dopravy“.
- s) V podčasti ORO.DEC.100 sa prvá veta nahrádza takto:
- „Prevádzkovateľ zložitého motorového lietadla, ktorý sa podieľa na neobchodnej prevádzke alebo na neobchodnej špeciálnej prevádzke, a prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy:“.
- t) Za PODČASŤ DEC — VYHLÁSENIE sa vkladá táto podčasť:

„PODČASŤ SPO

PREVÁDZKA OBCHODNEJ ŠPECIÁLNEJ DOPRAVY

ORO.SPO.100 Spoločné požiadavky pre prevádzkovateľov obchodnej špeciálnej dopravy

- a) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí okrem požiadaviek ORO.DEC.100 dodržiavať aj požiadavky ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 a ORO.AOC.150.
- b) Lietadlo musí mať osvedčenie letovej spôsobilosti (CofA) v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012 alebo musí byť prenajaté v súlade s písmenom c).
- c) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí vopred získať od príslušného orgánu povolenie a dodržiavať tieto podmienky v prípade:
1. nájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny:
 - i) štandardy týkajúce sa bezpečnosti prevádzkovateľa z tretej krajiny vzhľadom na zachovanie letovej spôsobilosti a leteckú prevádzku sú rovnocenné s príslušnými požiadavkami ustanovenými nariadením (ES) č. 2042/2003 a týmto nariadením;
 - ii) lietadlo prevádzkovateľa z tretej krajiny má štandardné CofA vydané v súlade s prílohou 8 k dohovoru ICAO;
 - iii) dĺžka trvania nájmu lietadla s posádkou nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie za sebou nasledujúcich 12 mesiacov alebo
 2. nájmu lietadla bez posádky zaregistrovaného v tretej krajine:
 - i) bola určená prevádzková potreba, ktorú nemožno uspokojiť prenájomom lietadla registrovaného v EÚ;
 - ii) dĺžka trvania nájmu lietadla bez posádky nepresiahne sedem mesiacov za akékoľvek obdobie za sebou nasledujúcich 12 mesiacov;
 - iii) je zabezpečené splnenie platných požiadaviek nariadenia (ES) č. 2042/2003;

iv) lietadlo je vybavené v súlade s prílohou VIII [časť SPO].

ORO.SPO.110 Povolenie vysokorizikovej obchodnej špeciálnej prevádzky

- a) Prevádzkovateľ obchodnej špeciálnej dopravy musí požiadať o povolenie, ktoré vydáva príslušný orgán prevádzkovateľa, a získať ho skôr, ako začne prevádzkovať vysokorizikovú obchodnú špeciálnu dopravu:
1. ktorá sa vykonáva nad oblasťou, kde by mohla byť v prípade núdze ohrozená bezpečnosť tretích strán na zemi, alebo
 2. ktorá podľa rozhodnutia príslušného orgánu miesta, kde sa prevádzka vykonáva, vzhľadom na svoj osobitný charakter a miestne prostredie prevádzky predstavuje vysoké riziko najmä pre tretie strany na zemi.
- b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu tieto informácie:
1. oficiálny názov a obchodný názov, adresu a poštovú adresu žiadateľa;
 2. opis systému riadenia vrátane organizačnej štruktúry;
 3. opis navrhovanej prevádzky vrátane druhu (druhov) a počtu lietadiel, ktoré má prevádzkovať;
 4. dokumentáciu o posúdení rizika a príslušné štandardné prevádzkové postupy požadované v SPO.OP.230;
 5. vyhlásenie, že prevádzkovateľ overil celú dokumentáciu zaslanú príslušnému orgánu a skonštatoval jej súlad s platnými požiadavkami.
- c) Žiadosť o povolenie alebo o jeho zmenu sa podáva formou a spôsobom, ktoré stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní platné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.

ORO.SPO.115 Zmeny

- a) Akákoľvek zmena, ktorá má vplyv na rozsah pôsobnosti povolenia alebo povolenej prevádzky, si vyžaduje predchádzajúce povolenie príslušného orgánu. Akákoľvek zmena, ktorá nie je zahrnutá v pôvodnom posúdení rizika, si vyžaduje predloženie zmeneného posúdenia rizika a SOP príslušnému orgánu.
- b) Žiadosť o schválenie zmeny sa musí predložiť skôr, než sa uskutoční akákoľvek takáto zmena, aby príslušný orgán mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, a v prípade potreby zmeniť povolenie. Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu všetku potrebnú dokumentáciu.
- c) Zmena sa uskutoční až po získaní formálneho povolenia od príslušného orgánu v súlade s ARO.OPS.150.
- d) Prevádzkovateľ počas takýchto zmien vykonáva prevádzku na základe podmienok, ktoré podľa potreby stanoví príslušný orgán.

ORO.SPO.120 Zachovanie platnosti

- a) Prevádzkovateľ, ktorý je držiteľom povolenia špeciálnej prevádzky, dodržiava rozsah pôsobnosti a oprávnenia vymedzené v povolení.

- b) Povolenie prevádzkovateľa zostane v platnosti za predpokladu, že:
1. prevádzkovateľ naďalej dodržiava príslušné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a pritom zohľadňuje ustanovenia týkajúce sa zaobchádzania s nálezmi, ako sa uvádza v ORO.GEN.150;
 2. príslušný orgán má zaručený prístup k prevádzkovateľovi podľa ORO.GEN.140, aby mohol stanoviť, či sa zachováva súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a
 3. sa od povolenia neodstúpi alebo nebude zrušené.
- c) Po zrušení povolenia, alebo odstúpení od neho sa povolenie bezodkladne odovzdá príslušnému orgánu.“
- u) V podčasti ORO.MLR.100 sa písmeno b) nahrádza takto:
- „b) V obsahu prevádzkovej príručky sa odrážajú požiadavky stanovené v tejto prílohe, prípadne v prílohe IV (časť CAT), prílohe V (časť SPA), prílohe VI (časť NCC) a prílohe VIII (časť SPO), pričom nesmie byť v rozpore s podmienkami obsiahnutými v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) prípadne s povolením SPO alebo vyhlásením a zoznamom osobitných povolení.“
- v) V podčasti ORO.MLR.100 sa vkladá toto písmeno g1):
- „g1) V prípade držiteľov povolenia SPO sa pri akejkoľvek zmene súvisiacej s povolenými štandardnými prevádzkovými postupmi musí získať predchádzajúce povolenie skôr, ako takáto zmena nadobudne účinnosť.“
- w) V podčasti ORO.MLR.100 sa v písmene h) vkladajú za slová „Bez ohľadu na písmeno g)“ slová „a písmeno g1)“.
- x) V podčasti ORO.MLR.101 sa prvá veta nahrádza takto:
- „Okrem prevádzky jednomotorových vrtuľových letúnov s MOPSC pre 5 cestujúcich alebo jednomotorových vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou s MOPSC pre 5 cestujúcich so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa a prevádzky vetroňov a balónov je základné členenie prevádzkovej príručky takéto:“
- y) V podčasti ORO.MLR.115 sa písmeno a) nahrádza takto:
- „a) Tieto záznamy sa musia uchovávať najmenej 5 rokov:
1. v prípade prevádzkovateľov CAT záznamy o činnostiach uvedených v ORO.GEN.200;
 2. v prípade oznámených prevádzkovateľov kópia vyhlásenia prevádzkovateľa, podrobnosti týkajúce sa povolení, ktorých sú držiteľmi, a prevádzková príručka;
 3. v prípade držiteľov povolenia SPO okrem požiadaviek odseku 2 písm. a) záznamy týkajúce sa posúdenia rizika vykonaného v súlade s požiadavkami podčasti SPO.OP.230 a týkajúce sa štandardných prevádzkových postupov.“
- z) V podčasti ORO.MLR.115 sa v písmene b) ods. 4 dopĺňa za slovo „nebezpečnom náklade“ čiarka a slová „ak je to uplatniteľné“.
- aa) V podčasti ORO.SEC.100.A sa názov nahrádza takto:
- „ORO.SEC.100 Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku – letúny“.**

ab) V podčasti ORO.SEC.100.H sa názov nahrádza takto:

„ORO.SEC.105 Bezpečnostná ochrana priestoru pre letovú posádku – vrtuľníky“.

ac) Podčasť ORO.FC.005 sa nahrádza takto:

„ORO.FC.005 Rozsah pôsobnosti“

V tejto podčasti sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ vo vzťahu k výcviku, praxi a odbornej spôsobilosti letovej posádky, a túto podčasť tvorí:

a) ODDIEL 1, v ktorom sa uvádzajú spoločné požiadavky uplatniteľné na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a každú obchodnú prevádzku;

b) ODDIEL 2, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky uplatniteľné na prevádzku obchodnej leteckej dopravy okrem:

1. prevádzky vetroňov alebo balónov v rámci obchodnej leteckej dopravy alebo

2. prevádzky osobnej obchodnej leteckej dopravy vykonávanej podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky a v rámci miestnej oblasti, ktorú stanovil príslušný orgán:

— jednomotorových vrtuľových letúnov s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 cestujúcich alebo

— iných ako zložitých motorových vrtuľníkov s jedným motorom s MOPSC pre 5 cestujúcich.

c) ODDIEL 3, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky pre obchodnú špeciálnu prevádzku a pre prevádzku uvedenú v odsekoch 1 a 2 písm. b).“

ad) V podčasti ORO.FC.105:

i) sa v písmene c) na začiatku prvej vety vkladajú tieto slová „V prípade obchodnej prevádzky letúnov a vrtuľníkov“;

ii) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) Písmeno c) sa neuplatňuje v prípade:

1. prevádzky letúnov výkonnostnej triedy B v rámci obchodnej leteckej dopravy podľa VFR počas dňa a

2. prevádzky iných ako zložitých motorových vrtuľníkov s jedným motorom a s MOPSC pre 5 cestujúcich v rámci obchodnej leteckej dopravy s cestujúcimi vykonávanej podľa VFR počas dňa, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, alebo sa vykonáva v rámci miestnej oblasti, ktorú stanovil príslušný orgán.“

ae) Písmeno c) podčasti ORO.FC.145 sa nahrádza takto:

„c) V prípade prevádzky CAT schvaľuje programy výcviku a preskúšania vrátane osnov a použitia jednotlivých výcvikových zariadení na simuláciu letu (FSTD) príslušný orgán.“

af) Za podčasť ORO.FC.H.250 sa dopĺňa tento ODDIEL:

„ODDIEL 3

Doplňkové požiadavky pre obchodnú špeciálnu prevádzku a pre prevádzku CAT uvedené v odsekoch 1 a 2 písm. b) podčasti ORO.FC.005

ORO.FC.330 Udržiavací výcvik a preskúšavanie – preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom

- a) Každý člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy, ktoré sa týkajú príslušných aspektov súvisiacich s osobitnými úlohami opísanými v prevádzkovej príručke.
- b) Primeraná pozornosť sa musí venovať prevádzke, ktorá sa vykonáva podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci.
- c) Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 12 kalendárnych mesiacov. Obdobie platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak prevádzkovateľ vykoná preskúšanie v priebehu posledných troch mesiacov platnosti, nové obdobie platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.“

ag) V podčasti ORO.CC.100 sa v písmene a) na začiatku druhej vety vkladajú slová „Okrem balónov“.

ah) Dodatok I sa nahrádza takto:

„Dodatok I

VYHLÁSENIE
v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke
Prevádzkovateľ
Názov:
Miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého riadi prevádzkové činnosti:
Meno a kontaktné údaje zodpovedného riadiaceho pracovníka:
Organizácia zodpovedná za riadenie zachovania letovej spôsobilosti v súlade s nariadením (ES) č. 2042/2003.
Názov a adresa organizácie a číslo povolenia (v súlade s formulárom EASA č. 14)
Prevádzka lietadla
Dátum začiatku prevádzky/dátum uplatniteľnosti zmeny:
Druh(-y) prevádzky:
☐ Časť NCC (uved'te, či ide o osobnú a/alebo nákladnú prevádzku):
☐ Časť SPO (uved'te druh činnosti):
Typ(-y) lietadla, registrácia(-e) a základňa:
Podrobnosti o získaných povoleniach (v prípade potreby priložte k vyhláseniu zoznam osobitných povolení)
Podrobnosti o získanom povolení špeciálnej prevádzky (v prípade potreby priložte povolenia)
Zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody s odkazmi na AMC, ktoré nahrádzajú (priložte k vyhláseniu)
Vyhlásenia
☐ V dokumentácii systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky sa zohľadňujú príslušné požiadavky stanovené v časti ORO, časti NCC, časti SPO a časti SPA. Všetky lety sa vykonávajú v súlade s postupmi a pokynmi uvedenými v prevádzkovej príručke.
☐ Všetky prevádzkované lietadlá majú platné osvedčenie letovej spôsobilosti a sú v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003.
☐ Všetci členovia letovej posádky prípadne palubní sprievodcovia (podľa vhodnosti) sú vyškolení v súlade s príslušnými požiadavkami.
☐ (Ak je to vhodné)
Prevádzkovateľ zaviedol úradne uznanú priemyselnú normu a preukázal jej plnenie.
Číslo normy:
Osvedčujúci orgán:
Dátum posledného auditu súladu:
☐ Akákoľvek zmena prevádzky, ktorá má vplyv na informácie uvedené v tomto vyhlásení, sa oznámi príslušnému orgánu.
☐ Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.
Dátum, meno a podpis zodpovedného riadiaceho pracovníka“

4. Príloha IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

- a) Všetky odkazy na nariadenie (ES) č. 1702/2003 sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie (EÚ) č. 748/2012.
- b) Dopĺňa sa táto podčasť CAT.GEN.105:

„CAT.GEN.105 Turistické motorové klzáky, motorové vetrone a balóny so zmiešaným vzduchom

- a) Motorové vetrone s výnimkou turistických motorových klzákov musia byť prevádzkované a vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri vetroňoch.
 - b) Turistické motorové klzáky musia byť prevádzkované podľa požiadaviek na:
 - 1. letúny, ak majú motorový pohon, a
 - 2. vetrone, ak nie sú prevádzkované s použitím motora.
 - c) Turistické motorové klzáky musia byť vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri letúnoch, pokiaľ nie je v odseku CAT.IDE.A. stanovené inak.
 - d) Balóny so zmiešaným vzduchom sa musia prevádzkovať v súlade s požiadavkami na teplovzdušné balóny.“
- c) V podčasti CAT.GEN.MPA.180 sa v písmene a) body 5 a 6 nahrádzajú takto:
- „5. úradne overená kópia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) vrátane anglického prekladu, pokiaľ bolo AOC vydané v inom jazyku;
 - 6. prevádzkové špecifikácie zodpovedajúce danému typu lietadla, ktoré boli vydané spolu s AOC vrátane anglického prekladu, pokiaľ boli prevádzkové špecifikácie vydané v inom jazyku;“.
- d) V PODČASTI A – VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY sa vkladá tento ODDIEL:

„ODDIEL 2

Bezmotorové lietadlá

CAT.GEN.NMPA.100 Zodpovednosť veliteľa lietadla

a) Veliteľ lietadla:

- 1. je zodpovedný za bezpečnosť všetkých členov posádky a cestujúcich na palube od chvíle, keď nastúpi na palubu lietadla, až kým neopustí lietadlo na konci letu;
- 2. je zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla:
 - i) v prípade balónov, od chvíle, keď sa začne naplňovanie obálky, až po jej vypustenie, pokiaľ veliteľ lietadla nedelegoval zodpovednosť na inú kvalifikovanú osobu počas fázy plnenia až do príchodu veliteľa lietadla, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke;
 - ii) v prípade vetroňov od chvíle začiatku vzletu až do okamihu, keď sa vetroň úplne zastaví po skončení letu;
- 3. je oprávnený vydávať všetky príkazy a prijímať všetky primerané opatrenia s cieľom zaistiť bezpečnosť lietadla a osôb a/alebo majetku prepravovaného na jeho palube v súlade s bodom 7.c. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008;

4. je oprávnený odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, ktorá môže predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;
 5. nedovolí v lietadle prepravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom alkoholu alebo drog v takej miere, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube;
 6. zabezpečuje, aby boli všetci cestujúci poučení o bezpečnosti;
 7. zabezpečuje, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou;
 8. zabezpečuje, aby sa predletová prehliadka vykonala v súlade s požiadavkami prílohy I (časť M) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003;
 9. presvedčí sa, že príslušné núdzové vybavenie je ľahko prístupné na okamžité použitie;
 10. plní príslušné požiadavky prevádzkovateľovho programu hlásenia udalostí;
 11. plní všetky obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok, ktoré sa vzťahujú na jeho činnosť;
 12. ak vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
 - i) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v platných požiadavkách FTL a
 - ii) poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).
- b) Veliteľ lietadla nevykonáva služobné povinnosti v lietadle:
1. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo ak nie je spôsobilý na ich plnenie kvôli zraneniu, únave, vplyvu liekov, chorobe alebo z iných podobných dôvodov;
 2. ak neuplynul primeraný čas po hĺbkovom potápaní alebo po darovaní krvi;
 3. ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky;
 4. ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže plniť pridelené povinnosti, alebo
 5. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa cíti nespôsobilý do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.
- c) Veliteľ lietadla v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, prijme akékoľvek opatrenie, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od prepisov, prevádzkových postupov a metód.
- d) Veliteľ balóna:
1. je zodpovedný za predletovú inštrukciú osôb asistujúcich pri naplnení a vypustení obálky;

2. zabezpečuje, aby žiadna osoba na palube alebo v bezprostrednej blízkosti balóna nefajčila a
3. zabezpečuje, aby všetky osoby asistujúce pri naplnení a vypustení obálky mali na sebe príslušný ochranný odev.

CAT.GEN.NMPA.105 Ďalší člen posádky balóna

- a) Ak balón prepravuje viac ako 19 cestujúcich, na palube musí byť prítomný najmenej jeden ďalší člen posádky s primeranou praxou a výcvikom, ktorý pomáha cestujúcim v prípade núdzového stavu.
- b) Ďalší člen posádky nevykonáva služobné povinnosti v balóne:
 1. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu;
 2. ak nie je spôsobilý kvôli zraneniu, únave, vplyvu liekov, choroby alebo z iných podobných dôvodov alebo
 3. ak neuplynul primeraný čas po hĺbkovom potápaní alebo po darovaní krvi.

CAT.GEN.NMPA.110 Právomoc veliteľa lietadla

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že všetky osoby na palube lietadla poslúchnu všetky oprávnené rozkazy vydané veliteľom lietadla na zabezpečenie bezpečnosti lietadla a osôb alebo majetku na jeho palube.

CAT.GEN.NMPA.115 Spoločný jazyk

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa všetci členovia posádky mohli navzájom dohodovať spoločným jazykom.

CAT.GEN.NMPA.120 Prenosné elektronické zariadenia

Prevádzkovateľ nikomu nepovoľuje používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenie (PED), ktoré môže nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia, a prijme všetky primerané opatrenia, aby zabránil používaniu takýchto zariadení.

CAT.GEN.NMPA.125 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby boli kedykoľvek k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol kedykoľvek oznámiť koordinačným strediskám pátrania a záchrany (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol a narkotiká

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že nikto nenastúpi alebo nebude vnútri lietadla pod vplyvom alkoholu alebo narkotík v takej miere, ktorá môže ohroziť bezpečnosť lietadla alebo osôb na palube.

CAT.GEN.NMPA.135 Ohrozovanie bezpečnosti

Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že žiadna osoba nebude konať nerozvážne alebo nedbalo, alebo že nevykoná úkon, čím by:

- a) ohrozila lietadlo alebo osoby na jeho palube alebo na zemi alebo
- b) spôsobila alebo dovolila, aby lietadlo ohrozilo akúkoľvek osobu alebo majetok.

CAT.GEN.NMPA.140 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo rovnocenný(-é) dokument(-y);
2. originál osvedčenia o zápise do registra;
3. originál osvedčenia letovej spôsobilosti (CofA);
4. hlukové osvedčenie, ak je to použiteľné;
5. kópia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC);
6. prevádzkové špecifikácie zodpovedajúce danému typu lietadla, ktoré boli vydané spolu s AOC, ak je to použiteľné;
7. povolenie palubnej rádiovkej stanice, ak je to použiteľné;
8. doklad(-y) o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla tretej strane;
9. palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument;
10. technický denník lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003, ak je to použiteľné;
11. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok usporiadania(CDL), ak je to použiteľné;
12. podrobnosti podaného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné;
13. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;
14. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá alebo lietadlá, proti ktorým sa zakročuje;
15. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu;
16. príslušné oznámenia pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;
17. príslušné meteorologické informácie;
18. zoznamy cestujúcich, ak je to použiteľné;
19. v prípade vetroňov dokumentácia o hmotnosti a vyvážení a v prípade balónov dokumentácia o hmotnosti;
20. prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné, a
21. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.

b) Bez ohľadu na písmeno a) môžu uvedené dokumenty, príručky a informácie zostať uložené v sprievodnom vozidle alebo na letisku alebo mieste prevádzky v prípade letov, ktoré plánujú:

1. vzlietnuť a pristáť na tom istom letisku alebo mieste prevádzky alebo

2. zotrvať v miestnej oblasti stanovenej v prevádzkovej príručke.

CAT.GEN.NMPA.145 Poskytnutie dokumentov a záznamov

Veliteľ lietadla v primeranom čase od požiadania poskytne dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube, osobe splnomocnenej leteckým úradom.

CAT.GEN.NMPA.150 Preprava nebezpečného nákladu

a) Preprava nebezpečného nákladu nie je povolená s výnimkou prípadu, keď:

1. náklad nepodlieha Technickým pokynom na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru (dokument ICAO 9284-AN/905) v súlade s časťou 1 týchto pokynov alebo
2. náklad prepravujú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 Technických pokynov.

b) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijímú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.

c) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť.“

e) V podčasti CAT.OP.MPA.151 sa vkladá toto písmeno a1):

„a1) Bez ohľadu na písmená b) až d) podčasti CAT.OP.MPA.150 v prípade prevádzky letúnov ELA2 v podmienkach VFR cez deň, ktoré vzlietajú a pristávajú na tom istom letisku alebo mieste prevádzky, prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke uvedie minimálnu konečnú zálohu paliva. Táto minimálna konečná záloha paliva nesmie byť menšia ako množstvo potrebné na 45-minútový let.“

f) V PODČASTI B – PREVÁDZKOVÉ POSTUPY sa vkladá tento ODDIEL:

„ODDIEL 2

Bezmotorové lietadlá

CAT.OP.NMPA.100 Použitie letísk a miest prevádzky

Prevádzkovateľ používa len také letiská a miesta prevádzky, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a dané druhy prevádzky.

CAT.OP.NMPA.105 Postupy na obmedzenie hluku – balóny a motorové vetrone

Veliteľ lietadla zohľadňuje účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, že bezpečnosť bude mať prioritu pred obmedzením hluku.

CAT.OP.NMPA.110 Zásoba a plánovanie paliva alebo záťaže – balóny

a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby palivo alebo záťaž na palube boli dostatočné na plánovanú dĺžku letu a rezervných 30 minút letu.

b) Výpočet zásoby paliva alebo záťaže je založený minimálne na týchto prevádzkových podmienkach, za akých má byť let vykonaný:

1. na údajoch poskytnutých výrobcom balóna;
2. na predpokladaných hmotnostiach;

3. na očakávaných meteorologických podmienkach a
 4. na postupoch a obmedzeniach zo strany poskytovateľa (poskytovateľov) leteckých navigačných služieb.
- c) Výpočet sa zdokumentuje v prevádzkovom letovom pláne.

CAT.OP.NMPA.115 Preprava osobitných kategórií cestujúcich (SCP)

Osoby, pri ktorých preprave na palube lietadla sa vyžadujú osobitné podmienky, pomoc a/alebo zariadenia, sa považujú za osobitnú kategóriu cestujúcich a prepravujú sa za podmienok, ktoré zaručia bezpečnosť lietadla a osôb na jeho palube, podľa postupov zavedených prevádzkovateľom.

CAT.OP.NMPA.120 Inštruktáž cestujúcich

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby boli cestujúci pred letom alebo v prípade potreby počas letu poučení o bezpečnosti.

CAT.OP.NMPA.125 Príprava na let

Pred začatím letu sa veliteľ lietadla:

- a) všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečí, že pozemné zariadenia vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadované pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let a
- b) oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktoré sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, zahŕňa:
 1. štúdium dostupných aktuálnych hlásení a predpovedí počasia a
 2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu poveternostných podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.

CAT.OP.NMPA.130 Predkladanie letového plánu ATS

- a) Ak nebol predložený letový plán letových prevádzkových služieb (ATS) z dôvodu, že si to nevyžadujú pravidlá lietania, je potrebné poskytnúť zodpovedajúce informácie, ktoré by v prípade potreby umožnili aktivovať pohotovostné služby.
- b) Pri prevádzke z miesta, kde je nemožné predložiť letový plán ATS, veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ musia tento plán odoslať čo najskôr po vzlete lietadla.

CAT.OP.NMPA.135 Zabezpečenie priestoru pre cestujúcich a pilotov – balóny

Veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti zabezpečuje pred vzletom, pristátím, a kedykoľvek to považuje za potrebné, aby:

- a) všetko vybavenie a batožina boli správne zabezpečené a
- b) bola možná núdzová evakuácia.

CAT.OP.NMPA.140 Fajčenie na palube

Fajčenie na palube vetroňa alebo balóna nie je povolené.

CAT.OP.NMPA.145 Meteorologické podmienky

Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových minim pre let podľa VFR alebo budú lepšie.

CAT.OP.NMPA.150 Lad a iné znečistenia – postupy na zemi

Veliteľ lietadla začne vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem výnimiek povolených v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM).

CAT.OP.NMPA.155 Podmienky vzletu

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že podľa jemu dostupných informácií počasie na mieste prevádzky alebo na letisku nebráni bezpečnému vzletu a odletu.

CAT.OP.NMPA.160 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby sa pri preprave cestujúcich nevykonávali simulácie mimoriadnych alebo núdzových situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov.

CAT.OP.NMPA.165 Riadenie palivového a záťažového systému počas letu – balóny

Veliteľ lietadla v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva a záťaž nie je menšie ako množstvo paliva a záťaž potrebné na dokončenie plánovaného letu a záloha plánovaná na pristátie.

CAT.OP.NMPA.170 Použitie prídavného kyslíka

Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti nevyhnutné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, využívali dávku prídavného kyslíka vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

CAT.OP.NMPA.175 Podmienky na priblíženie a pristátie

Veliteľ lietadla sa pred začatím priblíženia na pristátie presvedčí, že podľa jemu dostupných informácií počasie na plánovanom letisku alebo mieste prevádzky a stav povrchu, ktorý zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu a pristátiu.

CAT.OP.NMPA.180 Prevádzkové obmedzenia – teplovzdušné balóny

a) Teplovzdušný balón nesmie pristávať v noci okrem núdzových prípadov.

b) Teplovzdušný balón môže vzlietnuť v noci za predpokladu, že má dostatok paliva na pristátie cez deň.

CAT.OP.NMPA.185 Prevádzkové obmedzenia – vetrone

Vetroň je možné prevádzkovať iba cez deň.“

g) V podčasti CAT.POL.A.240 sa v písmene b) bode 4 odkaz na „ORO.OPS“ nahrádza odkazom na „ORO.FC“.

h) V podčasti CAT.POL.A.310 sa dopĺňa toto písmeno e):

„e) Požiadavky uvedené v písmene a) bodoch 3, 4 a 5, v písmene b) bode 2 a v písmene c) bode 2 sa nevzťahujú na prevádzku VFR počas dňa.“

i) V podčasti CAT.POL.A.405 sa v písmene b) odkaz na „CAT.POL.A.405 písm. b) alebo c)“ nahrádza odkazom na „CAT.POL.A.400 písm. b) alebo c)“.

- j) V PODČASTI C – VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA sa vkladajú tieto ODDIELY 4 a 5:

„ODDIEL 4

Vetrone

CAT.POL.S.100 Prevádzkové obmedzenia

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska (CG) vetroňa vyhovovať obmedzeniam stanoveným v AFM alebo v prevádzkovej príručke, ak táto príručka obsahuje prísnejšie požiadavky.
- b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia predpísané v letovej príručke lietadla (AFM) na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť vo vetrone zobrazené.

CAT.POL.S.105 Váženie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa hmotnosť a ťažisko vetroňa určili skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie sa musia poskytnúť veliteľovi lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, vetrone sa musia opäť zvážiť.
- b) Váženie vykonáva buď výrobca vetroňa, alebo sa vykonáva v súlade s nariadením (ES) č. 2042/2003, ak je to uplatniteľné.

CAT.POL.S.110 Výkonnosť

Veliteľ lietadla prevádzkuje vetroň, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo miesta prevádzky, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

ODDIEL 5

Balóny

CAT.POL.B.100 Prevádzkové obmedzenia

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie a hmotnosť balóna vyhovovať obmedzeniam stanoveným v AFM alebo v prevádzkovej príručke, ak táto príručka obsahuje prísnejšie požiadavky.
- b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia predpísané v letovej príručke lietadla (AFM) na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v balóne zobrazené.

CAT.POL.B.105 Váženie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa hmotnosť balóna určila skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie sa musia poskytnúť veliteľovi lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť presne známy, balón sa musí opäť zvážiť.
- b) Váženie vykonáva buď výrobca balóna, alebo sa vykonáva v súlade s nariadením (ES) č. 2042/2003, ak je to uplatniteľné.

CAT.POL.B.110 Systém stanovenia hmotnosti

- a) Prevádzkovateľ balóna zavedie systém, ktorým sa určí, akým spôsobom sa budú pre jednotlivé lety presne stanovovať tieto položky, aby veliteľ lietadla mohol overiť, či sú dodržané obmedzenia stanovené v AFM:

1. hmotnosť prázdneho balóna;

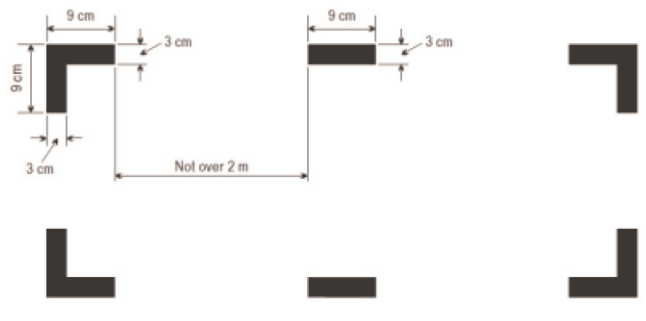
2. hmotnosť dopravného nákladu;
 3. hmotnosť paliva alebo záťaže na palube;
 4. vzletová hmotnosť;
 5. naloženie balóna vykonávané pod dohľadom veliteľa lietadla alebo kvalifikovaného personálu;
 6. príprava a uchovávanie celej dokumentácie.
- b) Veliteľ lietadla musí byť schopný zopakovať výpočet hmotnosti založený na elektronických výpočtoch.
- c) Dokumentácia o hmotnosti sa vypracuje pred každým letom a zdokumentuje sa v prevádzkovom letovom pláne.

CAT.POL.B.115 Výkonnosť

Veliteľ lietadla prevádzkuje balón, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo miesta prevádzky, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.“

- k) V podčastiach CAT.IDE.A.100 písm. c), CAT.IDE.A.215 písm. d) a CAT.IDE.H.100 písm. c) sa sloveso „musí“ nahrádza príslušnou vyčíslovanou formou slovesa byť.
- l) V podčasti CAT.IDE.H.260 sa obrázok 1 nahrádza týmto obrázkom:

Obrázok 1



- m) V PODČASTI D – PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE sa vkladajú tieto ODDIELY 3 a 4:

„ODDIEL 3

Vetronie

CAT.IDE.S.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012, ak:
1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;
 2. sú používané na dosiahnutie súladu s CAT.IDE.S.140;
 3. sú používané na dosiahnutie súladu s CAT.IDE.S.145 alebo
 4. sú vo vetroni nainštalované.

- b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:
1. elektrická baterka;
 2. presné hodiny a
 3. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov alebo vybavenia nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
 2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vetroňa, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

CAT.IDE.S.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vetroňa požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ prevádzka vetroňa neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL).

CAT.IDE.S.110 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje

- a) Vetrone prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. magnetického kurzu v prípade motorových vetroňov;
 2. času v hodinách, minútach a sekundách;
 3. tlakovej nadmorskej výšky a
 4. indikovanej vzdušnej rýchlosti.
- b) Vetrone prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vetroň v želanej letovej polohe bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
1. vertikálnej rýchlosti;
 2. letovej polohy alebo zatáčania a sklzu a
 3. magnetického kurzu.

CAT.IDE.S.115 Lety v oblačnosti – letové a navigačné prístroje

Vetrone vykonávajúce lety v oblačnosti musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

- a) magnetického kurzu;

- b) času v hodinách, minútach a sekundách;
- c) tlakovej nadmorskej výšky;
- d) indikovanej vzdušnej rýchlosti;
- e) vertikálnej rýchlosti a
- f) letovej polohy alebo zatáčania a sklzu.

CAT.IDE.S.120 Sedadlá a systémy pripútania

a) Vetrone musia byť vybavené:

1. sedadlom pre každú osobu na palube a
2. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle podľa letovej príručky lietadla.

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

CAT.IDE.S.125 Prídavný prívod kyslíka

Vetrone prevádzkované v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 ft musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft, a
- b) všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.

CAT.IDE.S.130 Lety nad vodou

Veliteľ vetraňa prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty alebo rovnocenné individuálne plávacie zariadenie pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel osôb, pre ktoré sú určené;
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomaják (PLB) schopný vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci, a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov počas letu:
 1. nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť klzavým letom, alebo
 2. ak dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.

CAT.IDE.S.135 Vybavenie na prežitie

Vetrone prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

CAT.IDE.S.140 Rádiové komunikačné zariadenie

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať vetrone rádiové komunikačné zariadenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné zariadenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Navigačné zariadenie

Vetrone musia mať potrebné navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

- a) letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
- b) príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

CAT.IDE.S.150 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, vetrone musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

ODDIEL 4**Balóny****CAT.IDE.B.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti sa musia schváliť v súlade s nariadením (EÚ) č. 748/2012, ak:
1. ich letová posádka používa na určenie dráhy letu;
 2. sú používané na dosiahnutie súladu s CAT.IDE.S.155 alebo
 3. sú v balóne nainštalované.
- b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:
1. elektrická baterka;
 2. presné hodiny;
 3. súprava prvej pomoci;
 4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
 5. alternatívny zápalný zdroj;
 6. hasiaca deka alebo ohňovzdorná prikrývka;
 7. vlečné lano a
 8. nôž.

c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:

1. informácie získané z týchto prístrojov alebo vybavenia nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť balóna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta člena letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

CAT.IDE.B.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií balóna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú, let sa nesmie začať, pokiaľ prevádzka balóna neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL).

CAT.IDE.B.110 Prevádzkové svetlá

Balóny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) protizrážkovými svetlami;
- b) prostriedkami zabezpečujúcimi dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku balóna, a
- c) elektrickou baterkou.

CAT.IDE.B.115 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Balóny prevádzkované podľa VFR musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na zobrazovanie smeru prúdu a
- b) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 1. času v hodinách, minútach a sekundách;
 2. vertikálnej rýchlosti, ak sa to vyžaduje v letovej príručke lietadla;
 3. tlakovej nadmorskej výšky, ak sa to vyžaduje v letovej príručke lietadla, ak je to stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor, alebo ak je potrebné kontrolovať nadmorskú výšku na účely využívania kyslíka, a
 4. s výnimkou plynových balónov, tlaku všetkých prívodov plynného paliva.

CAT.IDE.B.120 Systémy pripútania

Balóny s prehradenými košmi musia byť vybavené systémom pripútania pre veliteľa.

CAT.IDE.B.125 Súprava prvej pomoci

- a) Balóny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Ďalšia súprava prvej pomoci sa nachádza v sprievodnom vozidle.
- c) Súprava prvej pomoci musí byť:
 - 1. ľahko dostupná na použitie a
 - 2. pravidelne obnovovaná/doplňaná.

CAT.IDE.B.130 Prídavný prívod kyslíka

Balóny prevádzkované v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 ft musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 až 13 000 ft, a
- b) všetkých členov posádky a cestujúcich po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.

CAT.IDE.B.135 Ručné hasiace prístroje

Teplovzdušné balóny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom, ako sa vyžaduje v príslušných predpisoch letovej spôsobilosti.

CAT.IDE.B.140 Lety nad vodou

Veliteľ balóna prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty pre každú osobu na palube alebo rovnocenné individuálne plávacie zariadenie pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné z miest osôb, pre ktoré sú určené;
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomaják (PLB) schopný vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo cestujúci, a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov.

CAT.IDE.B.145 Vybavenie na prežitie

Balóny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

CAT.IDE.B.150 Rôzne vybavenie

- a) Balóny musia byť vybavené ochrannými rukavicami pre všetkých členov posádky.
- b) Teplovzdušné balóny musia byť vybavené:
 - 1. alternatívnym zápalným zdrojom;
 - 2. prostriedkami na meranie a zobrazovanie množstva paliva;

3. hasiacou dekou alebo ohňovzdornou prikrývkou a
 4. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 25 m.
- c) Plynové balóny musia byť vybavené:
1. nožom a
 2. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 20 m vyrobeným z prírodného vlákna alebo elektrostatického vodivého materiálu.

CAT.IDE.B.155 Rádiové komunikačné zariadenie

- a) Ak sa to vyžaduje v požiadavkách pre vzdušný priestor, musia byť balóny vybavené rádiovým komunikačným zariadením na pracovnom mieste pilota umožňujúcim obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné zariadenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť balóny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.“

5. Príloha V k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:
- a) Všetky odkazy na nariadenie (ES) č. 1702/2003 sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie (EÚ) č. 748/2012.
- b) V podčasti SPA.GEN.100 sa v písmene a) bode 1 vypúšťajú slová „leteckej dopravy“.
- c) Podčasť SPA.DG.100 sa nahrádza takto:

„SPA.DG.100 Preprava nebezpečného nákladu

S výnimkou ustanovení v prílohe IV (časť CAT), prílohe VI (časť NCC), prílohe VII (časť NCO) a prílohe VIII (časť SPO) prevádzkovateľ vykonáva leteckú prepravu nebezpečného nákladu, iba ak má na to povolenie príslušného orgánu.“

6. V prílohe VI k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa písm. b) podčasti NCC.POL.125 nahrádza takto:
- „b) Okrem letúnov vybavených turbovrtuľovým motorom a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg a menej musí veliteľ lietadla v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby bol letún schopný:
1. prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet alebo použiteľnej vzletovej a pristávacej dráhy, alebo
 2. pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere dráhy letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky NCC.POL.130.“
7. Príloha VII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:
- a) Všetky odkazy na nariadenie (ES) č. 1702/2003 sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie (EÚ) č. 748/2012.

b) Podčasť NCO.GEN.102 sa mení takto:

i) Názov sa nahrádza takto:

„Turistické motorové klzáky, motorové vetrone a balóny so zmiešaným vzduchom“.

ii) Dopĺňa sa toto písmeno d):

„d) Balóny so zmiešaným vzduchom sa musia prevádzkovať v súlade s požiadavkami na teplovzdušné balóny.“

c) Vkladá sa táto podčasť NCO.GEN.103:

„NCO.GEN.103 Ukážkové lety

Ak sa ukážkové lety uvedené v článku 6 ods. 5 písm. c) tohto nariadenia vykonávajú v súlade s touto prílohou, musia:

a) sa začínať a končiť na tom istom letisku alebo mieste prevádzky okrem balónov a vetroňov;

b) byť prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR);

c) byť pod dohľadom určenej osoby zodpovednej za ich bezpečnosť a

d) spĺňať akékoľvek iné podmienky stanovené príslušným orgánom.“

d) Podčasť NCO.GEN.106 sa nahrádza takto:

„NCO.GEN.106 Zodpovednosti a právomoc veliaceho pilota — balóny

Veliaci pilot balóna okrem plnenia požiadaviek NCO.GEN.105:

a) je zodpovedný za predletovú inštrukciu osôb asistujúcich pri naplnení a vypustení obálky;

b) zabezpečuje, aby žiadna osoba na palube alebo v bezprostrednej blízkosti balóna nefajčila a

c) zabezpečuje, aby všetky osoby asistujúce pri naplnení a vypustení obálky mali na sebe príslušný ochranný odev.“

e) V podčasti NCO.GEN.135 sa v písmene a) bode 10 vkladá pred slovo „trate“ slovo „oblasti“.

f) V podčasti NCO.OP.110 sa v prvej vete písmena c) vkladá za slovo „použijú“, slovo „iba“.

g) Názov podčasti NCO.OP.113 sa nahrádza takto: „Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou“.

h) V podčasti NCO.OP.127 sa v písmenách a) a b) vypúšťa slovo „plynu“.

i) Podčasť NCO.OP.215 sa nahrádza takto:

„NCO.OP.215 Prevádzkové obmedzenia — teplovzdušné balóny

a) Teplovzdušný balón nesmie pristávať v noci okrem núdzových prípadov.

b) Teplovzdušný balón môže vzlietnuť v noci za predpokladu, že má dostatok paliva na pristátie cez deň.“

j) V podčasti NCO.POL.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Váženie vykonáva:

1. v prípade letúnov a vrtuľníkov buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu, a
2. v prípade vetroňov a balónov buď výrobca lietadla, alebo sa vykonáva v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003, ak je to uplatniteľné.“

k) Podčasť NCO.IDE.B.110 sa nahrádza takto:

„NCO.IDE.B.110 Prevádzkové svetlá

Balóny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) protizrážkovými svetlami;
- b) prostriedkami zabezpečujúcimi dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku balóna, a
- c) elektrickou baterkou.“

l) Podčasť NCO.IDE.B.125 sa nahrádza takto:

„NCO.IDE.B.125 Ručné hasiace prístroje

Teplovzdušné balóny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom, ak to vyžadujú príslušné certifikačné špecifikácie.“

m) Podčasť NCO.IDE.B.140 sa nahrádza takto:

„NCO.IDE.B.140 Rôzne vybavenie

a) Balóny musia byť vybavené ochrannými rukavicami pre všetkých členov posádky.

b) Teplovzdušné balóny musia byť vybavené:

1. alternatívnym zápalným zdrojom;
2. prostriedkami na meranie a zobrazovanie množstva paliva;
3. hasiacou dekou alebo ohňovzdornou prikrývkou a
4. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 25 m.

c) Plynové balóny musia byť vybavené:

1. nožom a
2. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 20 m vyrobeným z prírodného vlákna alebo elektrostatického vodivého materiálu.“

n) Dopĺňa sa táto PODČASŤ E:

„PODČASŤ E

OSOBITNÉ POŽIADAVKY

ODDIEL 1

Všeobecné ustanovenia

NCO.SPEC.100 Rozsah pôsobnosti

V tejto podčasti sa stanovujú osobitné požiadavky, ktoré musí dodržiavať veliteľ lietadla, ktorý vykonáva neobchodnú špeciálnu prevádzku iných ako zložitých motorových lietadiel.

NCO.SPEC.105 Kontrolný zoznam

- a) Pred začatím špeciálnej prevádzky musí veliteľ lietadla uskutočniť posúdenie rizika, pričom prehodnotí zložitost' činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z prevádzky a stanoviť opatrenia na zmiernenie rizika.
- b) Špeciálna prevádzka sa vykonáva v súlade s kontrolným zoznamom. Na základe posúdenia rizika veliteľ lietadla stanovuje takýto kontrolný zoznam v závislosti od špeciálnej činnosti a použitého lietadla, pričom zohľadňuje všetky oddiely tejto podčasti.
- c) Kontrolný zoznam, ktorý sa týka služobných povinností veliteľa lietadla, členov posádky a špecialistov na úlohy, musí byť ľahko dostupný pri každom lete.
- d) Kontrolný zoznam sa podľa potreby pravidelne prehodnocuje a aktualizuje.

NCO.GEN.110 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

Kedykoľvek sú členovia posádky alebo špecialisti na úlohy zapojení do prevádzky, veliaci pilot musí:

- a) zabezpečiť, aby členovia posádky a špecialisti na úlohy dodržiavali požiadavky uvedené v podčastiach NCO.SPEC.115 a NCO.SPEC.120;
- b) nezačať let, ak je ktorýkoľvek člen posádky alebo špecialista na úlohy nespôsobilý na výkon služobných povinností z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;
- c) pokračovať v lete iba po najbližšie letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená spôsobilosť na výkon služobných povinností ktoréhokoľvek člena posádky alebo špecialistu na úlohy z dôvodu únavy, choroby alebo nedostatku kyslíka;
- d) zabezpečiť, aby členovia posádky a špecialisti na úlohy dodržiavali zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka;
- e) zabezpečiť, aby sa všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy mohli navzájom dohovoriť spoločným jazykom, a
- f) zabezpečiť, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky používali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Zodpovednosť posádky

- a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti posádky sa uvádzajú v kontrolnom zozname.

- b) S výnimkou balónov počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí každý člen posádky pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v kontrolnom zozname neuvádza inak.
- c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, musí byť počas letu pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden člen letovej posádky s príslušnou kvalifikáciou zdržiavať pri ovládacích zariadeniach lietadla.
- e) Člen posádky nevykonáva služobné povinnosti v lietadle:
1. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich služobných povinností, alebo
 2. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- f) Člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v podčasti FTL prílohy III (časti ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, ak je to použiteľné, a
 2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činností v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).
- g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:
1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

NCO.SPEC.120 Zodpovednosť špecialistov na úlohy

- a) Špecialista na úlohy zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti špecialistov na úlohy sa uvádzajú v kontrolnom zozname.
- b) S výnimkou balónov počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí špecialista na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v kontrolnom zozname neuvádza inak.
- c) Špecialista na úlohy sa uistí, že je pri výkone špecializovaných úloh pripútaný, ak sú vonkajšie dvere otvorené alebo odstránené.
- d) Špecialista na úlohy hlási veliteľovi lietadla:
1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

NCO.SPEC.125 Bezpečnostné pokyny

- a) Veliteľ lietadla musí pred začatím vzletu poučiť špecialistov na úlohy o:
1. núdzovom vybavení a postupoch;
 2. prevádzkových postupoch súvisiacich so špecializovanou úlohou pred každým letom alebo sériou letov.

- b) Poučenie uvedené v písmene a) bode 2 sa nemusí vyžadovať, ak špecialisti na úlohy dostali inštrukcií týkajúcu sa prevádzkových postupov pred začatím prevádzkovej sezóny v uvedenom kalendárnom roku.

NCO.SPEC.130 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR

Veliteľ lietadla stanovuje minimálne letové nadmorské výšky pre všetky úseky tratí, na ktorých sa má vykonať let IFR, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

NCO.SPEC.135 Zásoba paliva a oleja – letúny

Ustanovenia uvedené v podčasti NCO.OP.125 písm. a) ods. 1 bode i) sa nevzťahujú na ťahanie vetroňov, letecké prehliadky, akrobatické lety alebo súťažné lety.

NCO.SPEC.135 Zásoba paliva a oleja — vrtuľníky

Bez ohľadu na podčasť NCO.OP.126 písm. a) ods. 1 veliteľ vrtuľníka môže začať let VFR počas dňa v dosahu 25 námorných míľ od letiska/miesta prevádzky odletu iba vtedy, keď je zásoba paliva dostatočná na let trvajúci aspoň 10 minút pri rýchlosti maximálneho doletu.

NCO.SPEC.145 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Pokiaľ špecialista na úlohy nie je na palube lietadla na účely výcviku, veliteľ lietadla pri preprave špecialistov na úlohy nevykonáva simulácie:

- a) situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo
- b) letu v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC).

NCO.SPEC.150 Zistenie blízkosti zeme

Pokiaľ je nainštalovaný systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme, môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme.

NCO.SPEC.155 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

Bez ohľadu na NCO.OP.200 môže byť systém ACAS II vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej, ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém ACAS.

NCO.SPEC.160 Vypúšťanie nebezpečného tovaru

Veliteľ lietadla nesmie prevádzkovať lietadlo nad osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak z lietadla vypúšťa nebezpečný tovar.

NCO.SPEC.165 Preprava a použitie zbraní

- a) Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby pri preprave zbraní na palube lietadla na účely špecializovanej úlohy boli tieto zbrane, ak sa práve nepoužívajú, zaistené.
- b) Špecialista na úlohy, ktorý zbraň používa, musí vykonať všetky potrebné opatrenia, aby zabránil ohrozeniu lietadla, ľudí na palube alebo na zemi.

NCO.SPEC.170 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – letúny

Pri prevádzke letúnov vo výške pod 150 m (500 ft) mimo husto osídlenej oblasti, ktoré v prípade kritickej poruchy motora nie sú schopné udržať letovú hladinu, musí veliteľ lietadla:

- a) stanoviť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora a

- b) poučiť všetkých členov posádky a špecialistov na úlohy na palube o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

NCO.SPEC.175 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo nad husto osídlenými oblasťami, ak:

1. má vrtuľník osvedčenie kategórie A alebo B a
2. sú stanovené bezpečnostné opatrenia, aby osoby ani majetok na zemi neboli vystavené neprimeranému ohrozeniu.

- b) Veliteľ lietadla musí:

1. stanoviť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora a
2. poučiť všetkých členov posádky a špecialistov na úlohy na palube o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

- c) Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby hmotnosť pri vzlete, pristávaní alebo visení nepresiahla maximálnu hmotnosť stanovenú pre:

1. visenie bez vplyvu prízemného efektu (HOGÉ) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu alebo
2. v podmienkach, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie visenia bez vplyvu prízemného efektu, hmotnosť vrtuľníka nesmie presiahnuť maximálnu hmotnosť stanovenú pre visenie s vplyvom prízemného efektu (HIGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu, ak dané podmienky umožňujú visenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti.

ODDIEL 2

Lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolný zoznam

Kontrolný zoznam v prípade HESLO musí obsahovať:

- a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;
- b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;
- c) požadované vybavenie;
- d) akékoľvek obmedzenia a
- e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.HESLO.105 Osobitné vybavenie pre lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu

Vrtuľník musí byť vybavený aspoň:

- a) jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku(-ov)/nákladu a
- b) jedným váziacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

NCO.SPEC.HESLO.110 Preprava nebezpečného nákladu

Prevádzkovateľ, ktorý prepravuje nebezpečný náklad z neosídlených miest/miest bez posádky alebo vzdialených miest na neosídlené miesta/miesta bez posádky a vzdialené miesta, požiadava príslušný orgán o výnimku z ustanovení technických pokynov, pokiaľ má zámer nedodržiavať požiadavky uvedených pokynov.

ODDIEL 3

Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolný zoznam**

Kontrolný zoznam v prípade HEC musí obsahovať:

- a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;
- b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;
- c) požadované vybavenie;
- d) akékoľvek obmedzenia a
- e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.HEC.105 Osobitné vybavenie pre lety s vonkajším ľudským nákladom

- a) Vrtuľník musí byť vybavený:
 - 1. zdvíhacím zariadením alebo ťažným hákom;
 - 2. jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku a
 - 3. jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.
- b) Inštalácia zdvíhacích zariadení a ťažného háku a všetky následné zmeny musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti.

ODDIEL 4

Zoskoky s padákom (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolný zoznam**

Kontrolný zoznam v prípade PAR musí obsahovať:

- a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;
- b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;
- c) požadované vybavenie;
- d) akékoľvek obmedzenia a
- e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.PAR.105 Preprava členov posádky a špecialistov na úlohy

Požiadavka stanovená v podčasti NCO.SPEC.120 písm. c) sa nevzťahuje na špecialistov na úlohy, ktorí zoskakujú s padákom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sedadlá

Bez ohľadu na NCO.IDE.A.140 písm. a) bod 1 a NCO.IDE.H.140 písm. a) bod 1 sa môže podlaha lietadla použiť ako sedadlo, ak sú k dispozícii prostriedky, ktorých sa špecialista na úlohy môže držať alebo ktorými sa môže pripútať.

NCO.SPEC.PAR.115 Prídavný kyslík

Bez ohľadu na NCO.SPEC.110 písm. f) sa požiadavka na použitie prídavného kyslíka nevzťahuje na členov posádky iných ako veliteľ lietadla a na špecialistov na úlohy vykonávajúcich služobné povinnosti nevyhnutné pri špecializovaných úlohách, vždy keď nadmorská výška kabíny:

- a) presiahne 13 000 ft najviac na 6 minút alebo
- b) presiahne 15 000 ft najviac na 3 minúty.

NCO.SPEC.PAR.120 Vypúšťanie nebezpečného nákladu

Bez ohľadu na NCO.SPEC.160 môžu parašutisti opustiť lietadlo na účely parašutistickej prehliadky, ktorú vykonávajú nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, s pripravenými dymovými vlečnými zariadeniami, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.

ODDIEL 5**Akrobatické lety (ABF)****NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolný zoznam**

Kontrolný zoznam v prípade ABF musí obsahovať:

- a) bežné, mimoriadne a núdzové postupy;
- b) príslušné údaje týkajúce sa výkonnosti;
- c) požadované vybavenie;
- d) akékoľvek obmedzenia a
- e) zodpovednosti a služobné povinnosti veliteľa lietadla, a ak je to uplatniteľné, členov posádky a špecialistov na úlohy.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenty a informácie

Na palube lietadla sa počas akrobatických letov nemusia nachádzať tieto dokumenty a informácie uvedené v NCO.GEN.135 písm. a):

- a) podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné;
- b) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate/oblasti letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate a
- c) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá alebo lietadlá, proti ktorým sa zakročuje.

NCO.SPEC.ABF.110 Vybavenie

Na akrobatické lety sa nemusia uplatňovať tieto požiadavky na vybavenie:

- a) súprava prvej pomoci, ako sa stanovuje v podčastiach NCO.IDE.A.145 a NCO.IDE.H.145;
 - b) ručný hasiaci prístroj, ako sa stanovuje v podčastiach NCO.IDE.A.160 a NCO.IDE.H.180, a
 - c) núdzový vysielateľ polohy alebo osobný rádiomaják, ako sa stanovuje v podčastiach NCO.IDE.A.170 a NCO.IDE.H.170.“
-

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA VIII

ŠPECIÁLNA PREVÁDZKA

[ČASŤ SPO]

SPO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti

- a) Táto príloha sa uplatňuje na akúkoľvek špeciálnu prevádzku, pri ktorej sa lietadlo používa na špeciálne činnosti ako napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) sa pri neobchodnej špeciálnej prevádzke iných ako zložitých motorových lietadiel musia dodržiavať ustanovenia prílohy VII (časť NCO).
- c) Bez ohľadu na písmeno a) sa táto prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel môže vykonávať v súlade s prílohou VII (časť NCO):
1. súťažné lety alebo letecké prehliadky pod podmienkou, že odplata alebo iná primeraná protihodnota poskytnutá za takéto lety sa obmedzuje na pokrytie priamych nákladov a primeraný príspevok na ročné náklady, ako aj ceny, ktoré nepresahujú hodnotu stanovenú príslušným orgánom;
 2. výsadky, ťahanie vetroňov alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je schválená v súlade s nariadením (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania pod podmienkou, že lietadlo prevádzkuje organizácia na základe vlastníctva alebo prenájmu lietadla bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že kedykoľvek sa nečlenovia organizácie podieľajú na takýchto letoch, tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie.

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**SPO.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania alebo sídlo.

SPO.GEN.101 Spôsoby plnenia požiadaviek

Prevádzkovateľ môže na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi použiť náhradné spôsoby dosiahnutia súladu alternatívne k spôsobom, ktoré prijala agentúra.

SPO.GEN.102 Turistické motorové klzáky, motorové vetrone a balóny so zmiešaným vzduchom

a) Turistické motorové klzáky musia byť prevádzkované podľa požiadaviek na:

1. letúny, ak majú motorový pohon, a
2. vetrone, ak nie sú prevádzkované s použitím motora.

b) Turistické motorové klzáky musia byť vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri letúnoch, pokiaľ nie je v podčasti D stanovené inak.

- c) Motorové vetrone s výnimkou turistických motorových klzákov musia byť prevádzkované a vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri vetroňoch.
- d) Balóny so zmiešaným vzduchom sa musia prevádzkovať v súlade s požiadavkami na teplovzdušné balóny.

SPO.GEN.105 Zodpovednosť posádky

- a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti posádky sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch a v prípade potreby v prevádzkovej príručke.
- b) S výnimkou balónov počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí člen posádky pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v štandardných prevádzkových postupoch neuvádza inak.
- c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, musí byť počas letu pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden člen letovej posádky s príslušnou kvalifikáciou zdržiavať pri ovládacích zariadeniach lietadla.
- e) Člen posádky nevykonáva služobné povinnosti v lietadle:
 - 1. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich služobných povinností, alebo
 - 2. ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- f) Člen posádky, ktorý vykonáva služobné povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
 - 1. uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v podčasti FTL prílohy III (časti ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, ak je to použiteľné, a
 - 2. poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).
- g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla:
 - 1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 - 2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

SPO.GEN.106 Zodpovednosť špecialistov na úlohy

- a) Špecialista na úlohy zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností. Služobné povinnosti špecialistov na úlohy sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch.
- b) S výnimkou balónov počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí špecialista na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v štandardných prevádzkových postupoch neuvádza inak.

- c) Špecialista na úlohy sa uistí, že je pri výkone špecializovaných úloh pripútaný, ak sú vonkajšie dvere otvorené alebo odstránené.
- d) Špecialista na úlohy hlási veliteľovi lietadla:
1. každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 2. akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

SPO.GEN.107 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:

1. bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, špecialistov na úlohy a náklad na palube počas prevádzky lietadla;
2. začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti;
3. zabezpečenie, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s príslušnou príručkou;
4. začatie letu až po tom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2.a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené:
 - i) lietadlo je spôsobilé na let;
 - ii) lietadlo je riadne zaregistrované;
 - iii) prístroje a vybavenie, ktoré sú potrebné na uskutočnenie daného letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 alebo SPO.IDE.B.105;
 - iv) hmotnosť lietadla a s výnimkou balónov umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti;
 - v) všetko vybavenie a batožina sú riadne naložené a zabezpečené a
 - vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené;
5. nezačatie letu, ak je on sám alebo iný člen posádky, alebo špecialista na úlohy nespôsobilý na výkon služobných povinností z akéhokoľvek dôvodu, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky;
6. pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon služobných povinností alebo spôsobilosť na výkon služobných povinností iného člena posádky alebo špecialistu na úlohy z dôvodu únavy, choroby alebo nedostatku kyslíka;
7. rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa zoznamu odchýlok usporiadania (CDL) alebo zoznamu MEL, ak je to vhodné;

8. zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla a
9. zabezpečenie, že sa letové zapisovače, pokiaľ sú nainštalované:
- i) počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú a
 - ii) v prípade nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia:
 - A. úmyselne nevymažú;
 - B. deaktivujú okamžite po ukončení letu a
 - C. reaktivujú iba so súhlasom vyšetrovacieho orgánu.
- b) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.
- c) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.
- d) Bez ohľadu na ustanovenie písmena a) bodu 6 môže veliteľ lietadla pri prevádzke s viacčlennou posádkou pokračovať v lete ďalej, ako je najbližšie letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sa prijímú vhodné opatrenia na zmiernenie rizík.
- e) Veliteľ lietadla musí v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, prijať opatrenia, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.
- f) Veliteľ lietadla podá bezodkladne príslušnému orgánu hlásenie o čine protiprávneho zasahovania a informuje o tom príslušný miestny úrad.
- g) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby alebo značné poškodenie lietadla alebo majetku.

SPO.GEN.108 Zodpovednosti a právomoc veliaceho pilota – balóny

Veliaci pilot balóna okrem plnenia požiadaviek v podčasti SPO.GEN.107:

- a) je zodpovedný za predletovú inštrukciú osôb asistujúcich pri naplnení a vypustení obálky;
- b) zabezpečuje, aby žiadna osoba na palube alebo v bezprostrednej blízkosti balóna nefajčila, a
- c) zabezpečuje, aby všetky osoby asistujúce pri naplnení a vypustení obálky mali na sebe príslušný ochranný odev.

SPO.GEN.110 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov

Veliteľ lietadla, členovia posádky a špecialisti na úlohy dodržiavajú zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

SPO.GEN.115 Spoločný jazyk

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy mohli navzájom dohovoriť spoločným jazykom.

SPO.GEN.120 Rolovanie letúnov

Prevádzkovateľ zabezpečuje, že rolovanie letúna v pohybovom priestore letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri ovládacích zariadeniach:

- a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
 - 1. absolvovala výcvik na rolovanie letúnov;
 - 2. absolvovala výcvik na používanie rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia;
 - 3. dostala inštrukciú o pôdoryse letiska, trasách, značkách, označeniach, svetlách, signáloch a pokynoch služby riadenia letovej prevádzky (ATC), používanom jazyku a postupoch a
 - 4. je schopná splniť prevádzkové normy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

SPO.GEN.125 Zapojenie rotora

Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri ovládacích zariadeniach lietadla.

SPO.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia

Prevádzkovateľ nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenia (PED), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia.

SPO.GEN.135 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol kedykoľvek oznámiť záchranným koordinačným strediskám (RCC).

SPO.GEN.140 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

- a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ ďalej nie je stanovené inak:
 - 1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);
 - 2. originál osvedčenia o zápise do registra;
 - 3. originál osvedčenia letovej spôsobilosti (CofA);
 - 4. hlukové osvedčenie, ak sa vyžaduje;
 - 5. kópia vyhlásenia, ako sa stanovuje v ORO.DEC.100, a v prípade potreby kópia oprávnenia, ako sa stanovuje v ORO.SPO.110;

6. zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje;
 7. povolenie palubnej rádiovkej stanice, ak sa vyžaduje;
 8. doklad(-y) o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla tretej strane;
 9. palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument;
 10. technický denník lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003, ak sa vyžaduje,
 11. podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;
 12. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate/oblasti letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;
 13. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;
 14. informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu;
 15. platné časti prevádzkovej príručky a/alebo štandardných prevádzkových postupov alebo letovej príručky lietadla dôležité pri plnení služobných povinností členov posádky a odborníkov na úlohy, ktoré im musia byť ľahko dostupné;
 16. zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok usporiadania (CDL), ak sa vyžaduje;
 17. príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú leteckou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu;
 18. príslušné meteorologické informácie, ak sa vyžadujú;
 19. zoznamy nákladu, ak sa vyžadujú, a
 20. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) môžu dokumenty a informácie uvedené v písmene a) bodoch 2 až 11 a v písmene a) bodoch 14, 17, 18 a 19 zostať uložené na letisku alebo mieste prevádzky pri letoch:
1. pri ktorých sa plánuje vzlet a pristátie na tom istom letisku alebo mieste prevádzky alebo
 2. pri ktorých lietadlo zotrváva vo vzdialenosti alebo oblasti stanovenej príslušným orgánom v súlade s ustanoveniami podčasti ARO.OPS.210.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch balónov alebo vetroňov s výnimkou turistických motorových klzákov môžu dokumenty a informácie uvedené v písmene a) bodoch 1 až 10 a v písmene a) bodoch 13 až 19 zostať uložené v sprievodnom vozidle.
- d) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) bodoch 2 až 8 pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde možno poskytnúť náhradné dokumenty.
- e) Prevádzkovateľ v primeranom čase od požiadania poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube.

SPO.GEN.145 Uchovávanie, vypracovanie a použitie záznamov letového zapisovača – prevádzka zložitých motorových lietadiel

- a) Po nehode alebo incidente, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, prevádzkovateľ lietadla uchováva pôvodné záznamy na obdobie 60 dní, pokiaľ vyšetrojúci orgán nestanovil inak.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov zapisovača letových údajov (FDR), záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) a záznamov dátového spojenia s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť zapisovačov.
- c) Prevádzkovateľ uchováva záznamy počas prevádzkovej lehoty FDR požadovanej podľa SPO.IDE.A.145 alebo SPO.IDE.H.145 s výnimkou prípadov, keď sa na účely skúšania a údržby FDR môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac 1 hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a zabezpečuje aktualizáciu dokumentácie, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na preverenie prvotných nespracovaných údajov FDR na parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ predloží akýkoľvek uchovaný záznam letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Záznamy zapisovača zvuku v kabíne (CVR) sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba so súhlasom všetkých dotknutých členov posádky a pracovníkov údržby.
- g) Záznamy zapisovača letových údajov (FDR) alebo dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba keď sú tieto záznamy:
 - 1. použité prevádzkovateľom výlučne na účely letovej spôsobilosti alebo na účely údržby;
 - 2. zbavené údajov umožňujúcich ich identifikáciu alebo
 - 3. sprístupnené v zmysle bezpečnostných postupov.

SPO.GEN.150 Preprava nebezpečného nákladu

- a) Letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskemu dohovoru naposledy zmenenou a rozšírenou technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu (ICAO Dok. 9284-AN/905) vrátane jej dodatkov, doplnkov a všetkých ďalších doplnení alebo korigend.
- b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s podčastou G prílohy V (časťou SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 s výnimkou prípadov, keď:
 - 1. náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov;
 - 2. náklad prepravujú špecialisti na úlohy alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine oddelenej od svojho vlastníka v súlade s časťou 8 technických pokynov;
 - 3. sa náklad musí nachádzať na palube lietadla na špecializované účely v súlade s technickými pokynmi;
 - 4. sa náklad používa na účely zlepšenia bezpečnosti letu, pričom jeho preprava na palube lietadla je opodstatnená s cieľom zabezpečiť včasnú dostupnosť nákladu na prevádzkové účely bez ohľadu na to, či sa dané predmety a látky musia nachádzať na palube, alebo je plánované ich použitie v súvislosti s konkrétnym letom.

- c) Prevádzkovateľ stanovuje postupy na zabezpečenie toho, že sa prijímú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.
- d) Prevádzkovateľ poskytuje pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami technických pokynov.
- e) Prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi bezodkladne oznámi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti:
 - 1. každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom;
 - 2. nájdenie nebezpečného tovaru prepravovaného špecialistami na úlohy alebo posádkou, alebo v ich batožine, ak náklad nie je v súlade s časťou 8 technických pokynov.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby špecialisti na úlohy dostali informácie o nebezpečnom náklade.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste prijmu nákladu, ako sa vyžaduje v technických pokynoch.

SPO.GEN.155 Vypúšťanie nebezpečného nákladu

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lietadlo nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak z lietadla vypúšťa nebezpečný náklad.

SPO.GEN.160 Preprava a použitie zbraní

- a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby pri preprave zbraní na palube lietadla na účely špecializovanej úlohy boli tieto zbrane, ak sa práve nepoužívajú, zaistené.
- b) Špecialista na úlohy, ktorý zbraň používa, musí vykonať všetky potrebné opatrenia, aby zabránil ohrozeniu lietadla, ľudí na palube alebo na zemi.

SPO.GEN.165 Prístup do priestoru pre letovú posádku

Konečné rozhodnutie o prístupe do priestoru pre letovú posádku prijíma veliteľ lietadla a zabezpečuje, aby:

- a) prístup do priestoru pre letovú posádku nespôsobil odvedenie pozornosti alebo narušenie vykonávania letu a
- b) všetky osoby prepravované v priestore pre letovú posádku boli oboznámené s postupmi týkajúcimi sa bezpečnosti.

PODČASŤ B

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

SPO.OP.100 Použitie letísk a miest prevádzky

Prevádzkovateľ používa len také letiská a miesta prevádzky, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a na dané druhy prevádzky.

SPO.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny

Prevádzkovateľ pri výbere náhradných letísk a zásad určovania množstva paliva považuje letisko za osamotené, ak je čas letu do najbližšieho vhodného náhradného cieľového letiska dlhší ako:

- a) 60 minút v prípade letúnov s piestovými motormi alebo

b) 90 minút v prípade letúnov s turbínovými motormi.

SPO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky

a) V prípade letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ alebo veliteľ lietadla stanovuje pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktorého použitie plánuje, letiskové prevádzkové minimá. Tieto minimá:

1. nesmú byť nižšie ako minimá stanovené štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom a
2. v prípade prevádzky za nízkej viditeľnosti musia byť schválené príslušným orgánom v súlade s podčasťou E prílohy V (časť SPA) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.

b) Prevádzkovateľ alebo veliteľ lietadla musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových minim v plnej miere zohľadniť:

1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla;
2. spôsobilosť a skúsenosti letovej posádky, a ak je to vhodné, jej zloženie;
3. rozmery a vlastnosti vzletových a pristávacích dráh a plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť;
4. primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
5. vybavenie, ktoré je na palube lietadla použiteľné na účely navigácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovnaní, pristáti, dojazde a pri nevydarenom priblížení;
6. prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie nepredvídaných postupov;
7. bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov;
8. prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
9. techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.

c) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, iba ak:

1. pozemné zariadenia požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné;
2. palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné;
3. sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a
4. letová posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

SPO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – prevádzka NPA, APV, CAT I

a) Výška rozhodnutia (DH), ktorá sa má použiť pri nie-presnom priblížení (NPA) s uplatnením techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA), postupu priblíženia s vertikálnym navádzaním (APV) alebo pri prevádzke kategórie I (CAT I), nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:

1. minimálna výška, do ktorej sa môžu použiť prostriedky na priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie;

2. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
 3. výška rozhodnutia pri uverejnenom postupe priblíženia, ak sa vyžaduje;
 4. systémové minimum uvedené v tabuľke 1 alebo
 5. minimálna výška rozhodnutia podľa letovej príručky lietadla alebo rovnocenného dokumentu, ak je uvedená.
- b) Minimálna výška zostupu (MDH) pri nie presnom priblížení (NPA) bez použitia techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA) nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla;
 2. systémové minimum uvedené v tabuľke 1 alebo
 3. minimálna výška zostupu (MDH) podľa letovej príručky lietadla, ak je uvedená.

Tabuľka 1

Systémové minimá

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (ft)
Systém zariadení na presné priblíženie (ILS)	200
Globálny satelitný navigačný systém (GNSS)/systém so satelitným rozšírením (SBAS) [bočné presné priblíženie s vertikálnym navádzaním (LPV)]	200
GNSS [smerová navigácia (LNAV)]	250
GNSS/Barometricko-vertikálna navigácia (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250
Priblíženie s pomocou prehľadového radaru (SRA) (končiace vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VHF všesmerový rádiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesmerový rádiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
Zameriavacia stanica na VHF (VDF)	350

SPO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu

- a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre let letúnom po okruhu nesmie byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
1. uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúnov;
 2. minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo
 3. DH/MDH predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

b) Minimálna dohľadnosť pre let letúnov po okruhu musí byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:

1. dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená;
2. minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 2 alebo
3. dráhová dohľadnosť/prepočítaná meteorologická dohľadnosť (RVR/CMV) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

Tabuľka 1

MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu podľa kategórie letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimálna meteorologická dohľadnosť (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou

Minimálna výška zostupu (MDH) pre lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou nesmie byť menšia ako 250 ft a meteorologická dohľadnosť nesmie byť menšia ako 800 m.

SPO.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia – letúny a vrtuľníky

a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.

b) Veliteľ lietadla sa môže odchýliť od uverejnenej trate odletu, priletu alebo od postupu priblíženia:

1. za predpokladu, že je možné dodržať kritériá bezpečných výšok nad prekážkami, v plnej miere sa budú brať do úvahy prevádzkové podmienky a dodržia sa povolenia riadenia letovej prevádzky (ATC), alebo
2. ak ho stanovište riadenia letovej prevádzky (ATC) navádza radarom.

c) Konečné priblíženie sa v prípade letov zložitých motorových lietadiel musí vykonať vizuálne alebo v súlade s uverejnenými postupmi priblíženia.

SPO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku

Veliteľ lietadla zohľadňuje uverejnené postupy na obmedzenie hluku s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, aby mala bezpečnosť priority pred obmedzením hluku.

SPO.OP.121 Postupy na obmedzenie hluku – balóny

Veliteľ lietadla použije prevádzkové postupy, ak sú stanovené, s cieľom znížiť účinok hluku vykurovacieho systému, pričom zabezpečí, aby mala bezpečnosť priority pred obmedzením hluku.

SPO.OP.125 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR

a) Prevádzkovateľ pre všetky úseky tratí, na ktorých sa má vykonať let IFR, stanoví metódu určenia minimálnych letových nadmorských výšok, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom.

- b) Veliteľ lietadla na základe tejto metódy stanoví pre každý let minimálne letové nadmorské výšky. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uverejnená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

SPO.OP.130 Zásoba paliva a oleja – letúny

- a) Veliteľ lietadla začne let, iba ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:

1. pri letoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR):

- i) cez deň na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 30 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške alebo
- ii) v noci na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške;

2. pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):

- i) ak sa nevyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške, alebo
- ii) ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia, na náhradné cieľové letisko a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške.

- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia paliva pre nepredvídané situácie je potrebné zohľadniť tieto skutočnosti:

- 1. predpovede meteorologických podmienok;
- 2. predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania;
- 3. postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trati, ak sa to vyžaduje, a
- 4. akékoľvek iné situácie, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia letúna alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.

- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu na iné cieľové letisko za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.

SPO.OP.131 Zásoba paliva a oleja – vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla začne let, iba ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:

1. pri letoch podľa VFR:

- i) na let na letisko/miesto prevádzky plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu alebo
- ii) pri letoch podľa VFR počas dňa zásoba paliva dostatočná na let trvajúci 10 minút pri rýchlosti maximálneho doletu v dosahu 25 námorných míľ od letiska/miesta prevádzky odletu a

2. pri letoch podľa IFR:

- i) ak sa nevyžaduje náhradné letisko alebo nie je k dispozícii žiadne náhradné letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, na let na letisko/miesto prevádzky plánovaného pristátia, následný let trvajúci 30 minút normálnou cestovnou rýchlosťou vo výške 450 m (1 500 ft) nad cieľovým letiskom/miestom prevádzky pri štandardnej teplote, na priblíženie a na pristátie, alebo

ii) ak sa vyžaduje náhradné letisko, na let a priblíženie a nevydarené priblíženie k letisku/miestu prevádzky plánovaného pristátia a následný:

A. let na určené náhradné letisko a

B. let trvajúci 30 minút normálnou udržiavanou rýchlosťou vo výške 450 m (1 500 ft) nad náhradným letiskom/miestom prevádzky pri štandardnej teplote, priblíženie a pristátie.

b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia paliva pre nepredvídané situácie je potrebné zohľadniť tieto skutočnosti:

1. predpovede meteorologických podmienok;
2. predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania;
3. poruchu jedného z motorov na trase, ak je to použiteľné, a
4. akékoľvek iné podmienky, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia lietadla alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.

c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu na iné cieľové letisko za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.

SPO.OP.132 Zásoba a plánovanie paliva a záťaže – balóny

a) Veliaci pilot začne let, iba ak je záloha paliva alebo záťaže dostatočná na 30 minút letu.

b) Výpočet zásoby paliva alebo záťaže je založený minimálne na týchto prevádzkových podmienkach, za akých má byť let vykonaný:

1. na údajoch poskytnutých výrobcom balóna;
2. na predpokladaných hmotnostiach;
3. na očakávaných meteorologických podmienkach a
4. na postupoch a obmedzeniach zo strany poskytovateľa leteckých navigačných služieb.

SPO.OP.135 Bezpečnostné pokyny

a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa pred vzletom poskytla odborníkom na úlohy inštruktáž o:

1. núdzovom vybavení a postupoch;
2. prevádzkových postupoch súvisiacich so špecializovanou úlohou pred každým letom alebo sériou letov.

b) Inštruktáž uvedenú v písmene a) bode 2 možno nahradiť úvodným a udržiavacím výcvikovým programom. V takom prípade vymedzuje prevádzkovateľ aj požiadavky na rozlietanosť.

SPO.OP.140 Príprava na let

a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečí, že pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadovaných pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.

- b) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktorú sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:

1. štúdium dostupných aktuálnych hlásení a predpovedí počasia a
2. plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let z dôvodu poveternostných podmienok nemohol dokončiť podľa plánu.

SPO.OP.145 Náhradné letiská pri vzlete – zložité motorové letúny

- a) Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak poveternostné podmienky na letisku odletu nevyhovujú príslušným letiskovým prevádzkovým minimám alebo by z iných dôvodov nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.
- b) Náhradné letisko pri vzlete sa musí nachádzať v nasledujúcej vzdialenosti od letiska odletu:
1. pre dvojmotorové letúny vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom za štandardných podmienok v bezvetří, a
 2. pre trojmotorové a viacmotorové letúny vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) stanovenou podľa letovej príručky lietadla (AFM) pre let za štandardných podmienok v bezvetří.
- c) V dostupných informáciách o letisku, ktoré má byť vybrané ako náhradné letisko pri vzlete, sa musí uvádzať, že v predpokladanom čase použitia budú podmienky na danú prevádzku zodpovedať úrovni prevádzkových minim letiska alebo budú lepšie.

SPO.OP.150 Náhradné cieľové letiská – letúny

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, v ktorých:

- a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že počas jednej hodiny pred predpokladaným časom priletu až po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu alebo od skutočného času odletu po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a
 2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu alebo od skutočného času odletu až po dve hodiny po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
 - i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
 - ii) viditeľnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

SPO.OP.151 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, v ktorých:

- a) je pre letisko plánovaného pristátia predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu alebo od skutočného času odletu až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

1. základňa oblačnosti aspoň 120 m (400 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
2. viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup alebo

- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:

1. pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov;
2. v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred predpokladaným časom priletu až dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:

i) základňa oblačnosti je aspoň 120 m (400 ft) nad minimom stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov;

ii) viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup a

3. v prípade cieľa mimo pevniny sa určí medzný bod návratu (PNR).

SPO.OP.155 Plnenie paliva s osobami nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi

- a) Do lietadla sa nesmie plniť letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt ani zmes týchto druhov paliva, keď osoby nastupujú na palubu, sú na palube lietadla alebo z neho vystupujú.
- b) Pri všetkých ostatných druhoch paliva sa vykonajú nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť kvalifikovaný personál pripravený začať s riadením evakuácie lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

SPO.OP.160 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom

S výnimkou balónov každý člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku/alebo iným rovnocenným mikrofónom a používa ju ako hlavné zariadenie na komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS), ostatnými členmi posádky a špecialistami na úlohy.

SPO.OP.165 Fajčenie

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube ani počas plnenia paliva či odčerpávania paliva z lietadla.

SPO.OP.170 Meteorologické podmienky

- a) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.

- b) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových minimál alebo budú lepšie.
- c) Ak sa let vykonáva na niektorých úsekoch podľa VFR a na iných úsekoch podľa IFR, uplatňujú sa v príslušnom rozsahu meteorologické informácie uvedené v písmenách a) a b).

SPO.OP.175 Lad a iné znečistenia – postupy na zemi

- a) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla okrem postupov povolených letovou príručkou lietadla (AFM).
- b) V prípade prevádzky zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odnámrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.

SPO.OP.176 Lad a iné znečistenia – postupy za letu

- a) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v bode 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- b) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bezodkladne opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trate a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).
- c) V prípade prevádzky zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach námrazy.

SPO.OP.180 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) podľa dostupných informácií sú počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy alebo FATO, ktorá sa má použiť, také, aby nebránili bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) stanovené letiskové prevádzkové minimá budú dodržané.

SPO.OP.181 Podmienky vzletu – balóny

Veliteľ lietadla sa pred začatím vzletu musí presvedčiť o tom, že podľa dostupných informácií počasie na mieste prevádzky alebo letisku nebráni bezpečnému vzletu a odletu..

SPO.OP.185 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Pokiaľ špecialista na úlohy nie je na palube lietadla na účely výcviku, veliteľ lietadla pri preprave špecialistov na úlohy nevykonáva simulácie:

- a) situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo
- b) letu v podmienkach IMC umelými prostriedkami.

SPO.OP.190 Riadenie palivového systému počas letu

- a) Prevádzkovateľ zložitého motorového lietadla zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu.

- b) Veliteľ lietadla v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva nie je menšie ako množstvo paliva potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, pri plánovanej zálohe zostávajúceho paliva požadovanej podľa NCC.OP.130 a NCC.OP.131.

SPO.OP.195 Použitie prídavného kyslíka

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby špecialisti na úlohy a členovia posádky používali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft, pokiaľ príslušný orgán nepovolí inak pri súčasnom zachovaní štandardných prevádzkových postupov.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) a s výnimkou zoskokov s padákom sa krátke exkurzie iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov v určenom trvaní vo výške nad 13 000 ft bez použitia prídavného kyslíka môžu uskutočniť bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu po zvážení týchto skutočností:
1. trvanie exkurzie vo výške nad 13 000 ft nepresiahne 10 minút alebo ak je potrebný dlhší čas, presne určený čas potrebný na splnenie špecializovanej úlohy;
 2. let nepresiahne nadmorskú výšku 16 000 ft;
 3. v rámci bezpečnostných pokynov podľa SPO.OP.135 sa členom posádky a špecialistom na úlohy poskytnú primerané informácie o dôsledkoch nedostatku kyslíka v tkanivách;
 4. štandardné prevádzkové postupy pre prevádzku týkajúcu sa bodov 1, 2 a 3;
 5. predchádzajúce skúsenosti prevádzkovateľa pri uskutočňovaní letov vo výškach nad 13 000 ft bez použitia prídavného kyslíka;
 6. individuálne skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy a ich fyziologická adaptácia na vysoké nadmorské výšky a
 7. nadmorská výška základne, na ktorej sa nachádza prevádzkovateľ, alebo z ktorej sa uskutočňujú lety.

SPO.OP.200 Zistenie blízkosti zeme

- a) Pilot poverený vykonaním letu urobí okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď člen letovej posádky alebo systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme zistí neprípustnú blízkosť zeme.
- b) Systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme.

SPO.OP.205 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

- a) Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a programy výcviku, ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný. V prípade, že sa používa systém ACAS II, takéto postupy a výcvik musia byť v súlade s nariadením (EÚ) č. 1332/2011.
- b) Systém ACAS II môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej, ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém ACAS.

SPO.OP.210 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny a vrtuľníky

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy alebo FATO, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu ani postupu nevydareného priblíženia.

SPO.OP.215 Začatie a pokračovanie priblíženia – letúny a vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú dráhovú dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS).
- b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako použiteľné minimum, priblíženie nesmie pokračovať:
 - 1. nižšie ako 1 000 ft nad letiskom alebo
 - 2. na úsek konečného priblíženia v prípade, keď nadmorská výška rozhodnutia/výška rozhodnutia (DA/H) alebo minimálna nadmorská výška zostupu/výška zostupu (MDA/H) je vyššia ako 1 000 ft nad letiskom.
- c) V prípade, že nie je k dispozícii údaj o RVR, môžu sa hodnoty RVR odvodiť od hlásenej dohľadnosti.
- d) Ak po prelete výšky 1 000 ft nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod použiteľné minimum, v priblížení sa smie pokračovať do DA/H alebo MDA/H.
- e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/H alebo MDA/H a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/H alebo MDA/H podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej vzletovej a pristávacej dráhe.
- f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykovej zóny je vždy rozhodujúca.

SPO.OP.225 Prevádzkové obmedzenia – teplovzdušné balóny

- a) Teplovzdušný balón nesmie pristávať v noci okrem núdzových prípadov.
- b) Teplovzdušný balón môže vzlietnuť v noci za predpokladu, že má dostatok paliva na pristátie cez deň.

SPO.OP.230 Štandardné prevádzkové postupy

- a) Pred začatím špeciálnej prevádzky prevádzkovateľ uskutoční posúdenie rizika, pričom prehodnotí zložitosť činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z prevádzky a stanoviť opatrenia na zmiernenie rizika.
- b) Na základe posúdenia rizika prevádzkovateľ stanovuje štandardné prevádzkové postupy v závislosti od špeciálnej činnosti a použitého lietadla, pričom zohľadňuje požiadavky podčasti E. Štandardné prevádzkové postupy (SOP) sú súčasťou prevádzkovej príručky alebo samostatným dokumentom. SOP sa podľa potreby pravidelne prehodnocujú a aktualizujú.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa špeciálna prevádzka vykonávala v súlade so SOP.

PODČASŤ C

VÝKONNOSŤ LIETADIEL A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA**SPO.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá**

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a s výnimkou balónov poloha ťažiska (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v príslušnej príručke.
- b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia predpísané v letovej príručke lietadla na účely vizuálneho zobrazenia, musia byť v lietadle zobrazené.

SPO.POL.105 Hmotnosť a vyváženie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa hmotnosť a s výnimkou balónov ťažisko lietadla určili skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie sa musia poskytnúť veliteľovi lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa lietadlá opäť zvážiť.
- b) Váženie vykonáva:
1. v prípade letúnov a vrtuľníkov buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu, a
 2. v prípade vetroňov a balónov buď výrobca lietadla, alebo sa vykonáva v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003, ak je to uplatniteľné.

SPO.POL.110 Systém hmotnosti a vyváženia – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel

- a) Prevádzkovateľ zavedie systém hmotnosti a vyváženia, pričom stanoví, akým spôsobom sa budú pre každý let alebo sériu letov určovať tieto hodnoty:
1. prevádzková hmotnosť lietadla bez paliva;
 2. hmotnosť dopravného nákladu;
 3. hmotnosť paliva na palube;
 4. náklad lietadla a rozdelenie nákladu;
 5. vzletová hmotnosť, pristávací hmotnosť a hmotnosť bez paliva a
 6. použiteľné polohy ťažiska (CG) lietadla.
- b) Letová posádka musí byť vybavená prostriedkami na zopakovanie a overenie akýchkoľvek výpočtov hmotnosti a vyváženia na základe elektronických výpočtov.
- c) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.
- d) Veliteľ lietadla zabezpečuje, aby nakladanie:
1. lietadiel sa vykonávalo pod dozorom odborne spôsobilých pracovníkov a
 2. dopravného nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.
- e) Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až d). Tento systém pokrýva všetky druhy zamýšľanej prevádzky.

SPO.POL.115 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel

a) Prevádzkovateľ pred každým letom alebo sériou letov stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:

1. poznávaciu značku a typ lietadla;
2. identifikáciu letu, číslo a dátum podľa potreby;
3. meno veliteľa lietadla;
4. meno osoby, ktorá vypracovala dokument;
5. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska;
6. hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na let;
7. hmotnosť iných prevádzkových látok ako pohonných, podľa potreby;
8. zložky nákladu;
9. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva;
10. použiteľné polohy ťažiska lietadla a
11. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.

b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť pravdivosť výstupných údajov.

SPO.POL.116 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – úľavy

Bez ohľadu na SPO.POL.115 písm. a) bod 5 sa poloha ťažiska nemusí v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení uvádzať, ak je rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia alebo ak sa dá preukázať, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie.

SPO.POL.120 Výkonnosť – všeobecné ustanovenia

Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo miesta prevádzky, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.

SPO.POL.125 Obmedzenia hmotnosti pri vzlete – zložité motorové letúny

Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby:

- a) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nepresiahla obmedzenia hmotnosti:
1. pri vzlete, ako sa to vyžaduje v SPO.POL.130;
 2. na trati s jedným nepracujúcim motorom (OEL), ako sa to vyžaduje v SPO.POL.135, a

3. pri pristávaní, ako sa to vyžaduje v SPO.POL.140,

pričom zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva;

- b) hmotnosť na začiatku vzletu nikdy nepresiahla maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku letiska alebo miesta prevádzky a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky, a
- c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na letisku alebo mieste prevádzky plánovaného pristátia a na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku nikdy nepresiahla maximálnu pristávaciu hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku týchto letísk alebo miest prevádzky a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

SPO.POL.130 Vzlet – zložené motorové letúny

a) Veliteľ lietadla pri stanovovaní maximálnej vzletovej hmotnosti zohľadňuje tieto skutočnosti:

- 1. vypočítaná dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd;
- 2. vypočítaná dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd;
- 3. pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V1, pričom hodnota V1 sa stanovuje v letovej príručke lietadla, a
- 4. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe.

b) Okrem letúnov vybavených turbovrtuľovým motorom a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg a menej musí veliteľ lietadla v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby bol letún schopný:

- 1. prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet alebo použiteľnej vzletovej a pristávacej dráhy alebo
- 2. pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Let na trati s jedným nepracujúcim motorom – zložené motorové letúny

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby v prípade, že jeden motor v ľubovoľnom bode trate prestane pracovať, bol viacmotorový letún schopný pokračovať v lete na vhodné letisko alebo miesto prevádzky bez toho, aby v ktoromkoľvek bode letel nižšie, ako je minimálna nadmorská výška nad prekážkami.

SPO.POL.140 Pristátie – zložené motorové letúny

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby na akomkoľvek letisku alebo mieste prevádzky bol letún po prekonaní všetkých prekážok v dráhe priblíženia s bezpečným odstupom schopný pristáť alebo zastaviť alebo aby bol vodný letún schopný dostatočne znížiť svoju rýchlosť v rámci použiteľnej dĺžky pristátia. Je možné zohľadniť predpokladané rozdiely pri technikách priblíženia a pristátia, pokiaľ sa nezohľadnili pri plánovaní údajov o výkonnosti.

SPO.POL.145 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – letúny

Pri prevádzke letúnov vo výške pod 150 m (500 ft) mimo husto osídlenej oblasti, ktoré v prípade kritickej poruchy motora nie sú schopné udržať letovú hladinu, prevádzkovateľ:

a) stanoví prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora;

- b) stanoví pre členov posádky výcvikový program a
- c) zabezpečí, aby všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy na palube dostali inštrukciú o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

SPO.POL.146 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo nad husto osídlenými oblasťami, ak:
 - 1. má vrtuľník osvedčenie kategórie A alebo B a
 - 2. sú stanovené bezpečnostné opatrenia, aby osoby ani majetok na zemi neboli vystavené neprimeranému ohrozeniu a aby bola prevádzka schválená spolu so štandardnými prevádzkovými postupmi.
- b) Prevádzkovateľ:
 - 1. stanoví prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora;
 - 2. stanoví pre členov posádky výcvikový program a
 - 3. zabezpečí, aby všetci členovia posádky a špecialisti na úlohy na palube dostali inštrukciú o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby hmotnosť pri vzlete, pristávaní alebo vísení nepresiahla maximálnu hmotnosť stanovenú pre:
 - 1. vísenie bez vplyvu prízemného efektu (HIGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu alebo
 - 2. v podmienkach, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie vísenia bez vplyvu prízemného efektu, hmotnosť vrtuľníka nesmie presiahnuť maximálnu hmotnosť stanovenú pre vísenie s vplyvom prízemného efektu (HIGE) so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu, ak dané podmienky umožňujú vísenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti.

PODČASŤ D

PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE

ODDIEL 1

Letúny

SPO.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
 - 1. ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu;
 - 2. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.A.215;
 - 3. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.A.220 alebo
 - 4. sú v letúne nainštalované.
- b) Schváleniu nepodliehajú, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, tieto prvky vybavenia:
 - 1. náhradné poistky;

2. elektrické baterky;
 3. presné hodiny;
 4. držiak máp;
 5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci;
 6. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie a
 7. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo so SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220;
 2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka letúna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený;
- b) v prípade zložitých motorových letúnov a akýchkoľvek letúnov používaných v obchodnej prevádzke prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) alebo
- c) letún nepodlieha povoleniu na let vydanému v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

Letúny musia byť vybavené náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami požadovanými na úplnú ochranu obvodov, aby mohli nahradiť tie poistky, ktorých výmena počas letu je povolená.

SPO.IDE.A.110 Prevádzkové svetlá

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel;
- b) navigačnými/polohovými svetlami;

- c) pristávacím reflektorom;
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny;
- f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na predchádzanie zrážkam na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

SPO.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

- a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - 1. magnetického kurzu;
 - 2. času v hodinách, minútach a sekundách;
 - 3. tlakovej výšky;
 - 4. indikovanej vzdušnej rýchlosti,
 - 5. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, a
 - 6. skľzu v prípade zložitých motorových letúnov.
- b) Letúny prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
 - 1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - i) zatáčania a skľzu;
 - ii) letovej polohy;
 - iii) vertikálnej rýchlosti a
 - iv) ustáleného kurzu;
 - 2. prostriedkami na zobrazovanie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.
- c) Zložené motorové letúny prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) bez dohľadnosti zemského povrchu nad vodou musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
- d) Letúny prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.

e) Keď sú na let potrební dvaja piloti, letúny musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

1. tlakovej výšky;
2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
3. sklzu alebo zatáčania a sklzu, podľa potreby;
4. letovej polohy, ak je to použiteľné;
5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné;
6. ustáleného kurzu, ak je to použiteľné, a
7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

SPO.IDE.A.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;
2. času v hodinách, minútach a sekundách;
3. tlakovej výšky;
4. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
5. vertikálnej rýchlosti;
6. zatáčania a sklzu;
7. letovej polohy;
8. ustáleného kurzu;
9. teploty vonkajšieho vzduchu a
10. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom;

b) prostriedkami na zobrazovanie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:

1. tlakovej výšky;
2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
3. vertikálnej rýchlosti;

4. zatáčania a sklzu;
 5. letovej polohy;
 6. ustáleného kurzu a
 7. Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné;
- d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy a
- e) zložité motorové letúny pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť popri ustanoveniach písmen a), b), c) a d) navyše vybavené:
1. náhradným zdrojom statického tlaku;
 2. držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená;
 3. inými nezávislými prostriedkami na meranie a zobrazovanie nadmorskej výšky, pokiaľ už takéto prostriedky neboli nainštalované na dosiahnutie súladu s písmenom e) bodom 1, a
 4. núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.

SPO.IDE.A.126 Ďalšie vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

Zložité motorové letúny v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom prinajmenšom s režimom automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

SPO.IDE.A.130 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)

Letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené výstražným systémom signalizácie blízkosti zeme (TAWS), ktorý spĺňa požiadavky na:

- a) vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. januári 2011, alebo
- b) vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2011 alebo skôr.

SPO.IDE.A.131 Palubný protizrážkový systém (ACAS II)

Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 1332/2011 neustanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené systémom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložité motorové letúny

Pri prevádzke v noci alebo za meteorologických podmienok letu podľa prístrojov v oblastiach, kde možno na trati očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, musia týmto vybavením disponovať letúny:

- a) s pretlakovou kabínou;

- b) bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložené motorové letúny

- a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie ani odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

SPO.IDE.A.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

Letúny prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súprav slúchadiel s mikrofónmi pre každého člena letovej posádky.

SPO.IDE.A.140 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:
1. letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, a
 2. letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 2 250 kg:
 - i) osvedčené na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z dvoch pilotov;
 - ii) vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom a
 - iii) ktorým bola prvý raz typová kvalifikácia vydaná 1. januára 2016 alebo neskôr.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
1. rádiové spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;
 2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;
 3. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku alebo z mikrofónu zabudovaného v maske a
 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od dostupnosti elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajov

- a) Letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky letúna a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.A.150 Zaznamenávanie dátového spojenia

- a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne, na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
 - 1. správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vzťahujúcich sa na:
 - i) začiatok dátového spojenia;
 - ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;
 - iii) adresné sledovanie;
 - iv) letové informácie;
 - v) prehľadový systém – vysielanie lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
 - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
 - vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
 - 2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo letúna, a
 - 3. informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v SPO.IDE.A.140.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v SPO.IDE.A.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

Súlád s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť:

- a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne alebo zapisovačom letových údajov, alebo
- b) dvoma kombinovanými zapisovačmi zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.

SPO.IDE.A.160 Sedadlá, bezpečnostné pásy a systémy pripútania

Letúny musia byť vybavené:

- a) sedadlom alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo špecialistu na úlohy na palube;
- b) bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste;
- c) v prípade iných ako zložitých motorových letúnov bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na sedadle každého člena letovej posádky;
- d) v prípade zložitých motorových letúnov bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo používateľa v prípade prudkého spomalenia:
1. na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a
 2. na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne.

SPO.IDE.A.165 Súprava prvej pomoci

- a) Letúny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Súprava prvej pomoci musí byť:
1. ľahko dostupná na použitie a
 2. pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.A.170 Prídavný prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

- a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre všetkých členov posádky a špecialistov na úlohy prinajmenšom:
1. po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút;
 2. po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne v rozmedzí 14 000 ft až 15 000 ft;

3. po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne v rozmedzí 10 000 ft až 14 000 ft, a
 4. aspoň počas 10 minút v prípade letúnov prevádzkovaných v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft alebo v tlakových nadmorských výškach menších ako 25 000 ft, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft.
- c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach väčších ako 25 000 ft musia byť okrem toho vybavené:
1. zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku, a
 2. v prípade zložitých motorových letúnov kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky.

SPO.IDE.A.175 Prídavný prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

- a) Letúny bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:
1. všetkých členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny v rozmedzí 10 000 ft až 13 000 ft, a
 2. všetky osoby na palube po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 ft.
- c) Bez ohľadu na písmeno b) sa v nadmorskej výške v rozmedzí 13 000 ft až 16 000 ft môžu uskutočniť exkurzie v určenom trvaní bez prívodu kyslíka v súlade so SPO.OP.195 písmenom b).

SPO.IDE.A.180 Ručné hasiace prístroje

- a) Letúny s výnimkou turistických motorových klzákov musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:
1. v priestore pre letovú posádku a
 2. v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.

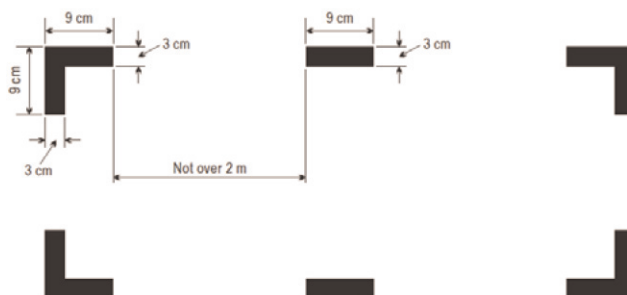
SPO.IDE.A.181 Núdzová sekera a sochor

Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené najmenej jednou núdzovou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore.

SPO.IDE.A.185 Označenie miest na vniknutie do trupu letúna

Ak sú na trupe letúna označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, tieto miesta musia byť označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu letúna**SPO.IDE.A.190 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

a) Letúny musia byť vybavené:

1. núdzovým vysielateľom polohy (ELT) akéhokoľvek typu, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr;
2. automatickým ELT, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
3. záchranným vysielateľom polohy [ELT(S)] na prežitie alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy, ak je maximálna schválená konfigurácia sedadiel pre 6 alebo menej osôb.

b) Núdzové vysielateľe polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Lety nad vodou

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:

1. jednomotorové pozemné letúny:

i) letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť kľzavým letom, alebo

ii) vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo mieste prevádzky, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode;

2. vodné letúny letiace nad vodou a

3. letúny letiace vo vzdialenosti od pevniny – s možnosťou núdzového pristátia – väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.

b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:

1. vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy a

2. podľa potreby zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je stanovené v medzinárodných predpisoch na zabránenie zrážkam na mori.

d) Veliteľ letúna letiaceho vo vzdialenosti od pevniny – s možnosťou núdzového pristátia – väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;

2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube, uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a

3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

SPO.IDE.A.200 Vybavenie na prežitie

a) Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

1. signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;

2. najmenej jedným záchranným ELT(S) a

3. doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť na palube, ak:

1. letún zostáva vo vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:

i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom, a to v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak sa kritický motor(-y) stane(-ú) neschopným(-i) prevádzky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo

ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny, alebo

2. letún s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajvýš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

SPO.IDE.A.205 Individuálne ochranné vybavenie

Každá osoba na palube musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie, ktoré je primerané pre vykonávaný typ prevádzky.

SPO.IDE.A.210 Súprava slúchadiel s mikrofónom

a) Letúny musia byť vybavené súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v priestore pre letovú posádku.

b) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadičoch (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečného náklonu) pre každého požadovaného člena letovej posádky.

SPO.IDE.A.215 Rádiové komunikačné zariadenie

- a) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:
1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;
 2. prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu;
 3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a
 4. umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.
- b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

SPO.IDE.A.220 Navigačné zariadenie

- a) Letúny musia mať navigačné zariadenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
1. letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
 2. príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

SPO.IDE.A.225 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, letúny musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

ODDIEL 2**Vrtuľníky****SPO.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
1. ich letová posádka používa na riadenie dráhy letu;
 2. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.H.215;
 3. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.H.220 alebo
 4. sú vo vrtuľníku nainštalované.

b) Schváleniu nepodliehajú, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, tieto prvky vybavenia:

1. elektrická baterka;
2. presné hodiny;
3. držiak máp;
4. súprava na poskytnutie prvej pomoci;
5. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie;
6. vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie.

c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:

1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo so SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 a
2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.

f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka vrtuľníka neprebícha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený;
- b) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov a akýchkoľvek vrtuľníkov používaných v obchodnej prevádzke prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) alebo
- c) vrtuľník nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel;

- b) navigačnými/polohovými svetlami;
- c) pristávacím reflektorom;
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka;
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny;
- f) elektrickou baterkou pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na zabránenie zrážkam na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

SPO.IDE.H.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

- a) Vrtuľníky prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - 1. magnetického kurzu;
 - 2. času v hodinách, minútach a sekundách;
 - 3. tlakovej výšky;
 - 4. indikovanej rýchlosti a
 - 5. sklzu.
- b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) nad vodou a mimo dohľadu pevniny alebo za podmienok VMC v noci musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
 - 1. prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - i) letovej polohy;
 - ii) vertikálnej rýchlosti a
 - iii) ustáleného kurzu;
 - 2. prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a
 - 3. v prípade zložitých motorových vrtuľníkov prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
- c) Vrtuľníky prevádzkované pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.
- d) Keď sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľníky musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
 - 1. tlakovej výšky;

2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
3. sklzu;
4. letovej polohy, ak je to použiteľné;
5. vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné, a
6. ustáleného kurzu, ak je to použiteľné.

SPO.IDE.H.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Vrtuľníky prevádzkované podľa IFR musia byť vybavené:

a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu;
2. času v hodinách, minútach a sekundách;
3. tlakovej výšky;
4. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
5. vertikálnej rýchlosti,
6. sklzu;
7. letovej polohy;
8. ustáleného kurzu a
9. teploty vonkajšieho vzduchu;

b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov;

c) keď sú na let potrební dvaja piloti, doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:

1. tlakovej výšky;
2. indikovanej vzdušnej rýchlosti;
3. vertikálnej rýchlosti,
4. sklzu;
5. letovej polohy a
6. ustáleného kurzu;

d) prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systému zobrazenia vzdušnej rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a v písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy;

- e) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje a
- f) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov:
 - 1. náhradným zdrojom statického tlaku a
 - 2. držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

SPO.IDE.H.126 Doplnkové vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

Vrtuľníky v jednopilotnej prevádzke podľa IFR musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

SPO.IDE.H.132 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložené motorové vrtuľníky

Vrtuľníky prevádzkované podľa IFR alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trati možno očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok.

SPO.IDE.H.133 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložené motorové vrtuľníky

- a) Vrtuľník prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslnovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

SPO.IDE.H.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

Vrtuľníky prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súprav slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

SPO.IDE.H.140 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR).
 - b) Zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
 - c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
 - 1. rádiotelefonné spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku;
 - 2. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je nainštalovaný;
 - 3. zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky a
 - 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.
 - d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

- e) Popri ustanoveniach písmena d), v závislosti od disponibility elektrického napájania, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.H.145 Zapisovač letových údajov

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie dráhy letu, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.H.150 Zaznamenávanie dátového spojenia

- a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré sú schopné vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
1. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ vzťahujúcich sa na:
 - i) začiatok dátového spojenia;
 - ii) komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom;
 - iii) adresné sledovanie;
 - iv) letové informácie;
 - v) prehľadový systém – vysielanie lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
 - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
 - vii) grafiku, pokiaľ to umožňuje architektúra systému;
 2. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo vrtuľníka, a
 3. informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.

- c) Zapisovač musí byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v SPO.IDE.H.140.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v SPO.IDE.H.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.H.155 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

Súladi s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť jedným kombinovaným zapisovačom letových údajov a zvuku v kabíne na palube.

SPO.IDE.H.160 Sedadlá, bezpečnostné pásy a systémy pripútania

a) Vrtuľníky musia byť vybavené:

1. sedadlom alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo špecialistu na úlohy na palube;
2. bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste;
3. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 31. decembri 2012, a
4. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade prudkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky.

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

SPO.IDE.H.165 Súprava prvej pomoci

a) Vrtuľníky musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.

b) Súprava prvej pomoci musí byť:

1. ľahko dostupná na použitie a
2. pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.H.175 Prídavný prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:

1. všetkých členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny v rozmedzí 10 000 ft až 13 000 ft, a
2. všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 ft.

- c) Bez ohľadu na písmeno b) sa v nadmorskej výške v rozmedzí 13 000 ft až 16 000 ft môžu uskutočniť exkurzie v určenom trvaní bez prívodu kyslíka v súlade s podčasťou SPO.OP.195 písmenom b).

SPO.IDE.H.180 Ručné hasiace prístroje

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a
2. v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.

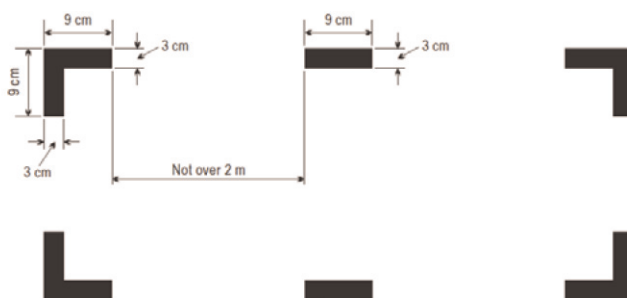
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch, ktoré sú obsadené osobami.

SPO.IDE.H.185 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť záchranné jednotky, tieto miesta musia byť označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1

Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka



SPO.IDE.H.190 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 6 osôb musia byť vybavené:

1. automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT) a
2. jedným záchranným vysielateľom polohy [ELT(S)] v záchrannom člene alebo záchrannej veste, ak vrtuľník letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou.

- b) Vrtuľníky s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre 6 alebo menej osôb musia byť vybavené záchranným [ELT(S)] alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy.

- c) Núdzové vysielateľe polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodou– iné ako zložené motorové vrtuľníky

- a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:

1. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

2. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 10 minútam letu pri normálnej cestovnej rýchlosti, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku/mieste prevádzky, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.

b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

c) Veliteľ vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko prežitia osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

1. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov;
2. dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube, uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a
3. záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

d) Veliteľ vrtuľníka pri rozhodovaní o tom, či záchranné vesty požadované podľa písmena a) musia mať na sebe všetky osoby na palube, určí riziko prežitia osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode.

SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – zložené motorové vrtuľníky

a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:

1. letiace nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu;
2. letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu alebo
3. vzlietajúce alebo pristávajúce na letisku/mieste prevádzky, ak dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.

b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

SPO.IDE.H.198 Odevy na prežitie – zložené motorové vrtuľníky

Každá osoba na palube musí mať oblečený odev na prežitie, keď sa podieľa na prevádzke:

a) v prípade letu nad vodou v rámci prevádzky mimo pevniny a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a ak:

1. v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C alebo
2. predpokladaný čas na záchranu prekračuje odhadovaný čas prežitia, alebo

b) keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:

1. lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, a
2. ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla uvádza, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Záchranné člny, núdzové vysielacie polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou – zložené motorové vrtuľníky

Vrtuľníky prevádzkované:

- a) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
- b) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a keď tak rozhodne veliteľ lietadla na základe posúdenia rizika, musia byť vybavené:
 1. aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách;
 2. aspoň jedným záchranným ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a
 3. záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

SPO.IDE.H.200 Vybavenie na prežitie

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

- a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov;
- b) najmenej jedným záchranným ELT(S) a
- c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trať, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

SPO.IDE.H.201 Doplnkové požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nehostinných morských oblastiach – zložené motorové vrtuľníky

Vrtuľníky vykonávajúce lety mimo pevniny v nehostinných morských oblastiach vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia spĺňať tieto podmienky:

- a) Ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka uvádza, že teplota mora bude počas letu nižšia ako + 10 °C, alebo ak predpokladaný čas na záchranu prekračuje vypočítaný čas na prežitie, alebo ak je let naplánovaný na noc, všetci členovia posádky a odborníci na úlohy na palube musia byť oblečení v odevoch na prežitie.
- b) Všetky záchranné člny prepravované v súlade so SPO.IDE.H.199 musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristátí na vode a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky s cieľom splniť požiadavky osvedčenia pre núdzové pristátie na vode.
- c) Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.

- d) Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky a prostriedky na ich otváranie musia byť zreteľne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri použití týchto východov za denného svetla alebo v tme. Tieto značky musia byť vypracované tak, aby boli viditeľné, aj keď sa vrtuľník prevráti a kabína sa potopí.
- e) Všetky dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristátí na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori, až po maximálne predpísanú úroveň ponoru vyhodnotenú pre núdzové pristátie na vodu a plávanie.
- f) Všetky dvere, okná alebo iné otvory v priestore kabíny určené na núdzový únik pod vodou, musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.
- g) Špecialisti na úlohy a členovia posádky musia mať po celý čas oblečené záchranné vesty, ktoré sú pre nich určené, s výnimkou prípadov, keď majú oblečené integrované odevy na prežitie, ktoré spĺňajú kombinované požiadavky na odevy na prežitie a záchranné vesty.

SPO.IDE.H.202 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

- a) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy, a
- b) prípadne zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.

SPO.IDE.H.203 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode

Zložité motorové vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, a iné ako zložité motorové vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od pevniny musia:

- a) byť konštruované na pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti;
- b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti alebo
- c) byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.

SPO.IDE.H.205 Individuálne ochranné vybavenie

Každá osoba na palube musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie, ktoré je primerané pre vykonávaný typ prevádzky.

SPO.IDE.H.210 Súprava slúchadiel s mikrofónom

Keď sa vyžaduje rádiokomunikačný a/alebo rádionavigačný systém, vrtuľníky musia byť vybavené súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého požadovaného pilota, člena posádky a/alebo špecialistu na úlohy na jemu určenom pracovnom mieste.

SPO.IDE.H.215 Rádiové komunikačné zariadenie

- a) Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci alebo ak si to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:

1. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu na účely letiskovej kontroly;
2. prijímať meteorologické informácie;

3. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a
 4. umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.
- b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných zariadení, každé zariadenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného zariadenia nemala za následok poruchu druhého.
- c) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa SPO.IDE.H.135 vybavené vysielačím tlačidlom na riadičoch pre každého požadovaného pilota a člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

SPO.IDE.H.220 Navigačné zariadenie

- a) Vrtuľníky musia mať navigačné zariadenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
1. letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
 2. príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné zariadenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

SPO.IDE.H.225 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, vrtuľníky musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

ODDIEL 3

Vetrone

SPO.IDE.S.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
1. ich letová posádka používa na riadenie dráhy letu;
 2. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.S.145;
 3. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.S.150 alebo
 4. sú vo vetroni nainštalované.
- b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:
1. elektrická batarka;

2. presné hodiny a
 3. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
 2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vetroňa, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.S.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vetroňa požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka vetroňa neprebícha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) vetroň nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.S.115 Lety podľa VFR – letové a navigačné prístroje

- a) Vetrone prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. magnetického kurzu v prípade motorových vetroňov;
2. času v hodinách, minútach a sekundách;
3. tlakovej výšky a
4. indikovanej vzdušnej rýchlosti.

- b) Vetrone prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vetroň v želanej letovej polohe bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. vertikálnej rýchlosti;
2. letovej polohy alebo zatačania a sklzu a
3. magnetického kurzu.

SPO.IDE.S.120 Lety v oblačnosti – letové a navigačné prístroje

Vetrone vykonávajúce lety v oblačnosti musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

- a) magnetického kurzu;

- b) času v hodinách, minútach a sekundách;
- c) tlakovej výšky;
- d) indikovanej vzdušnej rýchlosti;
- e) vertikálnej rýchlosti a
- f) letovej polohy alebo zatačania a sklzu.

SPO.IDE.S.125 Sedadlá a systémy pripútania

a) Vetrone musia byť vybavené:

1. sedadlom pre každú osobu na palube a
2. bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle podľa letovej príručky lietadla.

b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

SPO.IDE.S.130 Prídavný prívod kyslíka

Vetrone letiace v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 ft musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 ft až 13 000 ft, a
- b) všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.

SPO.IDE.S.135 Lety nad vodou

Veliteľ vetroňa prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty alebo rovnocenné individuálne plávacie zariadenie pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel osôb, pre ktoré sú určené;
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomajak (PLB) schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy, a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov počas letu:
 1. nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť klzavým letom, alebo
 2. ak dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.

SPO.IDE.S.140 Vybavenie na prežitie

Vetrone prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

SPO.IDE.S.145 Rádiové komunikačné zariadenie

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať vetrone rádiové komunikačné zariadenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné zariadenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigačné zariadenie

Vetrone musia mať potrebné navigačné zariadenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

- a) letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
- b) príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

SPO.IDE.S.155 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, vetrone musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

ODDIEL 4**Balóny****SPO.IDE.B.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
1. ich letová posádka používa na určenie dráhy letu;
 2. sa používajú na dosiahnutie súladu so SPO.IDE.B.145 alebo
 3. sú v balóne nainštalované.
- b) Tieto prvky vybavenia, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, nepodliehajú schváleniu:
1. elektrická baterka;
 2. presné hodiny;
 3. súprava na poskytnutie prvej pomoci a
 4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musia spĺňať tieto podmienky:
1. informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
 2. prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť balóna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.

- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta člena letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.B.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií balóna požadovaných na zamýšľaný let nefungujú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka balóna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) balón nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.B.110 Prevádzkové svetlá

Balóny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) protizrážkovými svetlami;
- b) prostriedkami zabezpečujúcimi dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku balóna;
- c) elektrickou baterkou.

SPO.IDE.B.115 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Balóny prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na zobrazovanie smeru prúdu a
- b) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - 1. času v hodinách, minútach a sekundách;
 - 2. vertikálnej rýchlosti, ak sa to vyžaduje v letovej príručke lietadla, a
 - 3. tlakovej nadmorskej výšky, ak sa to vyžaduje v letovej príručke lietadla, ak je to stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor alebo ak je potrebné kontrolovať nadmorskú výšku vzhľadom na využívanie kyslíka.

SPO.IDE.B.120 Súprava prvej pomoci

- a) Balóny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Súprava prvej pomoci musí byť:
 - 1. ľahko dostupná na použitie a
 - 2. pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.B.121 Prídavný prívod kyslíka

Balóny prevádzkované v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 ft musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 ft až 13 000 ft, a

- b) všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.

SPO.IDE.B.125 Ručné hasiace prístroje

Teplovzdušné balóny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom, ak to vyžadujú príslušné certifikačné špecifikácie.

SPO.IDE.B.130 Lety nad vodou

Veliteľ balóna prevádzkovaného nad vodou určí riziko prežitia osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné z miest osôb, pre ktoré sú určené;
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomaják (PLB) schopný vysielat súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo špecialista na úlohy, a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov.

SPO.IDE.B.135 Vybavenie na prežitie

Balóny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

SPO.IDE.B.140 Rôzne vybavenie

Balóny musia byť vybavené ochrannými rukavicami pre všetkých členov posádky.

- a) Teplovzdušné balóny musia byť vybavené:

1. alternatívnym zápalným zdrojom;
2. prostriedkami na meranie a zobrazovanie množstva paliva;
3. hasiacou dekou alebo ohňovzdornou prikrývkou a
4. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 25 m.

- b) Plynové balóny musia byť vybavené:

1. nožom a
2. vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 20 m vyrobeným z prírodného vlákna alebo elektrostatického vodivého materiálu.

SPO.IDE.B.145 Rádiové komunikačné zariadenie

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať balóny rádiové komunikačné zariadenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.

- b) Rádiové komunikačné zariadenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť balóny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

PODČASŤ E

OSOBITNÉ POŽIADAVKY

ODDIEL 1

Lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety HESLO sa uvádza:

- a) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) podľa potreby;
- b) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a špecialistov na úlohy;
- c) príslušný výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikáciu a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;
- d) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a špecialistov na úlohy;
- e) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie letov vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu;
- f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

SPO.SPEC.HESLO.105 Osobitné vybavenie pre lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu

Vrtuľník musí byť vybavený aspoň:

- a) jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku(-ov)/nákladu a
- b) jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

SPO.SPEC.HESLO.110 Preprava nebezpečného nákladu

Prevádzkovateľ, ktorý prepravuje nebezpečný náklad z neosídlených miest/miest bez posádky alebo vzdialených miest na neosídlené miesta/miesta bez posádky a vzdialené miesta, požiadava príslušný orgán o výnimku z ustanovení technických pokynov v prípade, že nebudú v súlade s ostatnými požiadavkami týchto pokynov.

ODDIEL 2

Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety HEC sa uvádza:

- a) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) podľa potreby;
- b) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a špecialistov na úlohy;

- c) príslušný výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikáciu a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;
- d) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a špecialistov na úlohy;
- e) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie letov s vonkajším ľudským nákladom (HEC);
- f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

SPO.SPEC.HEC.105 Osobitné vybavenie pre lety s vonkajším ľudským nákladom

- a) Vrtuľník musí byť vybavený:
 - 1. zdvíhacím zariadením alebo ťažným hákom;
 - 2. jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku a
 - 3. jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.
- b) Inštalácia zdvíhacích zariadení a ťažného háku a všetky následné zmeny musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti.

ODDIEL 3

Zoskoky s padákom (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Štandardné prevádzkové postupy

V štandardných prevádzkových postupoch pre PAR sa uvádza:

- a) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) podľa potreby;
- b) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy;
- c) príslušný výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikácia a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;
- d) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a špecialistov na úlohy;
- e) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie zoskokov s padákom;
- f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

SPO.SPEC.PAR.105 Preprava členov posádky a špecialistov na úlohy

Požiadavka na zodpovednosti špecialistov na úlohy stanovená v písmene c) podčasti SPO.GEN.106 sa nevzťahuje na špecialistov na úlohy, ktorí zoskakujú s padákom.

SPO.SPEC.PAR.110 Sedadlá

Bez ohľadu na SPO.IDE.A.160 písm. a) a SPO.IDE.H.160 písm. a) bod 1 sa môže podlaha lietadla použiť ako sedadlo, ak sú k dispozícii prostriedky, ktorých sa špecialista na úlohy môže držať alebo ktorými sa môže pripútať.

SPO.SPEC.PAR.115 Prídavný prívod kyslíka

Bez ohľadu na SPO.OP.195 písm. a) sa požiadavka na použitie prídavného kyslíka nevzťahuje na iných členov posádky, ako je veliteľ lietadla, a na špecialistov na úlohy vykonávajúcich služobné povinnosti nevyhnutné pri špecializovaných úlohách, pri ktorých nadmorská výška kabíny:

- a) prekračuje 13 000 ft maximálne na 6 minút;
- b) prekračuje 15 000 ft maximálne na 3 minúty.

SPO.SPEC.PAR.120 Lety nad vodou

Veliteľ balóna prevádzkovaného nad vodou pri preprave viac ako 6 osôb určí riziko prežitia osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebný núdzový vysielateľ polohy (ELT) schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Vypúšťanie nebezpečného nákladu

Bez ohľadu na SPO.GEN.155 môžu parašutisti opustiť lietadlo na účely parašutistickej prehliadky, ktorú vykonávajú nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, s pripravenými dymovými vlečnými zariadeniami, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.

ODDIEL 4**Akrobatické lety (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Štandardné prevádzkové postupy**

V štandardných prevádzkových postupoch pre lety ABF sa uvádza:

- a) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), podľa potreby;
- b) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a špecialistov na úlohy;
- c) príslušný výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikácia a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a špecialistov na úlohy;
- d) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a špecialistov na úlohy;
- e) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie akrobatických letov;
- f) bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

SPO.SPEC.ABF.105 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

Na palube lietadla sa počas akrobatických letov nemusia nachádzať tieto dokumenty uvedené v SPO.GEN.140 písm. a):

- a) podrobnosti podaného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa vyžaduje;
- b) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate/oblasti letu a všetkých tratí, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trate;
- c) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje a
- d) informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu.

SPO.SPEC.ABF.115 Vybavenie

Na akrobatické lety sa nemusia uplatňovať tieto požiadavky na vybavenie:

- a) súprava prvej pomoci, ako sa stanovuje v podčastiach SPO.IDE.A.165 a SPO.IDE.H.165;
 - b) ručný hasiaci prístroj, ako sa stanovuje v podčastiach SPO.IDE.A.180 a SPO.IDE.H.180 a
 - c) núdzový vysielateľ polohy alebo osobný rádiomaják, ako sa stanovuje v podčastiach SPO.IDE.A.190 a SPO.IDE.H.190.“
-